



Escola Superior Náutica Infante D. Henrique

Departamento de Transportes e Logística



Acessibilidades Rodoferroviárias ao Porto de Luanda

Acessibilidades aos portos: Estudo sobre problemas de congestionamento

Projeto para obtenção do grau de Mestre em Gestão Portuária

Rodrigues Alberto

Orientador: João Figueira de Sousa



Escola Superior Náutica Infante D. Henrique

Departamento de Transportes e Logística



Acessibilidades Rodoferroviárias ao Porto de Luanda

Acessibilidades aos portos: Estudo sobre problemas de congestionamento

Projeto para obtenção do grau de Mestre em Gestão Portuária

Rodrigues Alberto

Orientador: João Figueira de Sousa

Agradecimentos

Agradeço ao Professor Doutor João Figueira de Sousa, Orientador Científico, das linhas orientadoras de investigação que contribuíram para uma franca realidade e melhoria deste projeto;

Ao Sr. Comandante Professor Orlando Mota Duarte, Co-orientador, pelo interesse, dedicação, vontade e paciência demonstrada ao longo de todo trabalho;

Ao Exmo. Professor Eduardo da Silva Martins, toda a gentileza, zelo e dedicação demonstrada como pai de todos e conselheiro incansável para com os estudantes, da 4ª Edição, e não esquecendo a contribuição valiosa de todo corpo docente desta grande Instituição Escolar “ENIDH”; em Portugal;

Aos Centros de documentação da APDL-Administração do Porto de Douro e Leixões, nas pessoas dos Drs. Valdemar Cabral, Director R.H; Francisco Saraiva, Marketing e Relações Públicas; Eng.º Amaral Coutinho, Assessor da Direção de Obras e Equipamentos; Pedro Tato Brito, Obras e Conservação do Equipamento, Teresa Choupina, Formação e Cooperação e ao Professor Amadeu Rocha e ao Dr. Paulo Moreira, Direção de Informática, pela inteira disponibilidade demonstrada, paciência, dedicação, vontade e entrega, e pela qualidade da bibliografia que colocaram à minha disposição durante os três dias consecutivos de estágio com toda a vontade e determinação, durante a nossa visita a todas as áreas essenciais.

Ao Governo da Provincial de Luanda, na Direção do Tráfego Transportes e Mobilidade, em nome do Director Jorge Bengue e seu Staff/colaboradores diretos, nomeadamente:

Engenheiro Simão Panda, Engenheiro António Pedro e Senhora Maria Ambrósio Campos como Secretaria;

Ao IPGUL-Instituto de Planeamento e Gestão Urbana de Luanda, em nome da Sr^a Arquitecta Maria Alice de A.M. Correia, Assessora Técnica Arquitecta;

Ao Ministério dos Transportes, pelo Gabinete de Planeamento e Projetos, em nome dos seguintes senhores técnicos/colaboradores:

Fernanda Oliveira Sebastião Vasconcelos, Diamantino Pacheco Ramos Freire, Mirélia Suamunu e António Jacinto;

Ao Conselho Nacional de Carregadores, em nome do Dr. Miguel de Carvalho, Especialista em Relações Internacionais;

Ao IMPA-Instituto Marítimo e Portuário de Angola, em nome do Dr. Tiago Francisco Neto;

Ao INCFA- Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola, pelos técnicos/colaboradores; Engenheiros Aimé Lineta, Manuel Ourenco e Tombuele;

À APL-Administração do porto de Luanda, em nome da S/Excia, o Presidente do Conselho de Administração, Francisco Venâncio e pelos gestores ou Staff/colaboradores de todas Direções, em especialmente ao Administrador Comercial, em nome do Dr. António Alberto Dengue e a Sr.^a Helena como Secretaria;

À Direção de Auditoria Interna Métodos e Qualidade, em nome da D^a Isabel João Rodrigues de Almeida, e os seus colaboradores pela dedicação prestada, zelo, audácia, vontade e determinação;

À Fordesi; em nome da Direção e todos colaboradores que se encontram em Luanda, a prestar serviços de consultoria ao Porto de Luanda;

À todos aqueles que, de uma forma direta ou indireta, contribuíram para a realização deste trabalho e que, por falta minha, não foram aqui mencionados.

À minha esposa Maria Amélia Cabral, aos meus filhos e aos meus amigos que sempre entenderam a minha pouca disponibilidades durante a elaboração deste projeto.

Resumo

A literatura especializada confirma hoje que os portos modernos não podem desenvolver-se e funcionar eficazmente se não possuírem francas acessibilidades que garantam um rápido escoamento das mercadorias que neles transitam.

Tendo em conta os graves problemas de acessos marítimos, rodoferroviários ao porto de Luanda, pretende-se com este projeto efetuar uma reflexão sobre o tema, identificar os problemas e procurar evidenciar caminhos de solução.

Para o efeito, pretende-se fazer uma revisão de literatura sobre a temática, fazer um levantamento da situação atual e das alterações e soluções recentemente adotadas naquele porto.

Em síntese, pretende-se obter resultados que possam definir caminhos viáveis para a solução dos problemas associados às acessibilidades e ao congestionamento que atualmente dificultam o escoamento de mercadoria do porto de Luanda, na ligação ao seu *hinterland*.

Palavras-Chave: Acessibilidades, Congestionamento, Portos, Luanda,

Página deixada em branco propositadamente

Abstract

The literature confirms today that modern ports cannot function effectively and develop if they don't have frank accessibility to ensure a rapid flow of goods that pass through.

Given the serious problems of road and rail access to the port of Luanda, it is intended to make this project a reflection on the topic, identify problems and seek evidence paths of solution.

To this end, we intend to conduct a review of literature on the topic, make a survey of the current situation and changes in those ports and recently adopted solutions.

In a nutshell, we want to get results that can identify possible ways to solve the congestion problems that currently hinder the flow of goods from the port of Luanda, in connection to the hinterland.

Keywords: Accessibility, Congestion, Ports, Luanda,

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Índice

1. Introdução	1
1.1. Contextualização	1
1.2. Objectivos da investigação.....	1
1.3. Problemática.....	2
1.4. Metodologia de pesquisa.....	2
1.5. Estrutura do trabalho	2
2. Revisão bibliográfica.....	5
3. A importância das Acessibilidades Marítimas e Terrestres aos Portos	13
3.1. Estudo sobre Acessibilidades aos portos – O caso dos portos europeus.....	13
3.1.1. A experiência do porto de Leixões	14
3.1.2. Medidas que solucionaram os vários problemas em debate	16
3.2. Acessibilidades Marítimas e a sua importância	17
3.2.1. Acessibilidades marítimas face a evolução e exigências dos navios da sétima geração	17
3.3. Acessibilidades Terrestres e sua importância na ligação entre os portos e os centros logísticos	18
3.3.1. Plataforma logística	22
3.3.2. Acessibilidade terrestre, hinterland e redução de custos portuários	23
3.3.3. Hinterland portuário.....	25
3.4. Caracterização dos principais portos de Angola no contexto das acessibilidades terrestres e marítimas	25
3.4.1. Porto de Cabinda.....	27
3.4.2. Porto de Lobito	28
3.4.3. Porto do Namibe/Moçâmedes.....	29
4. Caso de Estudo: A Problemática das Acessibilidades Marítimas e Terrestres ao Porto de Luanda	33
4.1. Histórico do porto	33
4.2. Caracterização geral do porto.....	35
4.3. Principais Características Infraestruturais do Porto	38
4.3.1. Características técnicas dos Terminais especializados	38
4.3.2. Principais produtos movimentados no porto de Luanda.....	39
4.4. Acessibilidade marítima e terrestre ao Porto de Luanda.....	44

4.4.1. Acesso Marítimo	44
4.4.2. Acesso Rodoviário	44
4.4.3. Acesso Ferroviário	48
4.5. Estudos elaborados pelo governo angolano sobre o sistema ferroviário	50
4.5.1. Perspectivas do executivo angolano no tocante ao modo ferroviário	51
4.5.2. Vantagens de se ligar os caminho-de-ferros aos portos nacionais	53
4.6. Futuros projectos do porto sobre acessibilidades	53
4.6.1. Porto da Barra do Dande	56
4.7. Resultados das entrevistas	59
4.7.1. O cenário dos fornecedores e recebedores	59
4.7.2. Possibilidade de um novo porto em Luanda	60
4.7.3. Apostar mais no transporte ferroviário.....	60
4.7.4. Opiniões sobre possibilidade de criação de novas vias expressas entre o porto e o Hinterland.....	62
4.8. Reflexão sobre os resultados do trabalho	62
5. Conclusões	69
6. Referências bibliográficas.....	73
Apêndice 1. Modelo do inquérito submetido aos colaboradores do porto de Luanda e os resultados obtidos.....	I
Apêndice 2. Lista de contentores cheios transferidos por via ferroviária para a multi-parques do mês de Abril a Dezembro do ano de 2014.	VII
Apêndice 3. Plano Estratégico da EPL para 2011 a 2015	IX
Apêndice 4. Mapa da Cidade de Luanda	XV
Apêndice 5. Fotos de Navios de última geração que apenas escalam portos de águas profundas.	XVII
Anexo 1. Documentos para a solicitação do inquérito às entidades	XIX
.....	XIX

Índice de Tabelas

Tabela 1. Principais corredores rodoviários [Fonte: Fordesi, 2012]	20
Tabela 2. Ligações e distâncias ferroviárias entre as cidades [fonte: idem].....	21
Tabela 3. Balanço da produção geral do porto nos últimos 5 meses de 2014 e Meio de 2015	43
Tabela 4. Camiões de cargas que circularam no porto de Luanda no último trimestre de 2014	47
Tabela 5. Contentores movimentados pela via ferroviaria para o porto seco de Viana	VII
Tabela 6. representa a transferência dos contentores de dois meses do ano em curso	VII

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Índice de figuras

Figura 1. Estudos sobre o Congestionamento rodoviario nos portos.	8
Figura 2. Combinação nos modais rodoferroviarios	8
Figura 3. Relação custo de transporte por unidade/distância	9
Figura 4. Principais itinerários de conexão rodoviaria ao Porto de Leixões, IP 1 e IP 4,	15
Figura 5. Corredores estruturantes que sustentam as ligações entre Luanda e algumas	20
Figura 6. Projetos das ferrovias nacionais	21
Figura 7. Principais Portos de Angola: Cabinda, Luanda, Lobito e Namibe	26
Figura 8. Portos existentes e novos projectos portuários.....	27
Figura 9. Plano de obra portuária para o porto de Luanda	34
Figura 10. Atual área do porto comercial de Luanda	36
Figura 11. Projecto das actuais e futuras redes Integradas de transportes.....	37
Figura 12. Planta do Porto de Luanda	39
Figura 13. Carga movimentada entre 2008 a 2012.....	40
Figura 14. Evolução da movimentação de contentores/Tons	40
Figura 15. Mercadoria movimentada nos últimos 3 anos.....	41
Figura 16. Viaturas importadas que deram entrada no porto de Luanda em 2014.....	41
Figura 17. Total viaturas movimentadas no Iº trimestre de 2015.....	42
Figura 18. Comparação dos 1ºstrimestres homólogos de 2014 e 2015	42
Figura 19. Congestionamento na Cidade de Luanda.....	45
Figura 20. Acidente numa das vias de acesso a EPL.....	46
Figura 21. Congestionamento numa das vias diretas de acesso ao porto de Luanda	46
Figura 22. Primeira fase da Extensão da via ferroviária nacional	52
Figura 23. Construção da segunda fase, das vias férreas a nível nacional	52
Figura 24. Construção das Infra-estruturas da zona portuaria de Luanda.	54
Figura 25. Construção das Infra-estruturas da zona da Boavista,	55
Figura 26. Resultado do projecto - vista de cima.	55
Figura 27. Produto final da infraestrutura rodoviado do porto de Luadna.	56
Figura 28. Complexo do futuro Porto de Dande	57
Figura 29. Linhas ferreas paralelas com sentidos opostos.....	68
Figura 30. Mapa da Cidade de Luanda.....	XV
Figura 31. Mapa da Cidade de Luanda.....	XVI
Figura 32. Maior navio da Maersk Line, Triple-E	XVII

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Índice de gráficos

Gráfico 1. Pico do tráfego rodoviário em alguns períodos do dia	67
---	----

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Lista de abreviaturas

AFDB - Banco Africano de Desenvolvimento

AFD - Agência Francesa de Desenvolvimento

APDL - Administração dos Portos de Douro e Leixões, S.A.

BIRD – Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento/Banco Mundial.

DBSA - Banco de Desenvolvimento da África Austral

DFID - Departamento de Desenvolvimento Internacional do Reino Unido

DIAOP - Diagnóstico das Infraestruturas em África Orientado por Países

EPL E.P - Empresa Portuária de Luanda E.P.

JUP - Janela Única Portuária

KFW - Banco Alemão de Desenvolvimento

METALSINES - Empresa portuguesa que fabrica e exporta vagões para comboios

NEPAD - Nova Parceria para o Desenvolvimento de África

OPDEA - Os Portos no Desenvolvimento Económico de Angola

PPIAF - Unidade de Consultoria para Infraestruturas Público-Privadas

SADC – Comunidade de Desenvolvimento da África Austral

TIC – Tecnologias da Informação e Comunicação

UA - União Africana

VILPL - Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões

IPAD – Instituto Português de Apoio ao Desenvolvimento Ministério dos Negócios Estrangeiros.

INTR – Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários.

CAPC – Conselho de Administração do Porto de Cabinda.

Esta página foi propositadamente deixada em branco

1. Introdução

1.1. Contextualização

A globalização tornou os mercados mais exigentes e mais próximos uns dos outros, isto é, têm proporcionado a competição entre as empresas a nível global, nomeadamente no sector da Indústria Marítima-Portuária, na evolução dos navios e na modernização dos portos. Neste contexto para melhor lidar com as actuais exigências é fundamental que o porto disponha de boas condições de acessibilidade e de expansão, de modo a garantir a fácil recepção, despacho e escoamento do tráfego, que a procura exige, impondo aos portos a sua adaptação permanente às necessidades dos seus clientes

Diante desta análise, observa-se atrasos na modernização do porto de Luanda e dos restantes portos do país, subsistindo assim, os problemas de constrangimento das mercadorias no parque portuário e de congestionamento nas vias de acesso rodoviário a este porto, necessitando-se ainda melhorias no acesso ferroviário e marítimo, pois o trânsito que se observa na cidade de Luanda é extremamente caótico e contribui directamente para os sérios problemas de embaraços das mercadorias no porto, principalmente entre os modais marítimos e terrestres que deviam garantir o escoamento rápido das mercadorias.

Assim, sendo esta dissertação gira em torno da temática das acessibilidades ao porto de Luanda.

1.2. Objectivos da investigação

O porto de Luanda tem usufruído de óptimos acessos marítimos, tem possibilidade de ter também um óptimo acesso ferroviário, mas o acesso rodoviário de há muito é caótico devido a vários factores que iremos abordar em profundidade neste trabalho.

Concretamente, o principal objectivo deste projecto, consiste em analisar e discutir a problemática das acessibilidades marítimas e terrestres no contexto do desenvolvimento dos portos modernos. Este objectivo será concretizado com o estudo de caso do Porto de Luanda, onde se procura perceber e discutir as condições e as medidas a tomar ou a ter em consideração para o melhor desenvolvimento do referido porto.

Pretende-se, ainda, com este trabalho alcançar também os seguintes objectivos:

- Enriquecer os conhecimentos adquiridos sobre a problemática das acessibilidades portuárias, em particular no porto de Luanda;

- Encontrar as possíveis estratégias e soluções para solucionar ou atenuar os problemas de acesso ao porto de Luanda, tendo por base a experiência de outros portos que enfrentaram problemas semelhantes aos que o porto de Luanda enfrenta actualmente.
- Contribuir da melhor forma possível para o desenvolvimento infraestrutural do sector em análise, assim como no desenvolvimento socioeconómico do país.

1.3. Problemática

Que estratégias devem ser usadas para viabilizar as vias de acesso terrestre ao porto de Luanda de forma a eliminar ou minimizar as barreiras arquitectónicas, os embaraços/constrangimentos das mercadorias no porto e o caótico congestionamento nas afluências rodoferroviárias que dão acesso ao porto?

1.4. Metodologia de pesquisa

A metodologia aplicada neste projecto envolveu o estudo da revisão bibliográfica sobre o tema do trabalho e observações no terreno, quer no porto de Luanda, através de inquéritos aos clientes directos, assim como quer em alguns portos portugueses que no passado recente tiveram problemas similares. A observação in loco da situação concreta do porto de Luanda e dos portos que conseguiram ultrapassar os problemas de congestionamento, os dados e informações recolhidas em todos os portos estrangeiros visitados, serviram de instrumentos básicos essenciais para a compilação deste trabalho.

Evidentemente a internet constituiu uma outra fonte importantíssima e como alternativa para a obtenção e recolha da informação de dados para o trabalho. Em suma, a pesquisa caracteriza-se como qualitativa, de natureza exploratória.

1.5. Estrutura do trabalho

O trabalho foi estruturado em cinco (5) capítulos, organizados da seguinte forma:

Capítulo 1. Constituído pela introdução, metodologia, objectivos e definição do problema. Este capítulo estabelece, de um modo geral, o enquadramento do trabalho.

Capítulo 2. Faz uma abordagem à revisão da literatura sobre os paradigmas dos problemas de acessibilidades, principalmente rodoferroviárias, que muitos portos modernos enfrentam devido ao crescimento das cidades à volta dos mesmos.

Capítulo 3. Neste capítulo é feito uma análise da importância das acessibilidades aos portos.

Capítulo 4. É o capítulo chave deste projecto, faz-se o estudo sobre a problemática das vias de acesso ao porto de Luanda e outros dilemas relacionados, através dum caso de estudo.

Capítulo 5. Contém as principais conclusões que retiramos do estudo e algumas recomendações.

Esta página foi propositadamente deixada em branco

2. Revisão bibliográfica

Sabendo que o estado da arte consiste em fazer o levantamento de dados e conclusões a que alguns autores chegaram sobre determinada problemática, procurou-se fazer a revisão bibliográfica com base na temática em estudo, vendo, como os outros identificaram e solucionaram os problemas de congestionamento das vias de acessos dos diferentes modos de transporte aos portos, e ainda resolveu-se abordar alguns assuntos específicos sobre o estado da arte do porto de Luanda.

a) Conceitos gerais

Conceitualmente, a acessibilidade é a facilidade com que se estabelece a ligação entre diferentes pontos do território. A acessibilidade é função do desenvolvimento das redes de transporte, a quem se exige que sejam rápidas e eficazes, para que os veículos que as utilizam possam percorrer as distâncias necessárias em tempo útil, sem obstáculos.

A acessibilidade é assim fundamental para a circulação de pessoas e mercadorias, sendo um elemento fundamental nos processos de desenvolvimento económico e social.

b) Portos

Segundo o ABC da intermodalidade (ABC da Intermodalidade, 2008, p.p. 19 - vários autores), o porto é um elo da cadeia de transportes. A evolução da intermodalidade e da entrega de mercadorias, porta-a-porta e na hora (*just in time*), exigiu o alargamento das funções portuárias no processo logístico. A preocupação dos carregadores é minimizar o custo total final da distribuição, não pondo em causa a qualidade dos serviços. Por esta razão, o porto hoje é considerada uma plataforma cujas funções deixam de ser unicamente o serviço portuário em sentido estrito, para se converter num nó logístico essencial.

O porto é um centro multifuncional, no qual confluem diferentes modos/modalidades de transportes – marítimo, terrestre, ferroviário, etc., e dispõe de infraestruturas necessárias para a oferta de serviços logísticos completos e de valor acrescentado – armazenagem, movimentação e distribuição de mercadorias.

Indirectamente, Winkelman, Willy (2003) destacou a importância das vias de acessos que integram o navio e os modos terrestres, ao dizer que, os portos são organizados em plataformas logísticas, agindo como interfaces entre o sistema de produção e os centros de consumo,

actuando com a finalidade de eliminar a descontinuidade entre o modo marítimo e o transporte terrestre.

Uma das mudanças importantes que se tem identificado nos anos recentes é a expansão do porto além de seus limites históricos. Porém, o ambiente não se restringe mais conforme o ritmo convencional, estendendo-se além dos limites locais e das aproximações tradicionais Akabane; Gonçalves ; Silva, (2008).

Aliás, segundo Felício, J. Augusto *and all* (2014), diz que o porto é uma entidade e organização económica complexa, física, como uma organização envolvendo múltiplas atividades, entidades, agentes e operadores, associado além disso, à sua filosofia de negócio e a opções de política empresarial e industrial, no quadro da macro logística e da geografia económica.

Não há desenvolvimento em pleno século XXI no Mundo, sem aposta crescente e exigente na atividade marítima e na actividade portuária.

Os portos são organizações multifuncionais na medida em que, em geral, desenvolvem no seu seio diversas actividades na perspectiva da especialização dos seus terminais, na carga e descarga, e na perspectiva de outras actividades e serviços prestados às mercadorias e/ou cargas. Tradicionalmente, o porto servia a região onde estava localizado, assegurando serviços intermédios, e o seu *hinterland*¹, tendo vindo a transformar-se numa entidade complexa integrante de sistemas logísticos regionais ou globais, na perspetiva multifunção ou de *transshipment*, alargando o seu *hinterland* tradicional a outros territórios.

c) Vias de acesso: Congestionamento aos portos

De acordo com a literatura actual podemos identificar dois tipos de congestionamento:

- Recorrente e/ou
- Não recorrente.

Onde ambos surgem por causa de um gargalo na rodovia. Um gargalo pode ser definido como um local em que a capacidade de uma instalação é subitamente reduzida como é o caso de um cruzamento numa rodovia muito movimentada.

No caso do congestionamento recorrente, essa redução é geralmente o resultado de uma característica de concepção permanente, pois, o estrangulamento exige estudo muito cuidadoso

¹ O hinterland de um porto é a sua área de influência terrestre, correspondendo à área de atração/geração de carga.

para determinar se eles devem ou não ser eliminados. Em outros casos de estreitamentos nas rodovias, são realizados estudos e medição, através da redução do fluxo em um ponto a um nível que pode ser sustentada em seções a jusante da via (estrada), (Stopher, 2004).

A remoção do estrangulamento em um único local pode simplesmente resultar em transferir o gargalo para outro ponto mais a jusante. Em muitos casos, o recém-formado estrangulamento a jusante pode resultar em piores condições de tráfego, em que se chega à conclusão que vale mais manter os constrangimentos originais. Assim, o estrangulamento pode muitas vezes desempenhar uma função útil e importante na regulação dos fluxos e controlar o nível de congestionamento/engarrafamento que ocorre em uma rodovia (Stopher, 2004).

d) Efeito do congestionamento e capacidade rodoviária nos portos

Abaixo segue a transcrição de estudos feitos por alguns investigadores sobre a temática em análise:

“No artigo publicado no volume 40 da edição de Setembro de 2013 da revista Maritime Policy & Management, YulaiWan, Anming Zhang e Andrew Yuen analisam detalhadamente o tema do efeito do congestionamento e da capacidade rodoviária no movimento de contentores e na concorrência inter-portuária.

Os resultados apontam para o facto de o movimento de contentores dos portos, estar significativamente associado em termos estatísticos com os atrasos por congestionamento rodoviário nas suas estradas urbanas de acesso, bem como com os congestionamentos nos acessos dos portos rivais.

Especificamente, o aumento de 1% no congestionamento rodoviário de um porto implica uma redução de 0,9% a 2,48% no movimento de contentores desse porto, enquanto o crescimento de 1% no congestionamento rodoviário de um porto rival implica um aumento no movimento de contentores em 0,62% a 1,69%.

Verificaram ainda que uma maior capacidade rodoviária urbana está positivamente relacionada com o movimento dos portos próximos e negativamente relacionada com os portos rivais” fig. 1.

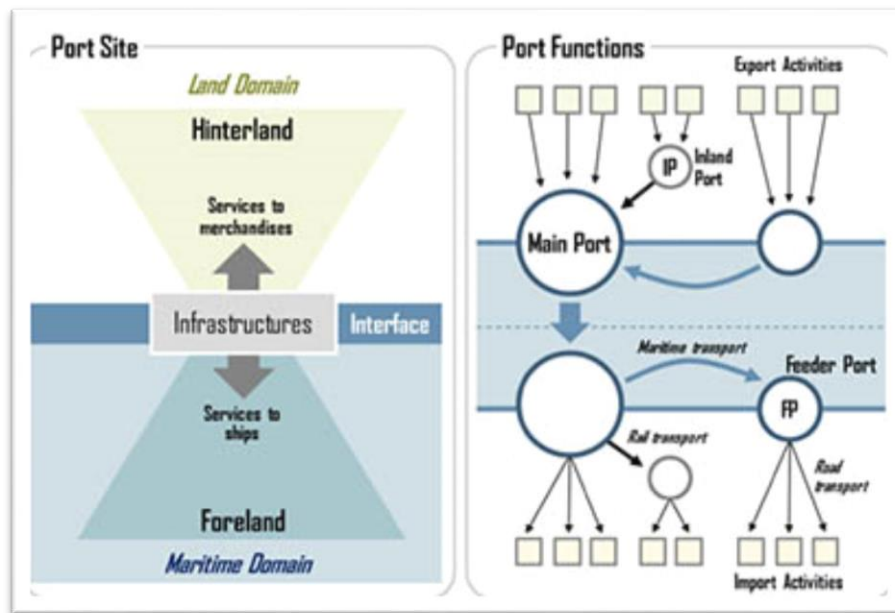


Figura 1. Estudos sobre o Congestionamento rodoviário nos portos.

[Fonte:Rodrigue in <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portsiteconstraints.html>]

Na sua pesquisa Rodrigue apresentou vários cenários em gráficos, tabelas, figuras etc. dos quais se verificou que a figura 2 abaixo indicado, identifica-se muito com a estratégia que deveria ser implementada no sistema de acessos rododferroviário para o do porto de Luanda.

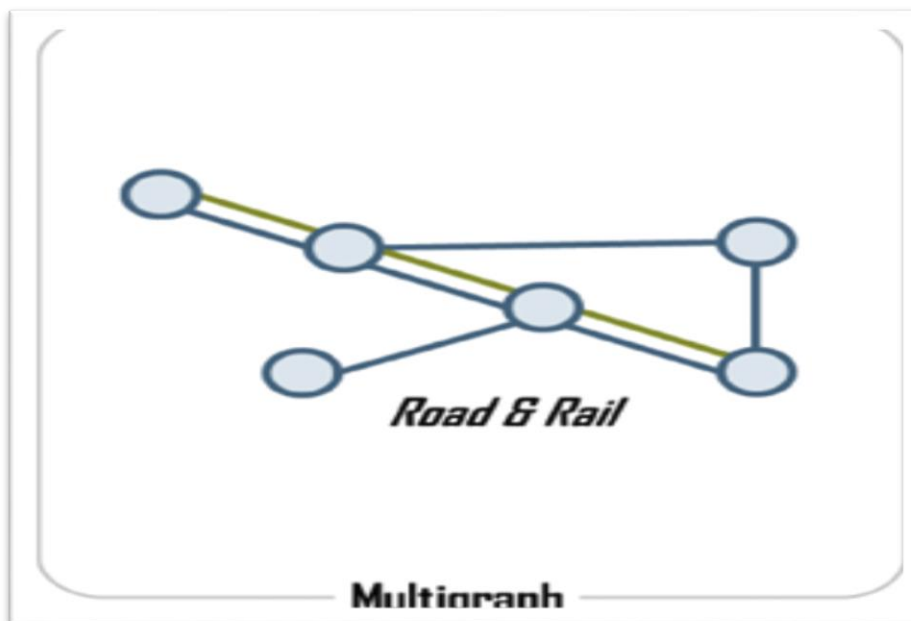


Figura 2. Combinação nos modais rodoferroviários

[fonte: idem]

Mais adiante explicaremos o porquê que o exposto na figura anterior serve para aplicação à realidade do porto de Luanda.

No recente estudo que Rodrigue fez sobre os custos de movimentação de carga entre as três principais modalidades de transportes que dinamizam a entrada e saída de mercadoria no porto, e os resultados por ele alcançado, mostrou que, para curtas distâncias o transporte rodoviário chega a ser o mais barato, mas que, torna-se caro se tratar de longas distâncias. Essencialmente, os modos marítimo-ferroviário chegam a ser mais baratos no transporte a longas distâncias, conforme indicado nos gráficos (em relação ao custo de transporte por unidade – $C1/distancia$ ou $D1$), figura 3, (Rodrigue, 2013).

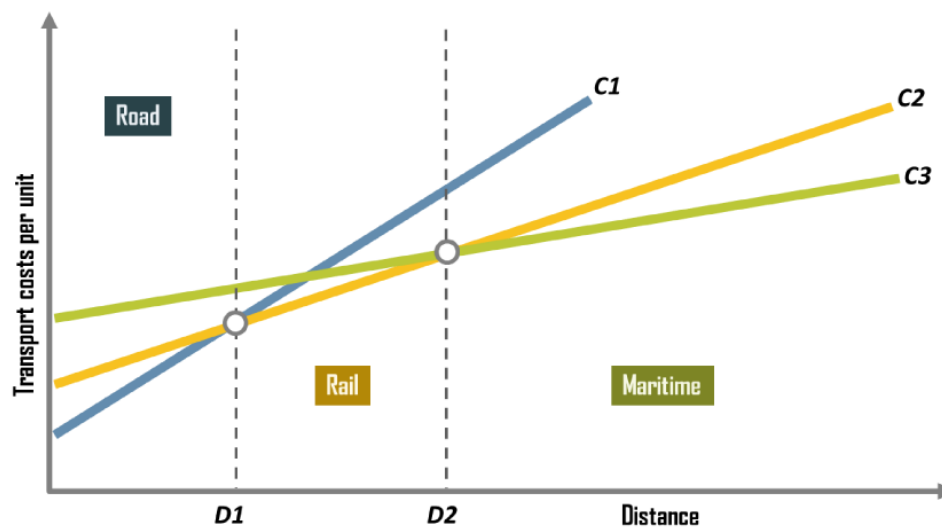


Figura 3. Relação custo de transporte por unidade/distância

[fonte: Rodrigue, 2014]

De fato esses, são factores que deveriam ser aproveitados pelo governo angolano, concretamente pelo Ministério dos Transportes caso se pretende solucionar os vários problemas que envolvem as acessibilidades ao porto de Luanda, os modos de transportes e a redução de custos na movimentação de cargas portuárias.

e) Modos de Transportes

Neste ponto procede-se a uma breve caracterização dos principais modos de transportes, que mais contribuem para movimentação de carga nos portos. Tratam-se dos principais modos de transporte que dinamizam a movimentação de mercadoria de um determinado ponto para outro nacional ou internacional, cujo meio maior de ligação desses modos são os portos.

- **Modo Marítimo**

O transporte marítimo é o principal modo de transporte que permite realizar o comércio internacional e é o modo que consegue transportar grande quantidade de mercadoria (contentorizada, graneis sólidos e líquidos ou liquefeitos, etc.), numa só viagem, e a baixo custo.

- **Modo Ferroviário**

O transporte ferroviário pode classificar-se em transporte combinado, contentores e caixas móveis, e no transporte de veículos em vagões plataforma para o transporte de contentores de 20, 40 e 45 pés. Basicamente existem diferentes tipos de vagões e técnicas para realizar o transporte por ferrovia de mercadoria contentorizada e de veículos rodoviários pesados sobre os mesmos, num processo rápido e menos oneroso para qualquer empresa efetuar as suas transações.

Existe o tipo de vagões-plataformas rebaixadas com tecnologia avançada e automática de origem suíça que permite o transporte de veículos de carga por via ferroviária, no qual, os camiões podem subir e descer desses vagões de plataforma rebaixada por meios próprios e eficientes.

A *Metal Sines* em Portugal tem uma inovação ainda melhor, trata-se dos *Eco-Pickers*² sistema desenvolvido por técnicos portugueses. Este sistema possibilita o carregamento de camiões de transporte de mercadorias em vagões plataforma de comboios de forma fácil e rápida, cujos ensaios feitos mostraram que em apenas trinta segundos é possível subir ou descer o camião do vagão do comboio. É uma inovação meritória que consiste numa nova geração de vagões rentáveis e eficientes em termos operacionais, para escoamento de mercadorias do recinto portuário para o *hinterland*, evitando o congestionamento rodoviário.

- **Modo Rodoviário**

Com base no já referido ABC da Intermodalidade (2008) e estando de acordo como seu conceito, o transporte rodoviário é tido como um elemento imprescindível e excepcional para os/as restantes modos/modalidades de transporte, seja marítimo, ferroviário ou aéreo, pois em todos estes, o camião tem a vantagem da sua flexibilidade traduzida na entrega direta, de porta-à-porta para o consumidor final, assim como o apoio nas entregas e nas recolhas, tanto de pequenas como de grandes expedições ou unidades de carga, desde o centro da unidade de produção ao armazém até ao ponto de embarque ou desembarque e vice-versa.

² - <https://www.youtube.com/watch?v=yLcV1Dxqdpk>

Infelizmente ainda não adotamos a cultura de entrega de porta-à-porta a tempo e hora em Angola, devido a muitas questões organizacionais (ex. falta de endereço postal, caótico tráfego rodoviário, etc.).

Esta página foi propositadamente deixada em branco

3. A importância das Acessibilidades Marítimas e Terrestres aos Portos

Com base em visitas de estudo a alguns portos europeus e estágios efectuados nos portos portugueses de Leixões e Lisboa, foi possível fazer o levantamento dos problemas que alguns desses portos enfrentaram relativamente ao problema em causa, o congestionamento das vias de acesso aos mesmos:

3.1. Estudo sobre Acessibilidades aos portos – O caso dos portos europeus

Durante o ano académico do Mestrado em Gestão Portuária efectuaram-se várias visitas de estudo aos diversos portos europeus nomeadamente em Portugal (Sines, Leixões, Aveiro, Setúbal, Lisboa), na Holanda (porto de Roterdão), na Bélgica (porto da Antuérpia), e em Espanha (os portos de Algeciras e Sevilha), onde foi possível observar *in loco*, as características e o funcionamento desses portos em todas as suas vertentes.

Evidentemente que os portos supracitados estão de longe muito mais avançados, tendo em conta a antiguidade e a sua experiência relativamente às acessibilidades marítimas e terrestres e rodoviários e na sua gestão e operacionalidade neste sector, sendo o porto de Roterdão o líder no ranking dos portos visitados. O que se observou nestes portos serviu como base e guia de orientação para melhor desenvolver este projeto e perspectivar soluções prováveis para os problemas de congestionamento que se observam no porto de Luanda.

Considerando que cada porto tem a sua realidade histórica, isto é, as circunstâncias reais de cada país, sua cultura, etc., o certo é que, percebe-se que os portos que foram projectados numa visão de curto prazo, para apenas garantir como elo entre o navio e terra, assegurando o comércio marítimo entre os países, com o passar dos tempos começaram a enfrentar problemas de expansão e acessibilidade.

Obviamente os migrantes tendem a se instalar nas proximidades das zonas portuárias o que resulta no sufocamento do porto pela cidade, levando à diminuição dos acessos ao porto pela via terrestre, como se verificou em Lisboa e em muitos outros portos do mundo.

No entanto, nota-se que os portos projectados de forma visionária estão longe de enfrentarem os problemas que foram descritos nos parágrafos anteriores como são o caso dos portos de Sines, Roterdão, Algeciras, Sevilha, etc. que oferecem óptimas condições de acesso e escoamento. Contudo, para além da forma como foram projectados, a evolução das tecnologias

e da organização do sector marítimo-portuário obriga os portos a serem proactivos, adaptando-se constantemente as novas exigências.

3.1.1. A experiência do porto de Leixões

Dos vários portos portugueses os que enfrentaram situações de maior congestionamento nas suas vias de acessos terão sido os portos de Leixões e Lisboa. Mas, por opção do autor, optou-se por relatar o caso do porto de Leixões, isto é, porque este porto passou pelas situações mais críticas e acabou por solucionar da melhor maneira a quase totalidade dos seus problemas de acessibilidades, como se segue:

Os portos do Douro e Leixões estão situados no Norte de Portugal, a Noroeste da Península Ibérica, a cerca de 2,5 milhas a norte da foz do Rio Douro e nas proximidades da cidade do Porto, sendo o porto de Leixões enquadrado pelas povoações de Leça da Palmeira a Norte e Matosinhos a Sul.

Na confluência de importantes rotas internacionais, o Porto de Leixões, localizado a 5 Km do Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, situa-se numa zona de grande densidade populacional e industrial. No domínio rodoviário o Porto de Leixões está conectado com os Itinerários Principais - IP1 e IP4, e com os itinerários complementares - IC1/A28, IC23 e A41. Ao nível das ligações ferroviárias o porto encontra-se ligado à rede geral do país por intermédio da linha de cintura do porto, tal ligação é estabelecida através da Estação de Contumil, figura 4.



Figura 4. Principais itinerários de conexão rodoviária ao Porto de Leixões, IP 1 e IP 4,
Itinerários Complementares - IC1/A28, IC23 e A41³
[fonte: APDL, 2015]

Leixões é o principal porto da região norte de Portugal, e é hoje um porto moderno, com terminais especializados, mas no passado enfrentou sérios problemas no que diz respeito às acessibilidades do mesmo.

Durante as últimas décadas (anos 90 e até cerca do ano 2000), o quadro que se vivia no referido porto era de congestionamento extremo nas suas acessibilidades. Os camiões e outras viaturas que movimentavam as mercadorias de e para o porto, circulavam pelo centro das localidades, uns em direção ao porto comercial, outros ao porto pesqueiro, etc., esse vai e vem, criava um caos nas rodovias da cidade e arredores, um cenário dramático e inimaginável às entidades responsáveis da região e dos referidos portos.

Na prática, era um cenário que criava grandes dificuldades de toda ordem, gerava quebra-cabeças aos camionistas, aos utentes da rodovia, às autoridades portuárias e não só, como também aos governantes, provocando incómodo e reclamações por toda parte dos cidadãos da cidade, da comunidade portuária, isto é, de todo meio envolvente.

³<http://www.apdl.pt/caracteristicas/acessibilidades>

O caos que se vivia no dia-a-dia das rodovias e ferrovias dessa cidade, justificou a elaboração de estudos e a implementação de medidas para atenuar esses problemas, os quais resultaram no efeito positivo desejado, completamente satisfatório para a comunidade portuária e para toda a sociedade envolvente, conforme se observa actualmente nas acessibilidades terrestres do referido porto e sua cidade. O tópico a seguir relata como foi que se solucionou o problema que o porto enfrentava.

3.1.2. Medidas que solucionaram os vários problemas em debate

A implementação dos sistemas de transporte subterrâneo (metro), do eléctrico e do metro de superfície, garantiram a melhor mobilidade de pessoas e bens e permitiu atender a demanda das necessidades crescentes da população relativo a mobilidade na cidade e na zona do Porto. E neste processo, para honrar os seus compromissos com a comunidade portuária, a ADPL construiu uma via de circulação ao longo de todo o perímetro portuário, exclusivamente para os utentes portuários que ficou denominada como “cintura portuária”, esta via permitiu regular e melhorar o trânsito na zona de jurisdição portuária, além de uma ponte móvel que separa o rio/mar Leça de Palmeiras e Matosinhos, tudo obra do Porto.

Actualmente o porto tem uma via expressa para os camiões de carga que frequentam o porto, bem como outros sistemas portuários que viabilizaram as acessibilidades rodoferroviárias e a mobilidade no porto de Leixões e da cidade em si.

Outros instrumentos que também contribuíram para a solução dos problemas em debate são as novas tecnologias desenvolvidas no sector marítimo e portuário. Trata-se das TICs – Tecnologias de Informação e Comunicação, como é o caso da JUP – Janela Única Portuária, que permitiu a minimização de quase 100% dos problemas burocráticos do referido porto (processo *paperless*). Hoje temos o porto de Leixões como referência regional.

Ao nível das ligações ferroviárias o porto de Leixões encontra-se ligado à rede geral do país por intermédio da linha de cintura do porto, ligação essa, que está estabelecida através da Estação de Contumil.

3.2. Acessibilidades Marítimas e a sua importância

As acessibilidades marítimas são de extrema importância para os portos pois, permitem a conexão e trocas comerciais entre os portos dos países privilegiados por mares e não só, isto é, através dos navios e outros engenhos flutuantes. Normalmente, os acessos por via marítima permitem a entrada de quase 90% de tudo que se comercializa um pouco por todos os países mundialmente.

Seguramente, as acessibilidades marítimas constituem um ponto forte e estratégico para um porto moderno, isto porque, hoje, os navios são cada vez maiores e carecem de óptimos acessos marítimos, fundos e áreas adequadas para garantir as manobras dos mesmos.

Hoje porém, muitos portos, embora sendo oceânicos, estão impossibilitados e nem têm o privilégio de receberem os maiores navios do mundo por não oferecerem condições de acessibilidades marítimas para o perfil desses navios (pós-Panamáx da sétima geração).

Relativamente a este assunto, os portos oceânicos angolanos oferecem boas condições de acessibilidade marítima, infelizmente só não oferecem grandes fundos para garantir a recepção dos navios com mais de (-) 15 metros de calado. Talvez o porto do Lobito ou os futuros portos que estão a ser projectados no país possam garantir essa oportunidade aos portos angolanos.

3.2.1. Acessibilidades marítimas face a evolução e exigências dos navios da sétima geração

A inovação e o desenvolvimento tecnológico têm vindo a revolucionar a indústria do transporte marítimo. Efectivamente, hoje, fala-se de navios de sétima geração, navios na ordem dos 400 metros de comprimentos, cerca de 16 metros de calado, e com capacidade de transporte equivalente em 18.000 TEU, etc., e pelo que se sabe, a Maersk está a projectar ou já projectou um navio com essas características – o Triple E.

Tudo se tornou possível na indústria do transporte marítimo porque, os engenheiros navais estão cada vez mais inovando as características e capacidades das máquinas e de todos os sistemas marítimos, de modo que hoje, as máquinas marítimas já possuem potência que permitem sobredimensionar as características dos dados geométricos dos navios. Deste modo, essa geração de navios permite a realização de viagens de economia de escala que garantem a viabilidade económica do mundo do *shipping* por parte dos armadores das grandes companhias de navegação.

Segundo George (2013), hoje, existem mais de 100 mil navios no mar transportando todos os sólidos, líquidos, gases que precisamos para viver, e garantem a empregabilidade a cerca de 1.5 milhões de marítimos de todo mundo. Dos 100 mil navios, apenas 6 mil são navios porta-contentores, mas compensam essa pequena proporção pela sua capacidade estonteante de carga, conforme já se referiu nos parágrafos anteriores.

A mesma fez referência ao navio Maersk Kendall, que é hoje o maior navio porta-contentores do mundo, com capacidade de transportar 18 mil unidades (TEU), unidades essas que, se fossem descarregadas em caminhões de uma só vez, gerariam uma linha de tráfego rodoviário que rondaria aproximadamente cerca de 60 quilômetros de comprimento Deep Sea and Foreign Going, (2013). Estas considerações sublinham a importância da existência de boas acessibilidades terrestres aos portos, para garantir o seu bom funcionamento.

À medida que for possível melhorar a eficiência e o desenvolvimento tecnológico das máquinas marítimas, maiores serão as capacidades ou dimensões dos navios. E diante desse quadro é fundamental que os portos acompanhem a evolução gradual tecnológica da indústria dos transportes marítimos, isto é, os portos devem ser modernizados, por forma a corresponder às exigências e garantirem melhores condições permanentemente para poderem receber esses navios de última geração e os que estão por surgir amanhã, para que não sejam apanhados de surpresa.

3.3. Acessibilidades Terrestres e sua importância na ligação entre os portos e os centros logísticos

No passado os portos eram designados como interfaces entre vários modos de transportes, das cargas e passageiros que eram transferidos de um modo para outro e vice-versa; hoje o panorama tem outro *status*, usualmente são considerados como centros logísticos, que se constituem como nó ou elo da cadeia de integração de abastecimento entre o *foreland*⁴ e o *hinterland* dum porto. É fundamental ao elo entre um porto e seu *hinterland* as vias de acesso terrestre, isto é, rodovias adequadas à movimentação de camiões de carga e ferrovias que também ligam os portos secos aos portos e não só, como também o *hinterland* local, regional e internacional do porto, quando se fala de portos vizinhos e de países encravados.

⁴ O *Foreland* é constituído pelos outros portos e territórios além-mar que têm ligações marítimas com o porto.

Essencialmente quer o modo rodoviário quer o modo ferroviário constituem os elementos que transportam a mercadoria do porto aos seus pontos de influência logístico-comercial. O modo rodoviário leva suas vantagens no que concerne a entrega de mercadoria porta-a-porta, bem como a facilidade de alcançar qualquer ponto terrestre desde que sejam garantidas vias de acesso aos pontos relevantes. Logo, é fundamental que as vias rodoviárias que ligam um porto e seu hinterland ofereçam garantias de fácil acessibilidade e segurança para que o trânsito se realize sem sobressaltos. Agindo assim, estar-se-á a contribuir para o melhor desenvolvimento socioeconómico deste sector.

Relativamente ao modo ferroviário foi um dos sistemas que revolucionou o mundo, permitiu o rápido desenvolvimento da economia industrial nos Estados Unidos da América no século XVIII, tornando este país numa superpotência mundial, em todos os domínios.

Até aos dias de hoje, os sistemas ferroviários contribuem significativamente para o desenvolvimento económico e industrial dos países, visto serem o segundo modo de transporte, depois dos navios, com capacidade de transportar elevada quantidade de carga, principalmente nos países que possuem grandes extensões territoriais, como é o caso concreto de alguns países na Europa, Estados Unidos da América, Brasil, Rússia, Ucrânia, etc. Por outro lado, é possível criar comboios comerciais para o transporte de mercadoria em dimensões industriais, comboios que podem atingir os 1000 metros de comprimentos com vagões para carga a granel, cisternas para combustíveis, contentores em *doublestack*, etc, isto é, para além dos comboios para o transporte de passageiros e outros bens relevantes. Os modos rodoviários e o ferroviário são, assim, os que melhor garantem a distribuição de mercadoria entre o porto e seu hinterland.

Realidade angolana relativo às acessibilidades rodoviárias

Segundo o estudo da Fordesi relativo as acessibilidades terrestres identificaram-se alguns pontos de vista estratégicos, sendo identificados três corredores estruturantes que sustentam as ligações entre Luanda (principal Pólo de consumo a nível nacional) e os quadrantes Sul, Este e Norte do País, como se pode ver na figura 5. A via rodoviária é considerada de carácter importante na distribuição dos produtos para actividade dos meios de transporte para o país (Relatório da Fordesi, 2012).



Figura 5. Corredores estruturantes que sustentam as ligações entre Luanda e algumas
[Fonte: Fordesi, 2012]

Em baixo segue a tabela com dados mais sucintos sobre os principais corredores que sustentam as ligações entre Luanda e seu hinterland, com as respectivas referências das estradas, distâncias (km) e o tempo necessário para percorrer tais distâncias, tabela 1.

Tabela 1. Principais corredores rodoviários [Fonte: Fordesi, 2012]

Principais corredores	Estrada Nacional Referenciada	Distancia (Km)	Tempo de Percurso (horas)
Luanda-Malanje-Saurimo	230	1.013	18
Luanda-Lobito-Benguela	100	536	8
Luanda-Uíge	225	293	5
Benguela-Lobito-Cuíto	-	452	7

• Realidade angolana relativo às acessibilidades Ferroviárias

A rede ferroviária de Angola é uma gota de água doce no oceano, porque ainda não se faz sentir verdadeiramente como tal, encontra-se pouco desenvolvida, e não faz ligação normal à maioria das províncias. Porém, ocorre um processo (a curto, médio e longo prazo) de reestruturação que pretende estabelecer no país de meio ferroviário adequado.

Uma vez que a falta de ligações ferroviárias com as várias províncias provoca o êxodo excessivo das mercadorias e passageiros por rodovia, o que origina o congestionamento nas estradas. Neste caso, a demora de entrega das mercadorias, bem como o seu custo associado

aumenta substancialmente e constitui um fator contraproducente. As três ligações ferroviárias que o país dispõe são:

- Ligação Luanda – Malanje (Caminhos de Ferro de Luanda – C.F.L.);
- Ligação Benguela – Luau (Caminhos de Ferro de Benguela – C.F.B.);
- Ligação Namibe – Menongue (Caminhos de Ferro de Namibe/Moçâmedes – C.F.M.), fig. 6.



Figura 6. Projetos das ferrovias nacionais

[Fonte: Fordesi, 2012]

A restauração do caminho-de-ferro há-de permitir que as mercadorias e passageiros possam ser transportados rapidamente e com tranquilidade/segurança, evitando acidentes e vítimas mortais desnecessários no dia-a-dia do nosso povo. Assim como permitirá uma maior rotatividade dos parques de contentores nos terminais portuários. A tabela 2 fornece as distâncias das ferrovias entre as cidades do país.

Tabela 2. Ligações e distâncias ferroviárias entre as cidades [fonte: idem]

Ferrovias	Distancia
Ligação: Luanda-Dondo-Malanje	479
Ligação: Benguela-Lobito-Huambo-Kuito-Luena-Luau	1.336
Ligação: Namibe-Lubango-Menongue	907

3.3.1. Plataforma logística

Sendo um local onde se concentra tudo o que diz respeito à eficácia logística, as plataformas logísticas são fontes de valor acrescentado à indústria do comércio marítimo pois, integram zonas de empreendimentos logísticos e Infraestruturas de transportes que segundo a vasta literatura, tendo como objectivo melhorar a concorrência entre empresas que actuam na região de modo a desenvolverem mais a economia do sector e do país.

Bubke ao citar o estudo efectuado por Boudoin (1996) destacou que uma plataforma logística deve ser composta por três zonas (Boudoin, 1996, Cit. por Dubke and all.), nomeadamente:

1º. Zona de serviços gerais:

- Recepção
- Informação
- Acomodação e alimentação
- Bancos
- Agência de viagens e estacionamento
- Abastecimento e reparos
- Serviços de alfândega
- Comunicação e administração.

2º. Zona de serviços de transporte: incluindo estruturas de grandes eixos de transporte A plataforma deve ser multimodal incluindo:

Transportes rodoviários, ferroviários, marítimos e aéreos.

3º. Zona de operadores logísticos: dando condições e prestando serviços de:

- Fretamento
- Corretagem
- Assessoria comercial e alfandegária
- Aluguer de equipamentos
- Armazenagem
- Transporte
- Distribuição.

A implementação duma plataforma logística na zona de actividade marítimo-portuária, gera um “cluster” marítimo-industrial que contribui para a criação de mais postos de emprego aos

nacionais e não só, como também, abre portas à formação e à especialização de quadros para lidarem com às actividades relevantes do sector, etc.

Portanto, é fundamental investir no desenvolvimento de plataformas logísticas associadas aos portos e aos transportes marítimos porque estas permitem a definição de melhores estratégias para o melhor atendimento e satisfação do cliente, onde por sua vez, o cliente possa atingir os seus objectivos comerciais de forma equilibrada e sustentável.

De entre as vantagens de se criar uma plataforma logística destacam-se (Fernández, 2004, p.8):

Ao agrupar-se os pedidos das empresas, realiza-se pedidos maiores aos fornecedores, desta forma é possível conseguir-se condições económicas mais vantajosas, dando origem a descontos sobre os volumes de compras.

Ao construir-se uma plataforma logística, esta consegue armazenar uma boa parte do *stock* das empresas. Graças a isso diminui-se o espaço necessário para armazenagem da empresa, podendo utilizar mais espaço para superfície de venda ou de exposição dos seus produtos.

A plataforma faria os pedidos directamente aos fornecedores, alcançando assim os produtos das cadeias de distribuição. Assim as empresas pediam à plataforma os produtos necessários e estes seriam enviados conjuntamente. Se não existisse plataforma logística as empresas pediam os seus produtos a diferentes fornecedores aumentando o número de transportes necessários.

Desvantagens de uma plataforma logística: Uma das desvantagens de uma plataforma logística é os custos muito elevados dos quais se destacam: operadores, energia, manutenção de maquinaria, etc. Fernández, (2004, p. 8).

3.3.2. Acessibilidade terrestre, hinterland e redução de custos portuários

As acessibilidades terrestres desempenham um papel importantíssimo na relação entre transporte de mercadoria e redução de custo. Ou seja, quando há garantias de fácil acessibilidade entre os extremos das redes de transportes terrestres, claramente há também um abaixamento de custo no transporte de carga efectuada por essas vias. Deste modo, vamos considerar dois casos práticos sobre este assunto:

Vamos considerar primeiro as políticas que têm sido adoptadas pela União Europeia e por outras comunidades um tanto por todo mundo, relativamente à intenção de viabilizar os sistemas de transportes terrestres e suas respectivas vias de acessos:

Vejamos o cenário positivo do porto de Leixões relativo às acessibilidades terrestres e à redução de custos. Dos vários relatos que já aqui aludimos sobre este porto, vimos que se justificaram a adoção de políticas e mecanismos necessários para primeiramente viabilizarem as vias de acesso ao mesmo e seguidamente, o resultado desses dois factores, eliminou o congestionamento rodoviário nas estradas portuárias e urbanas do referido porto, bem como, a aglomeração de mercadorias nos parques portuários e nos seus terminais. Por isso, a eliminação dessas duas variáveis, obviamente, resolveram uma série de problemas que directas ou indirectamente encareciam os custos de transporte da carga entre o porto e seu *hinterland*.

Na prática, observou-se que, quanto menor for o tempo de permanência de uma determinada carga no parque portuário, menor será o custo de estadia da mesma, e por sua vez quanto maior for a facilidade de se aceder aos pontos de carregamento e descarga de mercadorias, menor podem vir a ser os custos de transporte. Por este e outros factores, é que cada vez mais os custos de transporte de mercadorias entre os portos europeus e não só tendem a ser baixos e competitivos.

Vejamos agora o cenário da elevação dos custos de transporte de mercadoria quando a acessibilidade terrestre é débil:

Vamos neste ponto, referenciar alguns portos africanos. É verdade que quem lida com o mundo do *shipping*, sabe perfeitamente que os custos de transporte, operação, estacionamento e movimentação de mercadoria na maioria dos portos africanos, são elevadíssimos repercutindo-se nos custos das importações. Estudos mostraram que, o principal factor de aumento desses custos resulta das fracas acessibilidades entre os portos e os seus *hinterland*.

Por um lado, a fraca acessibilidade marítima aos portos dificulta a recepção de navios que fazem viagens de economia de escala (devido ao tamanho, calado e espaços para manobras destes navios), logo, não há redução de custos nesses casos. Por outro lado, a fraca acessibilidade terrestre entre um porto e seu *hinterland*, permite o engarrafamento no tráfego de certos transportes terrestres e o aumento de tempo no transporte das cargas, resultando assim, no aumento de custo no transporte das mercadorias entre o porto e sua zona de influência.

Na prática, podemos relatar o caso do porto de Luanda, que, pelo trânsito caótico que se verifica na cidade, traz como consequência o elevado número de contentores ou mercadorias nos parques dos terminais do referido porto e o elevadíssimo número de camiões de carga (primeiramente formando caravana, algumas vezes desordenadas) ao longo da zona portuária,

gerando congestionamento no tráfego rodoviário, num raio de 10 ou mais km e em segundo lugar o notável engarrafamento desde o porto até aos portos secos existentes na zona de influência do porto. O tempo de espera nesses engarrafamentos rodoviários reflecte-se no tempo de utilização dos camiões, maior consumo de combustível, gastos com alimentação dos camionistas, rápido desgaste dos sistemas mecânicos dos camiões, etc. que, quando posto na balança comercial, encarece os custos do transporte de carga contentorizada e não só, ao consumidor final a nível da cidade de Luanda e seu hinterland.

Previsivelmente, a sucessão desses e de outros factores aqui citados, contribuem significativamente para o aumento dos custos do transporte de cargas do porto de Luanda para o seu hinterland. Razão pela qual, é fundamental apostar na melhoria das acessibilidades terrestres que ligam os portos e suas zonas de influência comercial.

3.3.3. Hinterland portuário

Sendo o *hinterland* a zona de influência de mercado dum porto, é essencial que sejam garantidas as acessibilidades entre um porto e o seu hinterland. E, é fundamental a existência de várias redes de acessos ao hinterland do porto, nomeadamente a rede rodoviária, ferroviária, etc.

Efetivamente, as acessibilidades que ligam um porto e seu hinterland, devem ser bem estudadas para prevenir futuros problemas de embaraços de mercadorias entre os nodos e congestionamento de certos modos de transportes, relevantes para a movimentação de mercadoria.

Com a actual política de entrega de mercadoria nas modalidades de porta a porta e a conhecida entrega a tempo e hora (*just in time*) aos clientes (*stakeholders*) portuários, é óbvio que, são necessárias adequadas vias de acessos terrestres por forma a garantirem a eficácia da execução dessa actividade.

3.4. Caracterização dos principais portos de Angola no contexto das acessibilidades terrestres e marítimas

Para melhor nos situarmos relativamente aos principais portos de Angola, procuramos representá-los com a base ao mapa do país, vide figura 7.

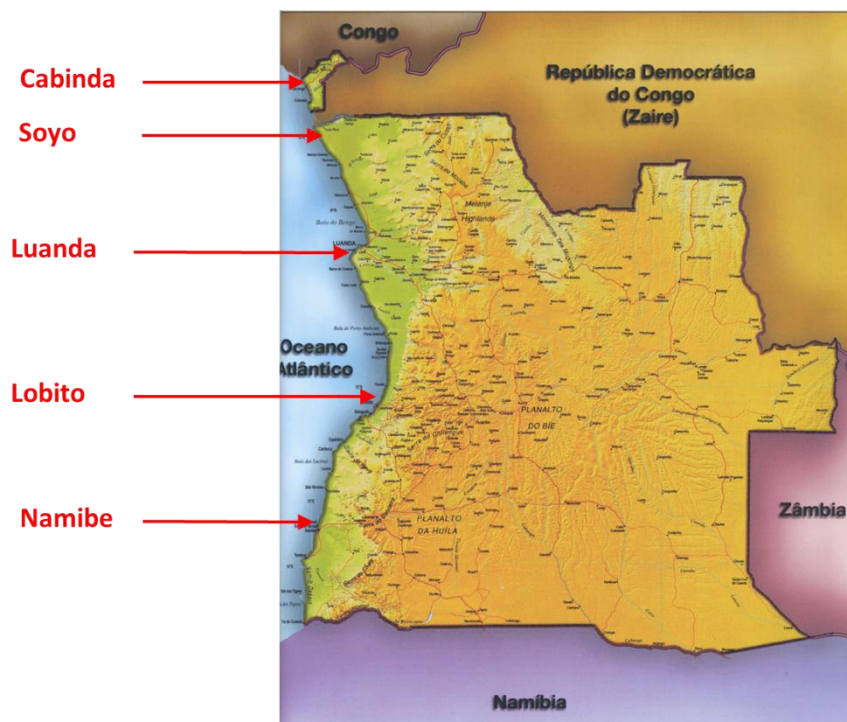


Figura 7. Principais Portos de Angola: Cabinda, Luanda, Lobito e Namibe

[Fonte: <http://www.sonauta.net/> Disponível aos 21/05/2015]

Actualmente o executivo angolano está a modernizar os principais portos marítimos nomeadamente os portos de Cabinda, Luanda, Lobito, Namibe/Moçâmedes, e está a projectar novos portos, incluindo o porto do Soyo – LNG, com infraestruturas e equipamentos modernos, por constituírem plataformas fundamentais para o incremento do comércio externo e do investimento interno, os quais são necessários para a afirmação do país como centro logístico a ter em conta, no contexto da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC)⁵ e internacional. Portanto, novos portos estão a ser projectados no país conforme se destacam na figura 8.

⁵SADC - É uma Organização a nível da região que se ocupa dos problemas relativos ao Desenvolvimento socioeconómico dos países membros desta Organização.



Figura 8. Portos existentes e novos projectos portuários

[fonte: IMPA, 2015]

Sendo que o principal interesse deste trabalho é debruçar-se sobre a problemática das acessibilidades ao porto de Luanda, entendemos oportuno fazer uma breve referência aos portos principais do país, mais no contexto das acessibilidades aos mesmos e um tanto nos seus desenvolvimentos económicos para posterior comparação de como as acessibilidades marítimas e terrestres contribuem significativamente para o melhor desenvolvimento económico de um porto.

3.4.1. Porto de Cabinda

É caracterizado, por uma área de sete mil e seiscentos e oitenta quilómetros quadrados (7.680 km²), ficando situado entre o mar e as Repúblicas do Congo Brazzaville e do Congo Democrático. A sua costa estende-se desde a foz do Rio Massabi na (Latitude 5°02`S) até um pouco a Sul da Ponta Vermelha (Latitude 5° 45`S).

Aquando das necessidades de obras portuárias, a Província de Cabinda, situa-se a Norte do rio Zaire, encontra-se separada do restante que constitui a República de Angola obrigando a que, o movimento de mercadorias se processe apenas por via marítima. Esta circunstância fez com que as entidades governamentais de Angola dedicassem especial atenção a esta questão por forma a possibilitar que a Província dispusesse de instalações marítimas/portuárias.

Daí a sua importância a esta questão, e que dela dependa em grande parte o desenvolvimento da região principalmente pela necessidade de enviar para exterior a sua produção florestal agrícola, é caracterizada pela existência de grandes manchas florestais de grande valia, especialmente no Maiombe, terreno com boa aptidão para agricultura tropical como café, o

cacau, bananal, ginguba (amendoim), palmeira dendém e ainda os recursos minerais, como fosfatos, urânio, petróleo, etc. (IPAD, 2008).

O acesso ao Porto de Cabinda é condicionado, fazendo-se através de um canal que é um fator limitado a navios com um comprimento máximo de 130 m e 8 m de calado

Estas dimensões são baseadas no pressuposto de que o canal se encontra dragado e a sua batimétrica é controlada periodicamente.

A limitação de calado – 4.80 m em 120 m, a frágil resistência estrutural da actual ponte cais e a necessidade de transbordar a carga via barçaça grua, pautam toda a operacionalidade do Porto de Cabinda pela negatividade e muita cautela.

Perante os desafios do desenvolvimento, tanto a nível nacional como à escala global, conduzimos para um plano estratégico de desenvolvimento, num esforço para inovação, investimento na modernização de infraestruturas, bem como dos respectivos meios humanos e técnicos.

3.4.2. Porto de Lobito

A baía de Lobito foi originada pela formação de uma restinga de areia que se desenvolveu sensivelmente paralela à costa, no sentido Sul-Norte, a partir de uma saliência existente a Norte da foz do rio Catumbela.

A baía assim constituída apresenta excelentes condições de abrigo e tranquilidade de água, e tem uma área da ordem dos 4,5 km², com uma extensão de cerca de 5.200 m e a largura compreendida entre os 300m na entrada e 1.500 m na parte mais larga, registando fundos entre -10,50 e -34 m.

Inicialmente o porto começou a operar com uma ponte-cais, concebida para descarga dos equipamentos e materiais necessários para a construção do caminho-de-ferro de Benguela, a Companhia procedeu à construção de uma ponte-cais de madeira, junto à restinga, que uns anos depois substituiu por outra metálica de maiores dimensões (IPAD, 2008).

Actualmente o porto do Lobito continua localizado no mesmo sitio, 12° 20' S de Latitude e 13° 34' E de Longitude, na baía com as suas ondas totalmente calmas do Lobito e com a protecção natural da restinga. É hoje um porto moderno com terminais especializados, sendo, o principal porto de Angola no que diz respeito à movimentação de minério de ferro através do seu terminal oceânico e da importante ligação com o Caminho de Ferro de Benguela, presentemente

conhecido como corredor do Lobito. Seu potencial permanece intocável, relativamente ao seu acesso ao interior e consequentemente ao minério explorado em Katanga no Sul da RDC e da Zâmbia.

O Fundo Africano do Desenvolvimento (FAD) vai financiar um montante equivalente a 4.9 milhões de dólares americanos, consubstanciado na reabilitação da rede ferroviária nacional com maior ênfase para o corredor do Lobito, isto é, para possibilitar os países vizinhos que se encontram encravados puderem escoar os seus produtos, uma vez que o transporte ferroviário serve como uma ligação de facilitação para desenvolvimento económico entre os povos. Aliás, este fundo será utilizado por intermédio do Ministério dos Transportes de Angola supervisionado pelo Fundo Africano de Desenvolvimento.

O porto está preparado para competir com os portos vizinhos na movimentação de mercadoria contentorizada e noutros segmentos de carga.

- Restrições nas acessibilidades:

Pode se afirmar que o porto do Lobito, é um porto sem restrições de acessibilidades quer marítimas, quer terrestres e aéreas.

3.4.3. Porto do Namibe/Moçâmedes.

O seu desenvolvimento surgiu, ainda no tempo colonial, com o desenvolvimento da produção agrícola da região através do agrupamento da Colónia portuguesa, para Sá de Bandeira, agora Huíla/Lubango, nomeadamente milho, massambala, massango, batata rena, cebola, maçã, peras, e minerais de ferro, mármore, etc. Houve então a necessidade de ser construído um caminho-de-ferro que ligasse a baía de Moçâmedes ao planalto interior da Huíla, como meio indispensável para o desenvolvimento económico da região.

Surge então a necessidade de instalações portuárias adequadas para acostagem de navios para a movimentação das mercadorias, que se fazia até então com os navios ao largo, por meio de batelões que acostavam depois à velha ponte-cais da Alfândega, construída em 1873.

As populações da Huíla e Moçâmedes em conjunto, com insistência solicitaram ao governo da altura que na baía de Moçâmedes fosse construído instalação portuária que lhes proporcionassem comodidade e facilidades na movimentação das mercadorias que precisavam de exportar provenientes das actividades económicas que desenvolviam na agricultura, na pecuária e na pesca e outras para o incremento daquelas atividades (IPAD, 2008).

O porto do Namibe está situado a 15°12' S de Latitude e a 12° 08' E de Longitude, sendo o terceiro porto de Angola em termos de movimentação de carga. Esta cidade é banhada por águas ricas em pesca, sal e granito, o que aliado à proximidade da Província da Huíla com as suas terras de grande potencial agrícola permite perspectivar desenvolvimentos importantes no futuro para este porto.

O porto tem 870 mts de cais de acostagem, divididos em 3 zonas, a maior das quais com 480mts, têm ótimos acessos, marítimos, terrestres e aéreos, incluindo o acesso ferroviário para o interior.

O Porto movimenta cerca de 11.259.574 toneladas por ano, incluindo as referentes aos cerca de 1.570.884TEU que são anualmente movimentados. As mercadorias que por ali passam vão dos produtos manufaturados, alimentos, materiais e equipamentos diversos para as vizinhas províncias da Huíla, Menongue (Cuando-Cubango) e Cunene até ao pescado e produtos agroalimentares, sal gado carregados em cabotagem para outros portos de Angola, bem como algumas exportações de mármore e granito e pedras para construção habitacional, provenientes da Huíla/Lubango.

Desde finais de 2014, o porto foi concessionado à empresa mista Sogester e entrou em reabilitação. O contrato de exploração é para um período de 20 anos, com objetivos de melhorar a eficiência e eficácia da entrada e saída de mercadorias para a região sul do país. Este processo eleva este porto a adotar novas estratégias de gestão, deixando deste modo, de ser um “porto ferramenteiro” para um porto de senhorio”. Deste modo, o porto há-de ganhar uma outra dimensão infraestrutural, comercial e aumentar competitividade com os portos vizinhos⁶.

Dispõe de um importantíssimo porto Mineiro no Saco-Mar, que dista cerca de 10km do principal, o qual se encontra inoperante de momento mas aguarda a sua recuperação em tempo útil, para exportação do ferro de Jamba-Mineira, que na outrora, desempenhou um papel muito importante para economia, na exportação do minério de ferro e do granito e mármore.

Quanto às acessibilidades terrestres, rodoviárias, ferroviárias e aéreas, o Porto do Namibe está conectado, sob o ponto de vista rodoviário, com os principais itinerários de ligação ao interior leste do País e com as fronteiras dos países vizinhos da Namíbia e Zâmbia.

⁶ Trata-se de um porto de grande dimensão, de momento sem condições condignas para operacionalidade. Apresenta-se com as infraestruturas deterioradas, muito embora haver já um investimento para a sua reabilitação. Este porto tem muitas influências na região, porque trata-se de um porto a concorrer com o porto Walvis Bay sendo este um Hub da Namíbia país vizinho.

Ao nível das ligações ferroviárias, o porto do Namibe encontra-se ligado pela rede do Caminho-de-ferro de Moçâmedes/Namibe às cidades de Lubango (Huíla) e Menongue (Cuando Cubango) e a longo prazo estará ligado aos países vizinhos da Zâmbia e Namíbia⁷.

Em termos gerais, estão a ser projectados no território angolano 3 Corredores de Desenvolvimento Longitudinais e 4 Corredores de Desenvolvimento Transversais que constituem as redes integradas de transportes a nível nacional e internacional, onde esta última poderá alavancar o comércio entre Angola e os países vizinhos (encravados), etc.

- Restrições as acessibilidades marítima:

O calado máximo permitido é de -10 metros, impedido de receber navios da sétima geração.

⁷ Idem

Página deixada em branco propositadamente

4. Caso de Estudo: A Problemática das Acessibilidades Marítimas e Terrestres ao Porto de Luanda

O porto de Luanda não foi descrito no capítulo anterior por este ser o porto que escolhemos analisá-lo ao pormenor, como sendo o caso de estudo deste projecto.

4.1. Histórico do porto

O porto de Luanda foi concebido em 20 de Novembro de 1940, adjudicado à firma *Anglo-Dutch Engeneeing and Harbour Works Co, Ltd*. As obras tiveram início em Julho de 1941 e ficaram concluídas em Junho de 1945 tendo sido inauguradas, nesta data, pelo então Ministro das Colónias, Prof. Dr. Marcello Caetano.

À medida que aumentavam às trocas comerciais (como do café, arroz, ginguba (amendoim), dendém (óleo de palmeira), sisal, tabaco, milho, etc.), assim como turismo de passageiros (portugueses) e outros negócios entre os mercados nacionais e internacionais, muitos estudos começaram a ser feitos para garantir a sustentabilidade das infraestruturas do porto de maneira que fossem evitados certos problemas como o das acessibilidades do actual porto. Os referidos estudos foram realizados na altura porque já era visível o aumento do trânsito rodoviário nos arredores da cidade e os problemas que o porto enfrentaria no futuro.

Abaixo seguem-se o relato dos estudos e projectos denominados “Plano de Obras Portuárias” que foram feitos/concebidos na altura por vários engenheiros e profissionais a respeito do que é o porto de Luanda, conforme se pode observar nos parágrafos e figuras que se seguem:

Houve o estudo do engenheiro Abela em 1927; sendo Alto-comissário para Angola o Engenheiro António Vicente Ferreira foi novamente encarado o problema do porto de Luanda, tendo feito acordo, com o engenheiro Abela.

- O projecto de uma ponte-cais em betão armado com 280 metros de extensão ligada a terra por um aterro apoiado em enrocamentos.
- Esta ponte-cais localizava-se junto à ponta da “Mãe Isabel”, Esta solução foi mais tarde modificada pelo engenheiro José Betard da Fonseca, cujo projecto previa que a ponte-cais ficasse com 300 metros de comprimento e 11 metros de largura e com o tabuleiro preparado para receber duas vias-férreas e uma faixa de dois metros de largura destinada ao trânsito de peões.
- Destinava-se a ponte-cais à acostagem de navios até 18 mil toneladas.

- Os fundos necessários para as manobras de acostagem dos grandes navios seriam obtidos por dragagem.
- O aterro de ligação da ponte – cais a terra teria cerca de 550 metros de comprimento e, estando previsto prolongamento futuro da ponte – cais numa extensão de 150 metros, ficando a obra com um desenvolvimento total de quase um quilómetro.
- Os trabalhos para a execução deste projecto foram iniciados pela colocação dos enrocamentos destinados a receber o aterro de ligação da ponte à margem, não chegando a executar-se qualquer troço da sua estrutura.

Finalmente, em meados de 1939, o Eng.º Afonso de Mello Cid Perestrelo elaborou um projecto que fazia parte do plano estratégico para o porto de Luanda com o objectivo de se alcançar fundos hídricos para navios de maior calado, viabilizando assim a acessibilidade marítima a este porto e solucionando os problemas de acessibilidades terrestres, conforme se observa na figura 9.

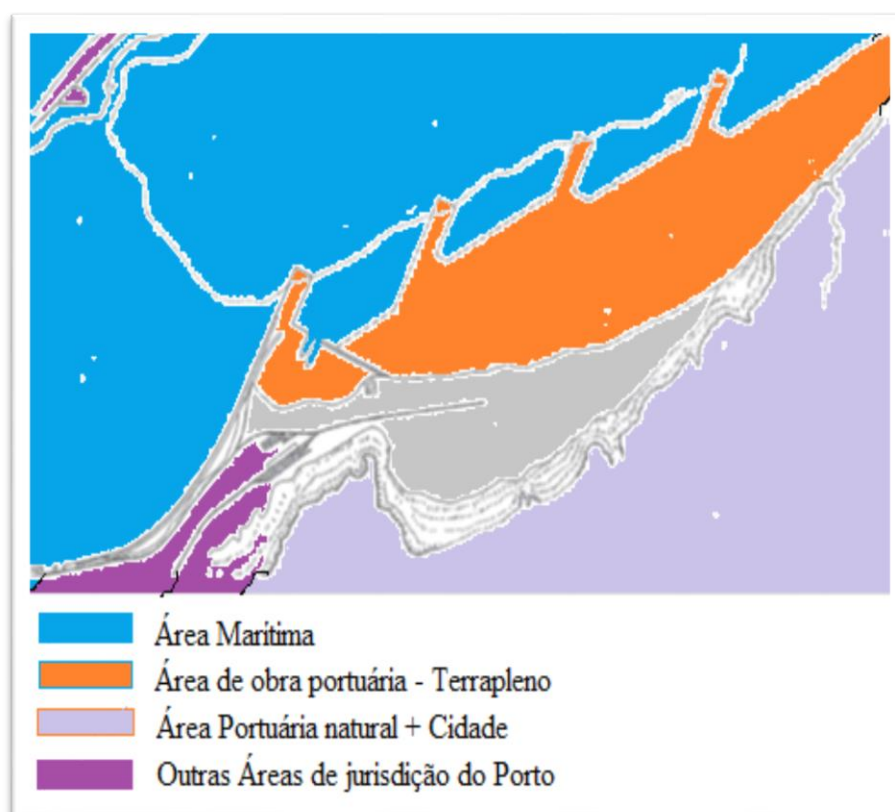


Figura 9. Plano de obra portuária para o porto de Luanda

Eng.º Afonso de Mello Cid Perestrelo

[fonte: IPAD, 2008]

A visão do Professor Eng.º Afonso de Mello Cid Perestrelo era de ampliar o cais, fazer terraplenagens ao longo do porto no sentido Norte, mar a dentro, aproveitando as profundidades

existentes para navios de grande porte, com uma capacidade superior a 150.000 toneladas, garantindo contudo que não se alterasse a beleza natural da Baía de Luanda.

Dos vários projetos sobre o porto de Luanda descritos anteriormente, destaca-se a importância do estudo do Eng.º Afonso de Mello Cid Perestrelo (fig. 8) o qual se mostrou como sendo o mais adequado para o supracitado porto, por ser um projecto completo, criando uma extensão ao porto que podia garantir o melhoramento, nomeadamente:

- Da acostagem dos navios;
- Da criação de melhores condições na área das operações marítimas;
- Da área de manobra para os navios, na baía de Luanda;
- Dos fundeadouros com vasto espaço para qualquer tipo de navio;
- De melhores condições de acessibilidades ao porto, quer por parte do mar quer por parte dos modais terrestres, etc.

A remodelação/modernização que está a ser executada actualmente no porto de Luanda está muito próximo das ideias defendidas no projecto elaborado pelo Engenheiro Afonso de Mello Cid Perestrelo em 1939. Ao nosso ver, seria interessante e de mais-valia para a remodelação do porto se os responsáveis pela modernização do porto estudassem tal projecto. Isto porque se trata de um projeto simples e com custos não muito avultados. Existe bastante espaço para terraplenagem e vasta área ao longo do litoral de Luanda, desde o porto até aos arredores do litoral da Província do Bengo, local onde agora pretendem construir um novo porto/Barra do Dande.

4.2. Caracterização geral do porto

O porto de Luanda está situado na cidade que lhe deu o nome (porto localizado na área sombreada a vermelho na figura 10), é um porto com excelentes condições naturais, tendo uma baía com excepcionais condições para navegação, dispondo de cerca de 4,5 Km de comprimento (Norte-Sul) e 2,5 Km de largura (Este-Oeste), sendo abrigada do mar e de ventos dos quadrantes SW-Sudoeste e NW - Noroeste pela escarpa por onde se estende a cidade de Luanda, restinga e dos quadrantes N - Norte e NE - Nordeste pela ponta do Dande.



Figura 10. Atual área do porto comercial de Luanda

[fonte: Google Earth, editado pelo autor]

As condições naturais de acesso marítimo ao porto de Luanda oferecem ótimas condições de entrada e saída, com abrigo à navegação, garantindo assim, a melhor qualidade e segurança da navegação marítima. A profundidade das zonas navegáveis é na ordem dos -10 aos -20 metros, com base ao ZH – Zero Hidrográfico.

Aliás, o porto de Luanda é o principal centro de abastecimento de mercadorias para a região norte do País incluindo as províncias de Luanda, Bengo, Uíge, Zaire, Kwanza Norte e Sul, Malange e Lunda Norte. Para além de servir o mercado interno, o porto de Luanda, tem oportunidade de servir um hinterland que potência o acesso à República Democrática do Congo (RDC) Zâmbia através do corredor de Malange, além das outras vias terrestres do Uíge e Zaire. O Hinterland deste porto representa uma extensão de 358.813 km² e um universo de mais de 6 milhões de consumidores. Na linha da frente do seu hinterland, destacam-se a indústria petrolífera - refinaria de Luanda, como o grande exportador/importador de produtos de hidrocarbonetos, onde as empresas petrolíferas assumem os principais papéis no tocante ao fluxo de movimentação de navios e cargas portuárias, a Cimangola (fábrica de Cimento angolano), a Metalomecânica e construção civil.

No seu hinterland mais alargado, o porto está ligado às províncias da sua zona de influência, nomeadamente a do Bengo, Kwanza Norte, Malanje e outras províncias através das redes rodoviárias, aéreas e do Caminho de Ferro de Luanda (CFL, empresa autónoma) que faz ligação com as restantes, que por sua vez se interligam com outras redes regionais do país.

O “*forerland*” alargado do porto de Luanda/Angola compreende os seguintes países adjacentes as Repúblicas Democrática do Congo, Brazzaville e a Zâmbia, conforme já se referiu anteriormente, tendo uma população estimada aproximadamente para além de 79 milhões de habitantes, fig. 11.

Figura 11. Projecto das actuais e futuras redes Integradas de transportes
a nível nacional e regional
[fonte: IMPA, 2014]

A rede composta por este subsector caracteriza-se pela exportação destes países com o principal destaque situado na indústria mineira: na extração do cobre, do cobalto e dos combustíveis minerais.

4.3. Principais Características Infraestruturais do Porto

Inicialmente, o porto foi concebido para a movimentação de carga geral convencional de importação e exportação. O certo é que atualmente, o porto usufrui de 5 (cinco) Terminais Especializados, dos quais 3 (três) concessionados aos agentes económicos (Sogester, Sonils, 5M, etc.), onde cada terminal manuseia as cargas de acordo com o seu manifesto, sendo cargas em sacaria, graneis líquidos, sólidos, contentores, materiais de construção civil, de apoio a atividade petrolífera e viaturas.

4.3.1. Características técnicas dos Terminais especializados

Assim, os principais elementos técnicos caracterizadores do Porto de Luanda são os seguintes:

- Um total de 4.060 (quatro mil e sessenta) metros de cais acostáveis e quinze (15) gruas para carga e descarga de contentores, discriminados da seguinte forma, sete (7) para o terminal dos contentores (Sogesters) e outras oito (8) para o terminal de GRN (5 M ou Soportos), conforme figura 12.

a) **Cinco grandes Terminais:**

- O Terminal Polivalente/Multiparques com 46,52 hectares;
- O de Carga Geral/Unicargas com 10,6 hectares;
- O Terminal da Sogester com 14,35 hectares;
- O Terminal da Sonils com 168,62 hectares;
- O Terminal Soportos de apoio ao Gabinete de Reconstrução Nacional adstrita a Casa Militar.

b) **O porto no seu todo dispõe de:**

- Dezoito postos de acostagem;
- Dez armazéns;
- 1.358.770 m² de terraplenos, etc.

A profundidade ao longo do cais varia entre -10,5 e -12,5 metros, com excepção do cais do terminal de Cabotagem, onde a profundidade varia entre -3,5 a -5,5 metros (Plano Estratégico E.P.L 2011-2015).



Figura 12. Planta do Porto de Luanda

[Fonte: Autor com base nos dados da EPL, E.P.]

4.3.2. Principais produtos movimentados no porto de Luanda

O porto movimenta cerca de 13.060.495 milhões de toneladas por ano, sobretudo carga de importação (9.237.288 Milhões Tons), da qual carga contentorizada. As mercadorias são as mais variadas e vão desde a farinha, arroz ou cereais para moagem até aos materiais de construção, produtos manufaturados, viaturas e equipamentos de transporte, plásticos, medicamentos, atados de ferro, para construção, etc.. os principais tráfegos de exportação são sobretudo sucatas, café, tráfego local de cabotagem e contentores vazios.

- Movimentação de carga entre 2008 a 2012:

O mapa abaixo indicado, espelha as quantidades de mercadorias entradas no período compreendido nos anos 2008 a 2012 (fig. 13).

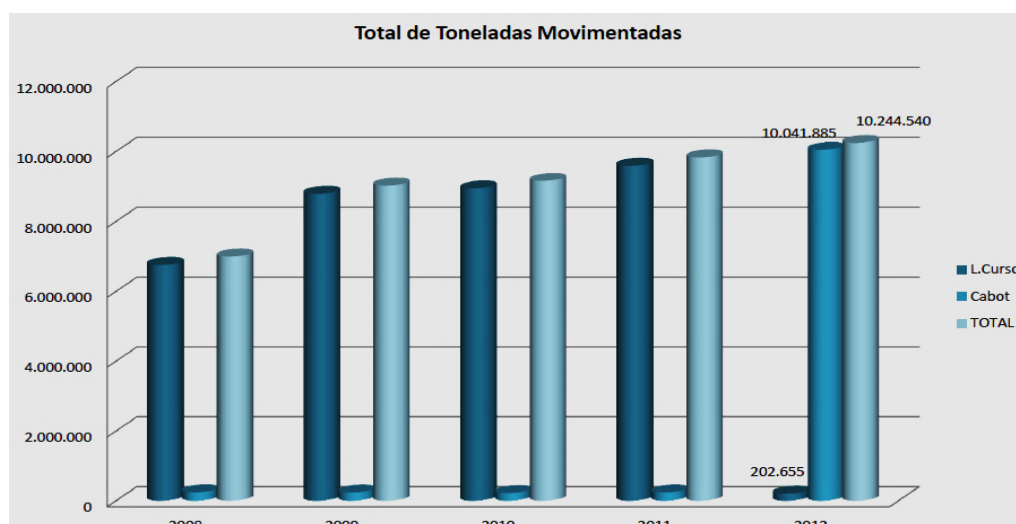


Figura 13. Carga movimentada entre 2008 a 2012

[fonte: EPL, 2015]

Pelos gráficos percebe-se a tendência de crescimento das cargas. Essa tendência começou a aumentar após a reestruturação do porto e a concessão dos Terminais. Já neste período, ao passo que aumentava o fluxo de mercadoria no porto aumentava também, os embarços no escoamento dessas mercadorias fora do porto, devido ao congestionamento de viaturas e dos camiões de cargas nas vias de acesso ao porto. O gráfico que segue, apresenta a evolução da movimentação de contentores e o rápido crescimento da tonelagem, indicando assim a grande vantagem de se modernizar o porto e concessionar os seus terminais (fig. 14).

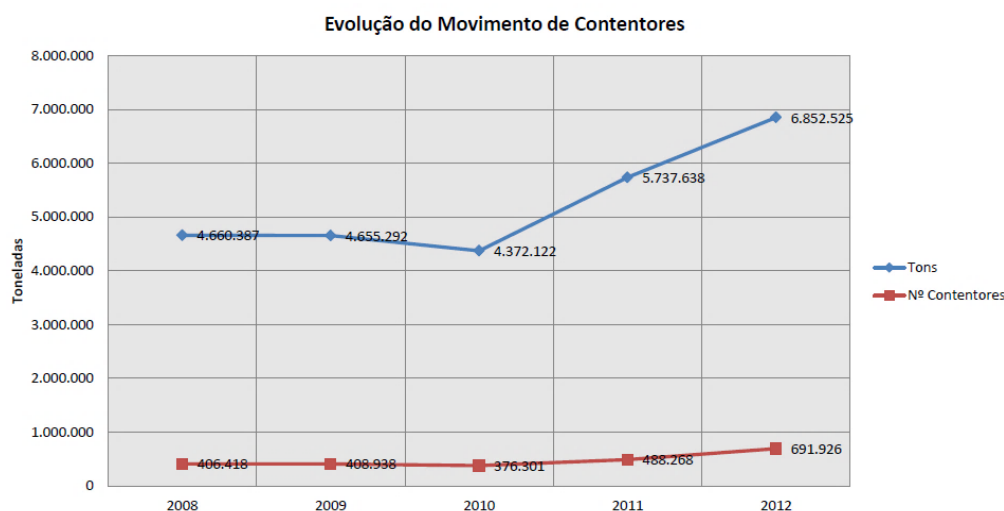


Figura 14. Evolução da movimentação de contentores/Tons

[Fonte: Gabinete de Estudo e planeamento da EPL, 2015]

- Movimentação de carga durante o ano de 2014:

No último trimestre de 2014 o modal ferroviário (CFL – Caminho de Ferro de Luanda) registou a movimentação de 838 contentores (cheios e vazios) entre o porto e seus portos secos situados

a oeste do porto, isto é, no município de Viana e em arredores do ramal ferroviário, dos quais 270 contentores de 20' e 568 de 40', que totalizam os 838; ver tabelas em anexo.

Em termos globais em 2014 o porto movimentou cerca de 9.237.288,00 toneladas de mercadoria, na ordem de 1.055.302,00 TEU, como se constata no gráfico de barra abaixo indicado, fig.15.

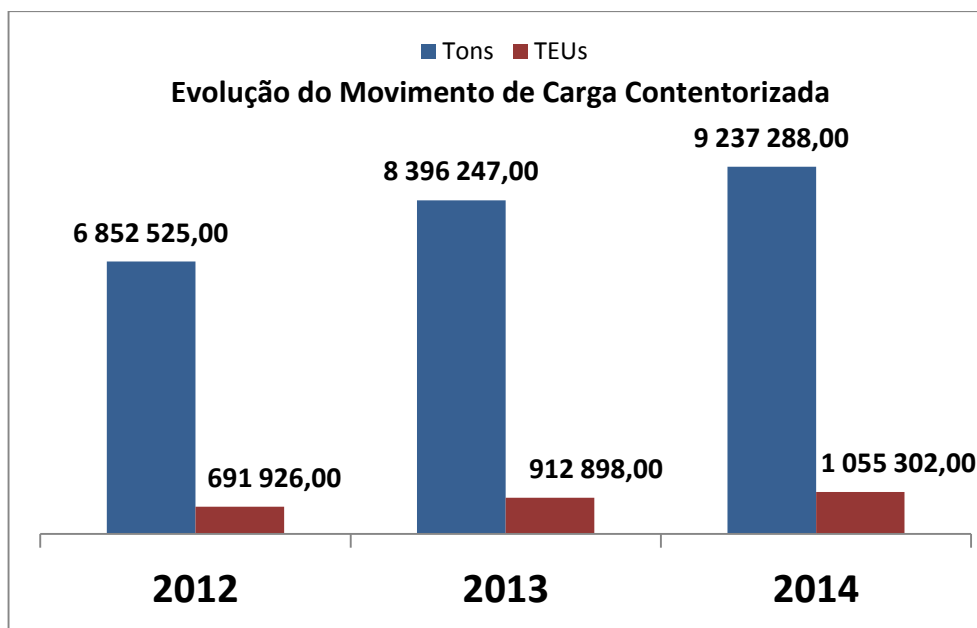


Figura 15. Mercadoria movimentada nos últimos 3 anos

[Fonte: Editado pelo autor]

Relativamente à importação de viaturas, em 2014, o porto registou a entrada/movimentação de 13.642,2 veículos. Veja-se o gráfico da figura 16 onde achamos relevante referir apenas os dados de 2014, sendo este o ano mais recente com relação aos outros anos que aparecem no referido gráfico.

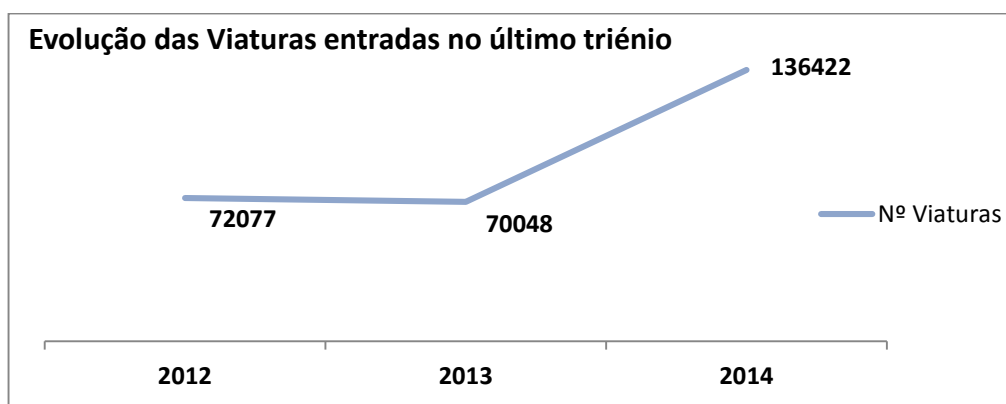


Figura 16. Viaturas importadas que deram entrada no porto de Luanda em 2014

[Fonte: EPL, 2015]

Foi possível adquirir dados de viaturas movimentadas no primeiro trimestre de 2015 o que nos permitiu fazer a comparação com o período homólogo do ano anterior, resultando nos dados apresentados na figura 17.

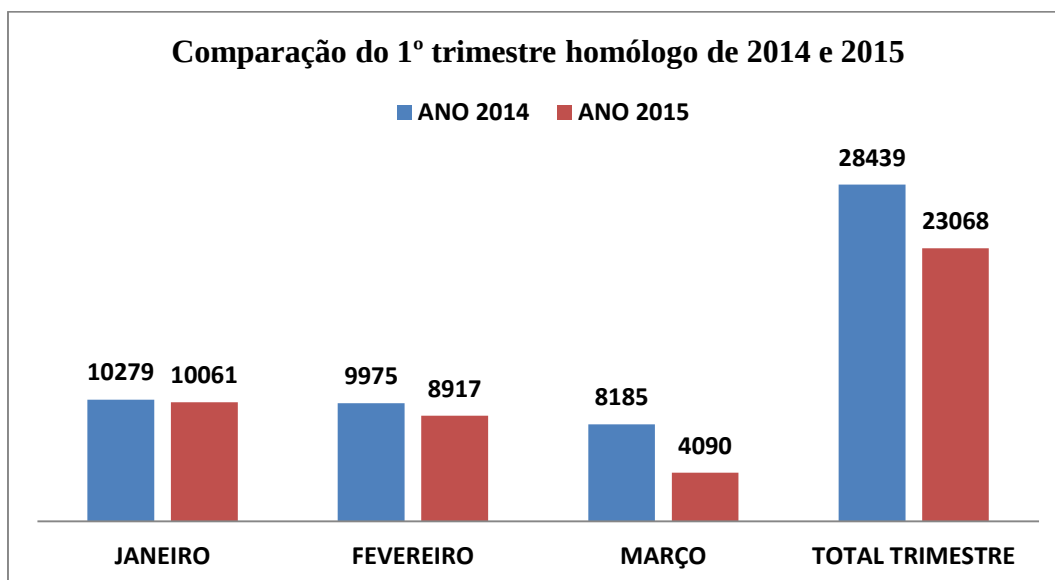


Figura 17. Total viaturas movimentadas no 1º trimestre de 2015

[fonte: EPL, 2015]

O gráfico mostrou uma ligeira redução no tocante à movimentação de viaturas no primeiro trimestre do corrente ano, o que supostamente deve ser devido a crise que o país enfrenta desde finais de 2014, fig. 18.

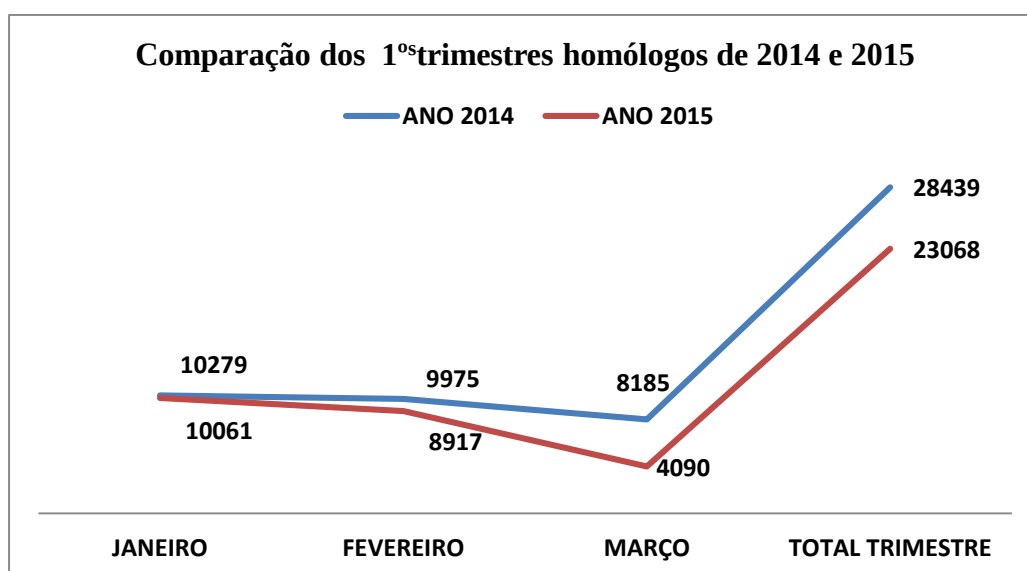


Figura 18. Comparação dos 1ºs trimestres homólogos de 2014 e 2015

[Fonte: EPL, 2015]

Nesta ordem de ideias, os países que são os principais parceiros comerciais de Angola são: EUA, China, Espanha, Japão, África do Sul, Brasil, Reino Unido⁸. Sendo que, as principais mercadorias que desembarque em Luanda com maior frequência, são as seguintes:

Contentores, maquinaria, sacarias, produtos perecíveis, material de construção civil, carros ligeiros e pesados, cereais, açúcar, fertilizantes, papel/cartão, produtos p/ moagem, conservas, lacticínios/ovos, mobiliário, equipamento eléctrico, produtos farmacêuticos, produtos minerais, minérios escórias, cimento, vegetais, bebidas, fruta/frutos secos, artigos de perfumaria, tabaco, ferro e aço, carne, químicos e orgânicos, têxteis, gorduras e óleos, vegetais, sabão/cera, plásticos, corantes, etc. Por sua vez, Angola embarca/reexporta: contentores vazios e sucatas.

No ano em curso (2015), o balanço que se registou relativo a produção geral do porto praticamente no primeiro semestre foi já de 2.402.5662,21 toneladas, como se constata na tabela 3.

Tabela 3. Balanço da produção geral do porto nos últimos 5 meses de 2014 e Meio de 2015

TERMINAIS	MERCADORIA	DESCARGA	CARGA	TOTAL TERMINAL
TCG	Contentorizada	0,00	0,00	319.064,83
	Não contentorizada	319.064,83	0,00	
TP	Contentorizada	103.901,00	0,00	207.802,00
	Não contentorizada	103.901,00	0,00	
TC	Contentorizada	715.273,42	182.760,00	898.033,42
	Não contentorizada	0,00	0,00	
SONILS	Contentorizada	11.576,50	4.268,60	99.162,96
	Não contentorizada	83.317,86	0,00	
SOPORTOS	Contentorizada	451.823,50	277.415,50	729.239,00
	Não contentorizada	0,00	0,00	
CIMANGOLA	Contentorizada	0,00	0,00	149.360,00
	Não contentorizada	149.360,00	0,00	
Total Porto		1.938.218,11	464.444,10	2.402.662,21

⁸ - Fonte: de Dados Alfandegários/Estatísticas de Comércio da ONU/OSC/LTD e Porto de Luanda.

4.4. Acessibilidade marítima e terrestre ao Porto de Luanda

4.4.1. Acesso Marítimo

O Porto de Luanda dispõe de um ótimo acesso marítimo, como se disse anteriormente é um porto com excelentes condições naturais, mesmo diante da Baía de Luanda, oferece excepcionais condições para navegação marítima, e isto pode ser visto como um dos pontos fortes desse porto.

Neste contexto, podemos considerar que o fator de competitividade do transporte marítimo, bem como as suas ligações a outros modos de transporte para a competitividade destes, são importantíssimos fatores de desenvolvimento económico regional e nacional e, concomitantemente, do bem-estar social da população do país.

O fácil acesso marítimo a um porto natural serve de garantia para que se definam melhores estratégias de negócios do *shipping* e permitem atrair mais fluxos de navios e mercadoria a este porto e não só, como atrair também os navios de última geração ao mesmo, desde que o porto tenha fundo adequado a tais navios (na ordem dos -15 metros de calado médio).

- Restrições:

Relativamente, ao acesso marítimo ao porto de Luanda, o único inconveniente consiste unicamente na profundidade das zonas de acostagem que estão na ordem dos -10,5 a -12,5 metros do zero hidrográfico, excepto no terminal de cabotagem, cujo calado varia entre os -3,5 aos -5,5 metros, como já referimos atrás. Estas limitações ao calado das embarcações impedem a recepção dos navios da última geração, isto porque, os mesmos têm calado na ordem dos -16 metros.

Contudo é possível contornar esse impasse através de dragagem, embora acarrete custos pesadíssimos. Dadas as dificuldades sentidas pelo atual concessionário do terminal dos contentores na recepção de alguns navios de maiores dimensões, este, assumiu numa primeira etapa a sua realização, por razão do impedimento de navios que pretendem escalar o Porto.

4.4.2. Acesso Rodoviário

O transporte rodoviário representa um papel fulcral na cadeia logística de transportes a nível global, é hoje, o principal meio de entrega das mercadorias que chegam e saem de um porto para qualquer outro local do cliente, que pode estabelecer a ponte de ligação entre o porto e o consumidor final da sua área de influência. É mais rápido e flexível em condições normais, ou

seja, se não existisse obviamente o congestionamento devido à desadequação e ao estado de degradação das vias rodoviárias.

É de salientar que Luanda parece ter mais veículos do que estradas, isto porque, até mesmo as zonas da cidade que já possuem estradas reabilitadas e alargadas, a verdade é que ainda assim o engarrafamento se faz sentir de forma significativa como se pode observar na figura 19, que se segue. A este ritmo, quanto tempo leva um camião de carga a transportar mercadoria do porto para o porto seco de Viana que fica a cerca de 25 km de distância, uma vez que a estrada que aparece na figura é a mesma que os camiões usam para lá ir? Obviamente, percebe-se que diante das actuais exigências do comércio e da competitividade entre os portos, isto não contribui para o rápido desenvolvimento do porto.



Figura 19. Congestionamento na Cidade de Luanda⁹

A Administração do Porto de Luanda, em sintonia com os seus parceiros direitos, deverá ultrapassar de uma vez para sempre o impasse existente no congestionamento quase à porta da entrada do recinto portuário (fig. 20), criando uma solução alternativa e viável, ao longo da entrada de todos terminais, em paralelo a via-férrea, onde já circulam os camiões de carga, mas só que este troço está em péssimas condições de circulação, carecendo de uma pavimentação; até porque, muitas vezes já ocorreu que, contentores caíram dos camiões, algumas vezes causando vítimas mortais e materiais em tais acidentes.

⁹ - Fonte: [http://www.luso-fonia.com/2014/12/07/nova-estrada-entre-o-centro-e-o-novo-aeroporto-vai-desanuiar-o-transito-de-catete-luanda/\(22/05/2015\)](http://www.luso-fonia.com/2014/12/07/nova-estrada-entre-o-centro-e-o-novo-aeroporto-vai-desanuiar-o-transito-de-catete-luanda/(22/05/2015)).



Figura 20. Acidente numa das vias de acesso a EPL

[fonte: o autor]

A figura 21 retrata o cenário de congestionamento nas vias de acesso ao porto. Portanto, é fundamental ter em conta esses fatores para uma visão da dura realidade que se vive no porto e perspectivar estratégias para eliminar tais situações.



Figura 21. Congestionamento numa das vias diretas de acesso ao porto de Luanda¹⁰

Será necessária uma acção de reabilitação e ampliação da via que sai dos terminais passando entre a Cadeia da Comarca de Luanda e Porto pesqueiro desembocando na rotunda do N'goma fazendo um viaduto para evitar o congestionamento das viaturas na via. Com a reabilitação desta via evitar-se-ia o escoamento dos produtos provenientes do porto para os centros de hinterland. De momento há uma intervenção governamental em curso, quase um pouco com a

¹⁰ - Fonte: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-12-08/angola-may-cut-funding-for-hiv-prevention-as-oil-prices-decline> (22/05/2015)

descrita mas um tanto diferente e espera-se obter a solução do actual problema de acessibilidades rodoviária ao porto comercial.

Relativo ao modo rodoviário, obtivemos os dados de camiões de carga que movimentaram mercadoria do porto de Luanda aos seus pólos logísticos durante o trimestre mais crítico do ano (Outubro, Novembro e Dezembro de 2014), na véspera da quadra festiva, conforme tabela 4.

Tabela 4. Camiões de cargas que circularam no porto de Luanda no último trimestre de 2014

Tipo de Contentores	Portarias					
	Terminal Multiterminais	Terminal Unicargas	Terminal Sogester	Terminal Sonils	Terminal Soportos	Total Geral
10'GP	39	8.870	15	2	28	8.954
20'GP – 1	229	6.815	11.295	13	10.416	28.768
40'GP – 2	7	1.347	1.425	4	2.540	5.323
45'GP – 2	13	1.598	9.992	0	5.208	16.811
Total	288	18.630	22.727	19	18.192	59.856

Fonte: Direção de Sistemas de Tecnologias de Informação e Comunicação do Porto de Luanda/2015.

É de referir que grande parte dos dados foi obtida junto ao departamento de informática do porto de Luanda e do pessoal da portaria do porto que faz o controlo da entrada e saída dos camiões que movimentam mercadoria do porto para a sua região. O número de camiões que movimentaram mercadoria no porto foi surpreendente, mesmo com todo o caos que se observa no terreno (estradas carecendo de pavimentação, isto é, do tapete asfáltico em condições normais aceitáveis, etc.), a verdade é que nesse período entraram e saíram cerca de 59.856 camiões.

Contudo, o que será do porto de Luanda quando usufruir das suas vias de acesso rodoviárias desenvolvidas conforme exigido pelos padrões internacionais de portos modernos? Certamente trará valor acrescentado e muito melhor desempenho comercial e económico a esta importante estrutura portuária.

- Restrições:

No que toca a Angola é bem visível que apesar dos esforços que o governo tem feito para solucionar os vários problemas de mobilidade e acessibilidades nos modos rodoviários que convergem no porto de Luanda e não só, o certo é que o país ainda não dispõe de vias de comunicação adequadas de ligação ao seu *hinterland*, nomeadamente às regiões fronteiriças entre as províncias do Uíge, Kwanza Norte e parte do Kwanza Sul, Malange, Dundo, etc. Esta situação limita significativamente o escoamento das mercadorias produzidas nestas regiões,

fragilizando não só o sistema comercial do país como também, o consumo interno de bens nacionais produzidos.

O país dispõe de uma grande capacidade de produção de bens agrícolas e de exploração de recursos naturais. Vários estudos têm apontado para o potencial produtivo de diversas zonas do litoral e interior de Angola o qual é fortemente limitado pela incapacidade de escoamento dos bens produzidos devido ao que se observa com as acessibilidades rodoviárias do país.

Sendo o transporte rodoviário, o mais utilizado para a distribuição de mercadoria no país, o mesmo, constitui uma das principais causas de congestionamento de viaturas na cidade de Luanda por falta de alternativas rápidas e viáveis para o efeito e por outro lado, as ruas servem como parques de estacionamento, de viaturas operacionais e inoperantes, quase em todas as ruas de capital, em que as viaturas pudessem entrar e sair até à via expressa sem barreiras; contudo as vias de ligação porto e sua região estão em mau estado, com estradas esburacadas (Plano Estratégico do Porto de Luanda (2011/2015)).

Por isso, é fundamental que se desenvolvam soluções que garantam o bom desempenho das vias rodoviárias que servem o porto de Luanda para o mesmo contribuir da melhor forma para o meio envolvente da comunidade portuária, e assim contribuir para o desenvolvimento económico do país.

Antes de tudo, é necessário perceber a realidade cultural de cada povo, visto que a existência do porto é que permitiu o desenvolvimento da cidade à sua volta e não só, assim como, também a consequência da guerra civil que assolou o país, por outro lado provocou a deslocação de milhares de pessoas provenientes de outros locais para a Capital, proveniente da sua área de origem para zonas de estabilidades mais seguras de sobrevivência, fazendo construções de uma forma desordenada e anárquicas, não respeitando os padrões urbanísticos internacionalmente aceitáveis, e consequentemente destruindo/obstruindo as vias de acesso, tanto rodoviários como ferroviários que ficaram inoperantes até hoje, da grande cidade que é Luanda.

4.4.3. Acesso Ferroviário

Angola, atendendo à sua extensão territorial (área total 1.246.700 km²), deveria já a médio prazo, desenvolver de forma significativa as ligações ferroviárias internas e externas, por forma a poder gerar valor acrescentado na economia do país. Como se viu no gráfico elaborado por Rodrigue, os custos do transporte de carga por esta via é mais barato quando se trata de

transporte de longas distâncias, e é também o modo com mais capacidade de carga, depois do modo marítimo.

Por isso, é necessário desenvolver as vias férreas para todas províncias, de Cabinda ao Cunene se possível ou então às províncias situadas em pontos estratégicos, para garantir o escoamento das mercadorias que entram nos portos do país, e também facilitar o turismo, uma vez que é um dos potenciais do país, como sector chave no desenvolvimento da economia, como se observa em muitos países que só vivem disto, como principal fonte de riqueza.

Angola faz fronteira com a República Popular do Congo (RPC), República Democrática do Congo (RDC), Zâmbia, Botswana e Namíbia e o desenvolvimento das ligações ferroviárias seria a melhor forma de intercâmbio entre esses países, agora que estamos num mundo em que a globalização passou a ser um fenómeno de maior influência da humanidade.

De forma geral, e com o programa criado pelo actual executivo angolano, a regularização das acessibilidades terrestres, estão programados para médio e longo prazo. Isto porque, as províncias que compõem as diversificadas potencialidades em recursos minerais e florestais nas províncias do Kwanza Norte, Uíge, Cabinda, Móxico e Huíla, que para além destas potencialidades acresce-se a agricultura, que com a inexistência de vias de acesso para estas localidades tem criado muitos embaraços principalmente aos camponeses que têm perdido os seus produtos no campo.

É certo que agindo assim, estaremos em condições de gerar valor acrescentado às economias do país, bem como estabilidade social porque a implementação de qualquer processo gera postos de empregabilidade aos nacionais e estrangeiros dependendo das suas capacidades e formação profissional/competências profissionais.

- Restrições

Apesar dos esforços que o executivo está envidando para normalizar a movimentação de cargas pelo modo ferroviário, a verdade é que até agora o comboio só faz duas viagens semanais entre o porto de Luanda e o porto seco situado no município de Viana, sendo este de momento o único ponto que tem ligação com o modo ferroviário. O mesmo se verifica nos restantes portos do país. Mas é evidente que com o tempo o transporte de carga pela via ferroviária fará parte da cultura dos clientes ferro-portuários do país.

4.5. Estudos elaborados pelo governo angolano sobre o sistema ferroviário

Vários estudos estão sendo elaborados no sentido de minimizar ou mesmo eliminar os problemas do congestionamento que se observa no porto de Luanda devido às sérias dificuldades em aceder ao mesmo pelo sistema rodoviário, daí que, já se podem observar alguns resultados estratégicos que constam no Plano Estratégico do Porto de Luanda – EPL.

Em linhas gerais, pode entender-se que Porto de Luanda e Caminho- de- Ferro de Luanda, são empresas autónomas, por isso às vezes o porto enfrenta dificuldades para poder cumprir determinados planos, caso fosse como eram antes nos anos de 1973, como a mesma empresa as coisas eram bem diferentes, na execução de determinadas tarefas condicionadas.

O referido relatório, relata que:

“Os sistemas ferroviários de Angola compõem-se de três linhas principais que ligam o litoral ao interior. As mais importantes são os caminho-de-ferro de Benguela com uma extensão aproximada de 1.336 km, que faz a conexão com a República Democrática do Congo (RDC) e com República de Zâmbia através do porto do Lobito, atravessando Angola ao Centro até à fronteira Leste, o caminho-de-ferro de Luanda/Malange com 479 km e o caminho- de- ferro do Namibe/Moçâmedes até Cuando-Cubango /Menongue, com uma extensão de aproximadamente em 907 km, com a previsão de estabelecer a ligação com República da Namíbia”.

Actualmente, as linhas ferroviárias carecem de investimentos e melhorias importantes. Para a reabilitação do sistema ferroviário angolano, o Governo anunciou, no início de 2005, projectos envolvendo um investimento de quatro mil milhões de dólares norte americanos num período de 11 anos, prazo durante o qual deverão ser reabilitados os troços fundamentais que ligam as diferentes províncias. Este plano, que foi revisto recentemente, previa já a restituição dos três principais troços ferroviários do país, Luanda, Benguela e Namibe que visam uma circulação de mercadorias com mais dinâmica e eficiência.

Segundo o portal do ministério dos transportes, a nível internacional já há parcerias nos domínios dos transportes terrestres com os países vizinhos:

“O Ministro dos Transportes angolano inaugurou na cidade do Lobito, o Gabinete do Corredor do Lobito, que tem como responsabilidade criar condições para a instalação de infraestruturas na região centro e leste do país, até às zonas ricas em minerais da República Democrática Congo e da Zâmbia”.

O membro do executivo zambiano também fez uma grande abordagem das estratégias que estão a ser tomadas com o executivo angolano:

“O Ministro zambiano reconheceu que os investimentos no Porto do Lobito e do Caminho-de-ferro de Benguela (CFB), servirão para alavancar economia de Angola e do seu país, tendo sublinhando que o caminho-de-ferro vai promover o desenvolvimento na Região Austral de África¹¹.

Em meados de 2014 e no primeiro trimestre de 2015, começaram a concretizar-se alguns projectos anunciados em 2005. Em meados de fevereiro do corrente ano o executivo angolano efectuou a viagem inaugural do modo ferroviário entre a cidade do Lobito (Província de Benguela) e a cidade do Luau (Móxico), a finalidade desta ligação é o transporte de pessoas e bens a nível nacional e posteriormente a nível internacional ou seja, com os países vizinhos (Zâmbia, etc.).

4.5.1. Perspectivas do executivo angolano no tocante ao modo ferroviário

O executivo angolano em parceria com as empresas privadas chinesas e outras, estão a desenvolver o seguimento da expansão da rede ferroviária quer a nível nacional quer a nível internacional. Futuramente entrarão em funcionamento novos troços ferroviários no país, isto é, com base nos dados que foram obtidos em alguns projectos que estão a ser trabalhados conjuntamente com alguns portos do país, conforme se pode ver na figura 22 mostra a primeira fase da execução dos projetos em curso.

¹¹ - Com a reabilitação desta via, poderá facilitar as trocas comerciais entre países vizinhos, quiçá a livre circulação de mercadoria nesta região.

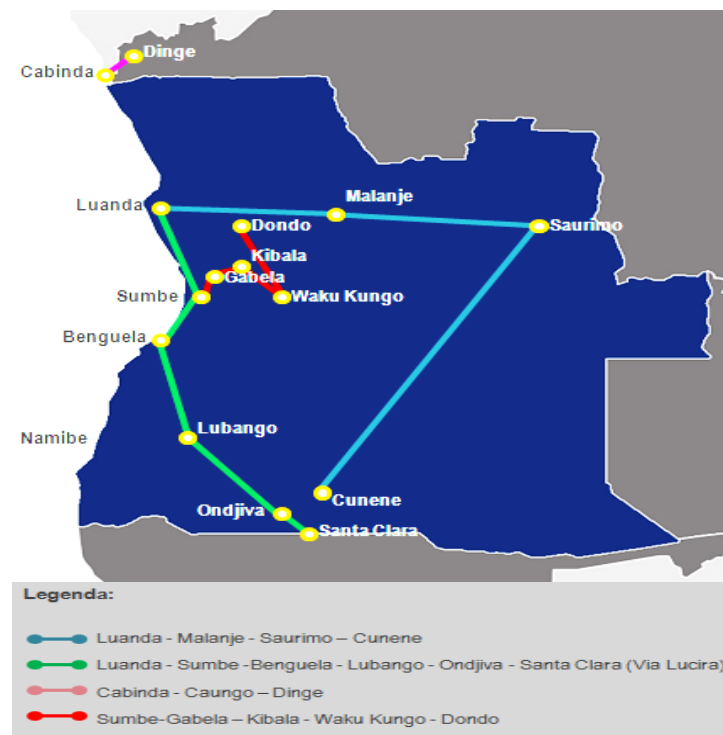


Figura 22. Primeira fase da Extensão da via ferroviária nacional
[Fordesí, 2012]

A figura 23 mostra o desenvolvimento da segunda fase dos vários projectos de desenvolvimento desse modo de transporte.

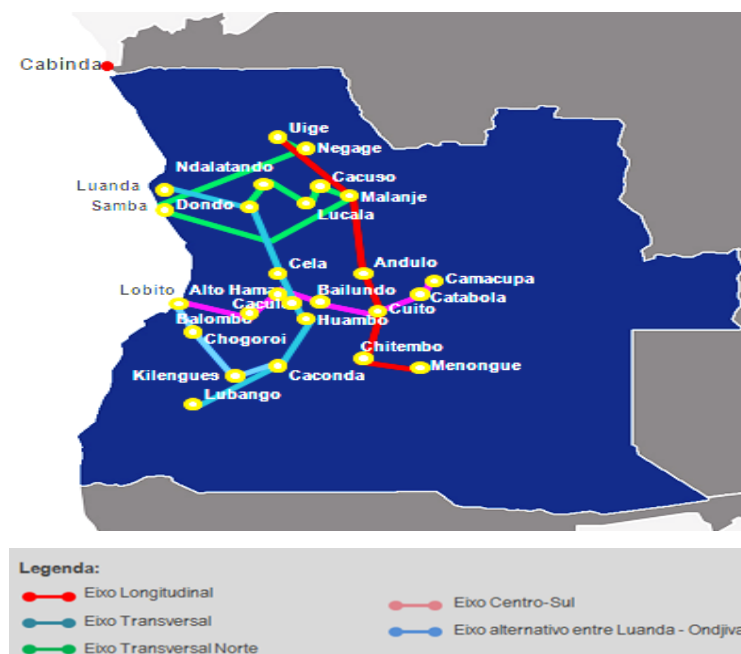


Figura 23. Construção da segunda fase, das vias férreas a nível nacional
[Fonte: Fordesi, 2012]

Existem sistemas inovadores que podem ser associados aos novos projectos que estão a ser implementados no país para garantir a solução do problema de congestionamento de mercadoria

e engarrafamento de camiões de cargas no porto de Luanda, como por exemplo os vagões denominados Eco-Pickers, que foram descritos no estado da arte. A implementação inovadora desses vagões podem muito bem servir como ponte de entrada e saída de camiões ao porto de Luanda, uma vez que os camiões podem ser carregados (subir e descer) nesses vagões de forma fácil, rápida e a baixos custos de transporte e operação.

4.5.2. Vantagens de se ligar os caminho-de-ferros aos portos nacionais

No passado, os sistemas ferroviários já foram de extrema importância no que se refere à contribuição no desenvolvimento económico e industrial do país. Já na era colonial os transportes ferroviários serviam como elo entre as cidades produtoras de produtos agrícolas, café, ginguba, arroz, milho, banana, massambala, massango, minério de ferro, granito, mármore, cobre, fosfato, zinco, algodão, peixe, sal, sisal, madeira, troncos, madeira, dendém, etc. para o litoral, por onde eram escoados esses produtos, bem como serviam para fornecer equipamentos pesados ao sector industrial na altura, situados nas cidades do interior e dos países encravados.

Actualmente, com a contentorização, é óbvio que o sistema ferroviário é o garante sustentado do transporte de mercadoria em grande escala entre os portos nacionais e o interior do país, incluindo os países vizinhos (encravados) que procuram por todo custo as cargas provenientes do comércio marítimo.

Para terminar este tópico achou-se pertinente considerar e concordar com a observação da CNUCED no que diz respeito à eficiência operacional de um terminal portuário:

“A eficácia de um terminal é fortemente condicionada pela rapidez das operações de entrada e saída do terminal e pela fluidez de serviço rodo e ferroviário. As últimas tecnologias adaptadas aos terminais de contentores permite instalar dispositivos eletrónicos colocados no cais e nos locais de estacionamento de forma a possibilitar a rápida identificação do local e efetuar o controlo da movimentação dos contentores sem que os veículos que os transportam tenham que fazer paragens prolongadas”.

4.6. Futuros projectos do porto sobre acessibilidades

De acordo com o IMPA – Instituto Marítimo e Portuário de Angola, o Porto da Barra do Dande é fundamental para a redução dos actuais níveis de congestionamento verificados no Porto de Luanda. É o elemento que faltava para a afirmação do Sistema Portuário angolano como:

- Infraestrutura portuária com potencial para ter capacidade de atracção das principais linhas e operadores marítimos para Angola;
- Hub regional de *transshipment* na costa ocidental africana.

O executivo do porto de Luanda está a elaborar projectos para melhorar as vias de acessos rodoviários ao porto. Actualmente, estão a decorrer algumas obras nas zonas mais críticas que dão acesso rodoviário ao porto e tudo indica que, os referidos projectos e obras, têm como finalidade minimizar ou mesmo eliminar os graves problemas que o porto enfrenta no tocante aos congestionamentos rodoviário e no trânsito caótico que se observa diariamente nas rodovias da cidade de Luanda.

Por isso, as obras serão executadas em várias fases de construção e desvio ou reordenação das entradas e saídas de e para o porto, conforme consta na figura 24.



Figura 24. Construção das Infra-estruturas da zona portuaria de Luanda.

[Fonte: Administração Porto de Luanda, 2015]

A terceira fase de construção abrangerá a zona mais à Este da cidade, onde se prevê a construção de uma nova estrada que fará ligação entre a zona Sul e a zona Norte do mesmo, com se pode observar nas linhas amarelas na figura 25, abaixo indicada.



Figura 25. Construção das Infra-estruturas da zona da Boavista,
Troço Acessos ao Porto de Luanda
[Fonte: Administração Porto de Luanda, 2015]

Com este projecto de construção das infra-estruturas rodoviária do porto de Luanda, pretende-se alcançar os resultados plasmados nas figuras 26 e 27 e isto, serve como o garante da minimização dos vários problemas que foram aqui abordados, reactivamente as acessibilidades terrestres ao referido porto.

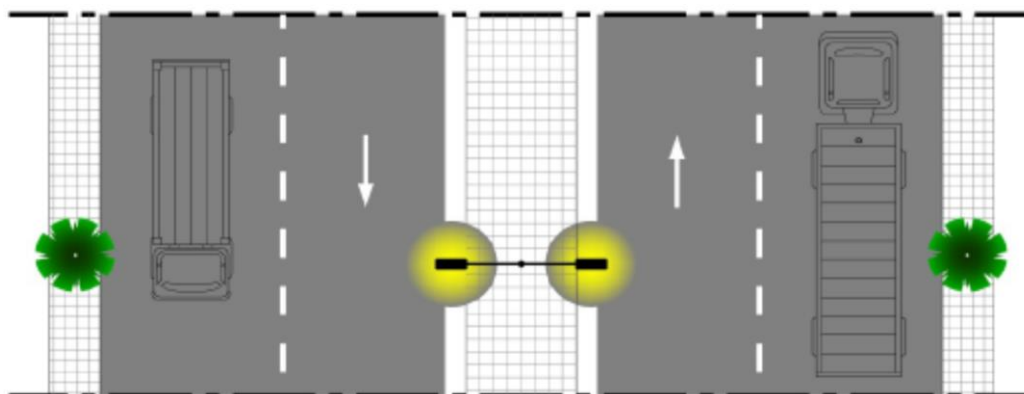


Figura 26. Resultado do projecto - vista de cima.
[Fonte: idem]

O projecto culminará numa infraestrutura rodoviária com uma estrada de duas pistas e duas faixas de rodagem cada em casa pista, tal como se vê na figura 26.

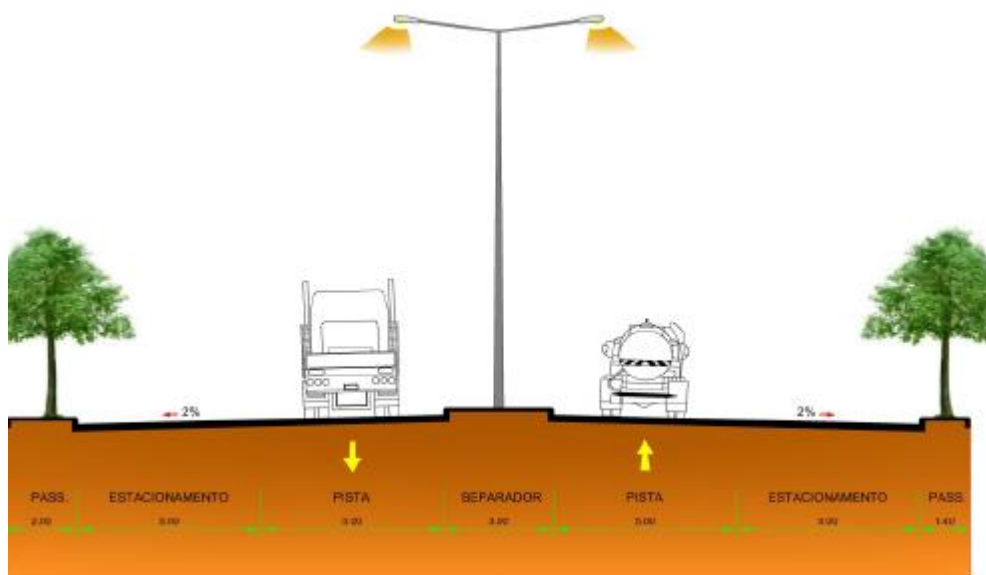


Figura 27. Produto final da infraestrutura rodoviária do porto de Luanda.

[Fonte: idem]

Esta iniciativa do executivo angolano, através da administração do porto de Luanda, vai de encontro com a ideia inicial quando se pensou desenvolver o tema deste trabalho, sendo este o objectivo que pretendíamos alcançar com esta temática.

4.6.1. Porto da Barra do Dande

Porto da Barra do Dande tem uma localização singular quer no Sistema Portuário de Angola, quer no que respeita à Área Metropolitana de Luanda, o grande motor para Economia Angolana.

Por enquanto, ainda não foram analisadas outras consequências que acontecem nos portos situados junto a foz de rios, caso de erosão, que substâncias transportam ao longo do trajecto até a sua foz, que exigirá sempre a dragagem periódica, atendendo o percurso de nascente até a foz, caso concreto do Rio Dande, desde Uíge, Kwanza-Norte até ao mar/Bengo.

Este futuro porto (fig. 28) beneficiará da sua posição próxima do principal mercado de consumo nacional e das ligações que a Rede Integrada de Transportes lhe irá proporcionar para o resto do país e para os países encravados.

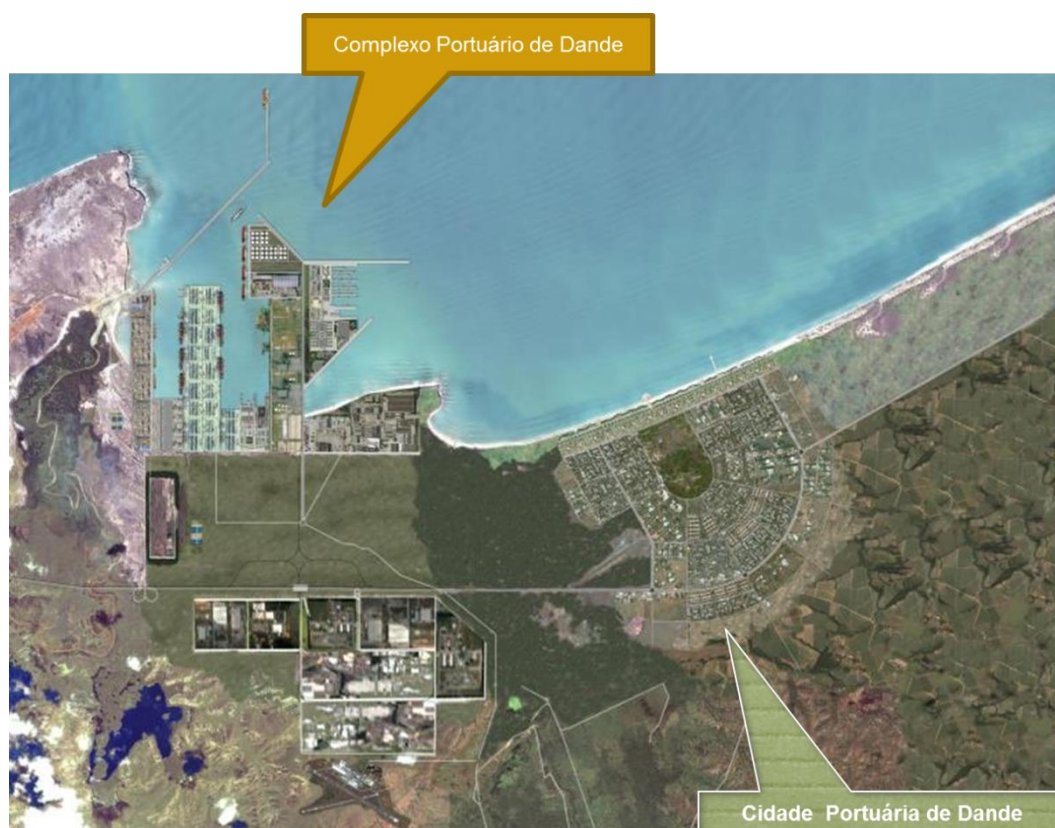


Figura 28. Complexo do futuro Porto de Dande

[Fonte: IMPA, 2015]

Mais ainda assim, ao nosso ver, o porto projectado na Barra do Dande, ainda não garante que teremos um porto capaz de suportar todos os navios da sétima geração ou mesmo os da oitava geração caso venha existir. Isto porque, pelo que se observa nos planos do projecto deste porto, os terminais de contentores terão fundos na ordem dos 16 a 17 metros e os navios recentemente projectados pela Maersk – o Triple E, tem de calado -14,5 metros. Logo, se vier a existir navios com mais de (-16 metros) de calado, o porto não terá condições para receber tais embarcações, terá que efetuar uma dragagem, para efeito.

Já os portos visitados, Sines (Portugal) Algeciras (Espanha), Roterdão (Holanda), são portos com fundos hidrográficos na ordem dos -18 a -28 metros.

Portanto, o investimento em projectos de longo prazo obriga a que se tenha em consideração estes desenvolvimentos e tendências. Exemplo concreto observa-se no porto de Sines, concebido na década de 70 e mesmo assim, é um porto que oferece e oferecerá condições para receber qualquer navio e movimentar qualquer mercadoria, isto é, porque um porto moderno, com terminais especializados, com óptimos fundos que permite a recepção de qualquer navio da última geração.

Deste modo, somos de opinião que, dos vários projectos elaborados para a construção de portos de águas profundas, o executivo angolano deva levar em conta os seguintes factores:

- Procurar conceber o novo porto em zonas que oferecem grandes fundos (calados) na ordem dos (-) 18 a (-) 20 metros, desde os canais de acessos marítimos ate aos pontos ou cais de acostagens;
- Vasta área de manobra de navios;
- Modernizar os cais (em particular de contentores) com os equipamentos de movimentação de carga de última geração – pórticos de cais pós-Panamáx;
- Garantir que haja fácil acessibilidade marítima e terrestre ao porto;
- Mobilidade aos modos terrestres para facilitar o acesso as zonas de influências económicas do porto e enquadramento regulamentar para garantir o cumprimento das actividades comerciais e operacionais do porto.

Ao nosso ver, não é viável a concepção do futuro porto na barra do Dande, isto porque, na zona onde se pretende construir o referido porto, existe a foz do rio Dande, o que poderá implicar sérios problemas ao futuro porto, devido ao assoreamento. Aliás sabemos que a dragagem aos canais de acesso ao cais, têm custos avultados; isto é o que acontecerá caso esse projecto se concretiza na área prevista. Também, sabemos que, alguns portos oceânicos um pouco por todo mundo concebidos juntos de rios ou de fozes de rios, estão sujeitos a dragagens devido ao assoreamento e isto, provoca muitos prejuízos aos gestores desses portos, devido aos altos preços cobrados pela dragagem como já atrás referimos.

Esta argumentação é com base no que se constatou em alguns portos visitados como foi o caso dos portos de Lisboa, Leixões e Douro, Aveiro, que de tempo em tempo, gastam elevadíssimos valores em dragagens aos vários pontos de acesso e acostagem de navios. Por isso, devemos observar as boas práticas dos projectos dos vários portos modernos, como os portos de Roterdão – Holanda, Antuérpia – Bélgica, Sines – Portugal, Algeciras – Espanha, que conceberam projectos de portos de águas profundas, onde não há necessidade de dragagem; poupando assim os cofres das administrações dos referidos portos.

Por outro lado, devemos também aprender com a experiência do porto de Luanda que muitas vezes carece de dragagem, mesmo depois da modernização das infraestruturas que decorreram ao mesmo no início de 2009.

4.7. Resultados das entrevistas

Com base no que se sabe sobre a problemática das vias de acesso terrestre ao porto em estudo, elaborou-se um questionário com algumas questões sobre a temática e foi submetida aos vários autores que actuam no porto de Luanda como, acionistas, clientes do porto (operadores de terminais), funcionários diretos do porto, motoristas que lidam diretamente com o tráfico rodoviário da cidade, incluindo o pessoal dos caminhos de ferros de Luanda e os do CNC a Delegação Provincial dos Transportes, etc.

4.7.1. O cenário dos fornecedores e recebedores

O resultado obtido no inquérito permitiu a obtenção de dados baseado na realidade que se observa no terreno e mostrou que o problema de congestionamento de mercadoria no porto e o caótico tráfego rodoviário na cidade de Luanda é real. Na sua maioria os inquiridos alegaram ter tido prejuízos nas suas empresas devido ao problema dos atrasos na recepção e entrega de produtos aos clientes, isto do seguinte modo: ora imaginemos que um certo vendedor retalhista vai a China e despacha sua mercadoria através de uma agência ou transitário sob o frete FOB¹² (*Free on Board*), que quer dizer “livre a bordo”, onde, o comprador assume todos os riscos e custos com o transporte da mercadoria por navio. Sendo que, o fornecedor fica com a obrigação de garantir o embarque e desembarque da mercadoria nos portos de origem e destino.

O que muitas vezes se observa nesses casos é o elevado atraso do desembarque e entrega da mercadoria no porto de Luanda, o que muitas vezes satura a paciência do cliente do agente de navegação/transitário local, onde muitas vezes geram-se conflitos verbais e perda de confiança entre fornecedor e recebedor. Embora que, actualmente, como todos conhecem a realidade dos problemas que o porto enfrenta, então, existe o consenso entre as entidades empresariais que prestam e recebem serviços do referido porto.

Devido aos sérios problemas que o porto enfrenta no tocante ao congestionamento e engarrafamento, os agentes de navegação e transitários pouco praticam o tipo de frete CIF¹³ (*Cost, Insurance and Freight*), que quer dizer, “Custo, Seguros e Frete”, em que, o fornecedor é responsável por todos os custos e riscos com a entrega da mercadoria, incluindo o seguro marítimo e frete. Esta responsabilidade finda quando a mercadoria chega ao porto de destino designado pelo comprador.

¹²<http://www.significados.com.br/fob-e-cif/>

¹³ Idem

De modo a evitar o caos no processo de importação e entrega, as entidades importadoras e fornecedoras de mercadoria nacional quase não usam o tipo de frete CIF, uma vez que neste tipo de frete a maior responsabilidade recai no fornecedor da mercadoria.

O frete FOB já minimiza/ameniza o problema porque por um lado permite ao cliente do agente de navegação/armador/transitário à conhecer a realidade do processo e por outro lado, permite o espírito consensual entre as partes.

Alguns concordaram que o cenário que se observa nas acessibilidades terrestres do porto tem contribuído negativamente ao desenvolvimento económico do porto e do país.

4.7.2. Possibilidade de um novo porto em Luanda

Na questão número 3, solicitou-se a opinião dos inquiridos se é conveniente a projecção de um novo porto e na sua maioria responderam que sim, isto, tendo em vista o futuro porto projectado para a barra do Dande, ao norte da cidade, alegando também que já não há remédio para o porto de Luanda, tendo em conta o seu estado actual.

Projetando um novo porto, projetar-se-ão também novas e melhores vias de acesso quer marítimas quer terrestres que garantirão o fim do pesadelo que se vive no actual porto.

4.7.3. Apostar mais no transporte ferroviário

Relativamente à promoção do transporte ferroviário, os inquiridos concordam plenamente que se aposte mais e mais no aumento do fluxo de circulação do comboio tanto de passageiro como de mercadorias uma vez que, actualmente o comboio faz menos do que quatro viagens por dia.

Existe um programa no qual aos fins-de-semana o comboio faz algumas viagens exclusivas para mercadoria, mas que ainda não é regular e exige horas extra por parte dos trabalhadores. A longo prazo isto pode custar caro à entidade empregadora, caso não haja flexibilidade nos horários de trabalho.

Mas o certo é que o executivo angolano não está parado no que diz respeito ao desenvolvimento do transporte ferroviário. Actualmente vários projectos estão a ser analisados pelo executivo no sentido de afiançar a modernização, a segurança, a eficiência e eficácia do sistema de transporte ferroviário nacional e regional. Temos o caso concreto da declaração pública proferida pelo expoente máximo do Ministério dos transportes de Angola, S/Exa. Sr. Ministro dos transportes

Augusto da Silva Tomaz, onde faz a perspectiva da implementação ou extensão da rede ferroviária na cidade de Luanda:

“A conclusão do Estudo sobre Rede Ferroviária Ligeira na Área Metropolitana de Luanda, que possa responder às necessidades de transporte público colectivo de passageiros, actuais e futuras, em dois principais corredores de mobilidade da capital. Uma das linhas servirá o novo Aeroporto de Luanda e virá assegurar o elevado fluxo de transporte de passageiros que passará a circular diariamente, entre o centro de Luanda e o novo Aeroporto. As outras duas são as radiais de Kilamba Kiaxi e Talatona que servirão estas novas centralidades. Este projecto poderá vir a considerar a inclusão da construção da Estação Central de Luanda, o futuro grande terminal multimodal da capital, onde se articularão todos os modos de transporte colectivo de passageiros, rodoviário e ferroviário, e o transporte individual, numa solução optimizada de intermodalidade.”

Com esta afirmação constata-se que o governo está a projectar melhores condições de mobilidade entre a velha e as novas centralidade da cidade de Luanda, incluindo o futuro aeroporto comercial que está sendo projectado na região oeste da cidade (Viana).

Certamente a implementação e extensão dessas redes/ramais ferroviárias ligeira há-de proporcionar melhor mobilidade aos utentes das rodovias da cidade, será tal como se observa em Lisboa, onde grande parte da população se desloca com os seus veículos até as estações de metro e comboio mais próximo de suas residências, estacionam os mesmos nos parques de estacionamento grátis e apanham esses meios de transportes para zonas mais longínquas das suas residências, rumo ao trabalho ou outras atividades relevantes.

A rede ferroviária contribui significativamente para a mobilidade e transporte de pessoas e bens. Por exemplo, quando há greve desse meio de transporte, observa-se um elevado nível de congestionamento nas rodovias da cidade de Lisboa e isto serve de prova de que o modal ferroviário resolve os problemas de congestionamento rodoviário de uma determinada cidade ou região, assim como metro.

Ainda em Portugal temos o exemplo da cidade do Porto, mais a norte desse país, e conforme referimos nos capítulos anteriores, esta cidade também enfrentou problemas de engarrafamentos principalmente nas vias de acesso ao porto comercial de Leixões. Portanto, espera-se obter bons resultados com os projectos que estão em carteira do executivo angolano

no tocante a garantir melhor mobilidade na intermodalidade dos vários modos de transportes, especialmente nos transportes terrestres, uma vez que a dor de cabeça consiste no melhoramento das acessibilidades terrestres aos pólos industriais e logísticos dos portos e suas zonas de influência comercial.

4.7.4. Opiniões sobre possibilidade de criação de novas vias expressas entre o porto e o Hinterland

Na questão número 17 e 20 do inquérito lançou-se algumas ideias aos inquiridos no sentido de obter informações sobre a implementação de novas vias de acesso rodoviárias entre o porto e seus principais pontos de escoamento ou armazenagem (portos secos) das cargas.

Neste sentido, a maior parte dos inqueridos acharam que serviria de solução, a construção de novas estradas como, a referida no questionário, onde optaram a via no sentido Este-Oeste que sai do Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana em diante e/ou no sentido Sul-Norte que seria em direção Porto => Boa Vista => Panguila em diante e vice-versa.

Sobre esta questão, o autor também é da opinião que a criação de pelo menos duas vias expressas nos sentidos seleccionados pelos inqueridos, serviria como parte da solução do caótico tráfego rodoviário que se observa na cidade de Luanda sobretudo nas vias de acesso entre o porto e as suas zonas de escoamento da mercadoria.

4.8. Reflexão sobre os resultados do trabalho

Luanda é a cidade com tráfego rodoviário extremamente caótico, no decurso da guerra civil que assolou nação e albergou cerca de 70% da população total do país, que até o momento quase nem metade regressou para as suas áreas de origem. Com a construção desordenada sufoca o porto com as suas infraestruturas implicando as vias de acesso. E, muitas das vezes as poucas ruas existentes servem de parques de estacionamento e ainda assistindo com oficinas ambulantes ou de urgência, para algumas viaturas inoperantes.

Neste contexto, pelo congestionamento que se verifica um pouco por toda cidade de Luanda, com maior incidência na zona portuária, consubstanciado com a obstrução das vias públicas, e com experiências adquiridas com visitas de estudo efectuadas aos portos Portugueses, Espanhóis, Holandeses e os da Bélgica, pensa-se que, há necessidade de se criar na cidade de Luanda viadutos, pontes aéreas, abertura de mais parques de estacionamento, com preços acessíveis em relação ao rendimento do trabalhador, outrossim, o governo deverá criar políticas

de criação mais empresas gestoras de transportes públicos, descentralização administrativas laborais para outras localidades, pese embora que algumas destas ações já estão em curso.

Neste ponto terminante, apresentamos em síntese as principais circunstâncias predominantes que rodeiam o trabalho realizado, assim como, a investigação que procurou conhecer o processo abrangente deste trabalho.

Deste estudo pormenorizado sobre as acessibilidades portuárias, o congestionamento rodoviário e o escoamento das mercadorias, através da análise global dos dados obtidos, ao setor da indústria marítima-portuária, na evolução dos navios da nova geração, assim como na modernização dos portos – especialização de terminais, permitiu-nos fazer a seguinte reflexão:

Sobre a problemática: Seria de certo modo pertinente e imprescindível, ultrapassar os obstáculos existentes e seguir o rumo dos outros portos, já que estamos num mundo globalizado. Este eixo da proposta foi lançado ao ringue/centro para adequar na mudança da vivência da comunidade portuária, ao seu meio envolvente, tendo como lema, “*não há desenvolvimento, sem a aposta crescente e exigente na actividade portuária*”, isto é, de acordo com Felício J. Augusto *and all* (2014).

Assim sendo, o porto é um elo de cadeia de transporte, e serve a região para onde está localizado o seu meio envolvente (Felício J. Augusto *and all* 2014). Entre os três modos de transportes, o transporte marítimo é o principal meio que permite realizar as transações comerciais a nível global em grandes dimensões, seguindo-se o transporte ferroviário os quais oferecem vantagens aos custos baixos, ao passo que o rodoviário só para as curtas distâncias e que é muito valioso por isso, além de ter as grandes facilidades para o consumidor final é mais oneroso, na sua utilização de longo-curso tendo como vantagem o trânsito porta a porta.

Os portos são grandes fatores de desenvolvimento socioeconómico dos países que os detêm, são as portas de entrada e saída de quase 95% das mercadorias que nos rodeiam em nossas casas, escritórios, etc. por isso, vale a pena incluir a modernização dos portos na linha da frente das estratégias do desenvolvimento socioeconómico do país.

Infraestruturas portuárias: Aquando dos planos portuários, segundo as análises realizadas concordantes com o Eng.º Afonso de Mello Cid Perestrelo (1939), foi ele que elaborou o melhor projecto, que deveria ter sido aproveitado pelo executivo do Porto de Luanda, a nosso ver. O seu projecto para a expansão do referido porto mostrou ser uma ideia de longo prazo em todos sentidos, tal como foi o porto de Sines em Portugal que, foi concebido nos anos de 1970 e ainda

agora oferece condições físicas e geoestratégicas que lhe permitem garantir o melhor acompanhamento nas rápidas mudanças que se observam na indústria marítima e portuária a nível global.

Acessibilidade dos portos visitados: A importância das acessibilidades marítimas, terrestres e rodoviárias dos portos europeus visitados: em Portugal (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines), em Espanha: (os portos de Algeciras e Sevilha), na Holanda (porto de Roterdão) e na Bélgica (porto da Antuérpia), onde se observou *in loco*, a caracterização e o funcionamento destes portos em pleno e em todas as suas vertentes. Aprendeu-se que cada um dos portos tem a sua realidade histórica, a sua realidade actual e a sua cultura. E com base nesses factores notou-se que esforços foram envidados para eliminarem qualquer problema que tendesse a dificultar a eficiência e a eficácia das suas actividades comerciais. Caso concreto foi o que abordamos sobre o Porto de Leixões, que viveu situações de maior congestionamento nas suas rodovias, em particular as vias de acesso ao referido porto, assim como também o porto de Lisboa.

Entretanto, tendo sido tomadas medidas para ultrapassar a péssima situação, que estes portos viveram tendo culminado na implementação do transporte subterrâneo e de superfície (metro), eléctrico e do comboio, o que valeu a pena, porque garantiu a melhor mobilidade de pessoas e bens e o escoamento de mercadorias do porto ao seu hinterland sem nenhum problema de congestionamento.

O fácil acesso dos meios que movimentam as cargas de uma instalação portuária para o seu hinterland é o garante de uma gestão e operação eficiente e eficaz das actividades do sector que juntos trazem valor acrescentado às economias do país.

Acessibilidades marítimas e a sua importância: Permitem a conexão e trocas comerciais entre os países (portos) banhados pelos oceanos, bem como àqueles países que não têm o privilégio de serem banhados pelos oceanos (os chamados países encravados). Portanto, para melhor acompanhamento da evolução tecnológica e geométrica dos navios da actualidade (navios com maiores calados), é fundamental que o país/porto (oceânico) tenha fundos (calado) atractivos para atrair os navios da última geração aos seus portos comerciais.

Com base ao parágrafo anterior, salientamos que é fundamental que o futuro porto que está sendo projectado para auxiliar o actual porto de Luanda (porto do Dande), tenha fundos na

ordem dos -20 metros ao ZH¹⁴ de modo a garantir que seja um porto à altura da evolução sustentável da indústria marítima e portuária, isto porque de contrário, a curto prazo, o porto deixa de ser moderno e torna-se obsoleto diante das tendências que se observam no rápido desenvolvimento dos portos um pouco por todo mundo.

Acessibilidades terrestres: e a sua importância na ligação entre os portos e centros de logísticos, ontem eram considerados como interfaces aos vários modos de transportes, hoje são considerados centros logísticos, nó, elo da cadeia de integração de abastecimento entre foreland e hinterland dum porto.

Estamos certos que, porto de Luanda terá mais produtividade com a construção das infra-estruturas rodoviárias ao longo da sua zona de influência.

Tecnologias de informação e Comunicação: A implementação da nova tecnologias desenvolvidas vieram melhorar os sistemas de gestão portuária, por exemplo, a JUP – Janela Única Portuária, permite o rápido despacho documental dos assuntos administrativo porto-navio, ou seja minimizou significativamente os problemas burocráticos de outrora.

Acessibilidade & Hinterland: é a zona de influência de mercado dum porto, quando as acessibilidades são afluídas para todos meios sem obstáculos provocam redução dos custos, nos meios que transportam as mercadorias para os diversos destinos. As plataformas logísticas são fontes de valor acrescentado para indústria do comércio marítimo, isto é, área das infraestruturas logísticas e de transportes.

Acessibilidades marítimas e terrestres ao porto de Luanda, possui excelentes condições marítimas com uma baía natural que permite a entrada e saída de navios a qualquer hora, com uma boa profundidade maior do que (-20 m) para todo tipo de navios, enquanto inconveniências só existem ao cais, embora de momento estão já a efectuar a dragagem no cais, pelo concessionário do Sogester, falta à fazer dragagem adequada; acesso rodoviário; de momento não existe uma via acessível que reúne condições exigidas internacionalmente de uma via, as existentes estão todas esburacadas, exige reabertura de uma via expressa, partindo da Unicargas ou Terminal Multiparques no sentido paralelo à via-férrea passando atrás da Comarca de Luanda, até rotunda de N'goma ou bairro Uíge por detrás da Refinaria, até Cimangola ou na

¹⁴ ZH – Zero Hidrográfico

descida para Município do Cacuo, além disso, de que o Governo está fazer abertura no mesmo sentido mas que não será da forma desejada.

Acesso ferroviário, de momento é incipiente com extensão de (1.246.700km²), que o país dispõe, com a existência de três linhas, e caso implementar o sistema de transporte combinado para o Porto, isto é, para contentores e caixas móveis de vagões-plataformas rebaixadas com tecnologia avançada e automática de origem portuguesa, refere-se ao projecto denominado Ecos-Pickers, que pode servir de mecanismo imediato para dar solução do actual problema das acessibilidades rodoviárias ao porto e garantir melhorias ao transporte de carga por via ferroviária de todo país.

Inquérito: Fez-se inquérito aos vários clientes do porto sobre a temática e grande parte dos inquiridos são de opinião que a administração do porto deve apostar fortemente no transporte de mercadoria de e para o porto através do modo ferroviário. Quase 85% dos inqueridos optam por construção do novo porto, ou da devida reestruturação das vias de acessos rodoviários ao porto de forma a terminar com o congestionamento de mercadoria no porto e o constrangimento de camiões de carga nas estradas que vão dar aos terminais do porto, (inquéritos nos anexos).

Solução da problemática com base no estudo de Stopher (2004):

Muito há que debater sobre esta temática, para solucionar o real problema de congestionamento de mercadoria e engarrafamento existente nas vias de acesso ao porto de Luanda, o que requer muitos estudos que envolvam modelos matemáticos complexos, relacionados com probabilidade e estatística, etc. por exemplo, na sua pesquisa, Stopher (2004), apresentou alguns gráficos onde com base em alguns parâmetros ou variáveis, tendo neste caso considerado o factor volume ou quantidade de veículos na via com relação as horas do dia, onde representou os momentos de pico (mais alto) no tráfego rodoviário, mais concretamente em entroncamentos/cruzamentos, rotundas e outros pontos de intersecção rodoviária. Tendo mesmo referido que os momentos de pico mais críticos se verificam um pouco além das primeiras horas da manhã quando as pessoas se dirigem ao trabalho (entre 6h30 e 10h30) e no fim do dia (entre 15h30 e 19h30) quando os mesmos regressam para casa, conforme se observa no gráfico 1.

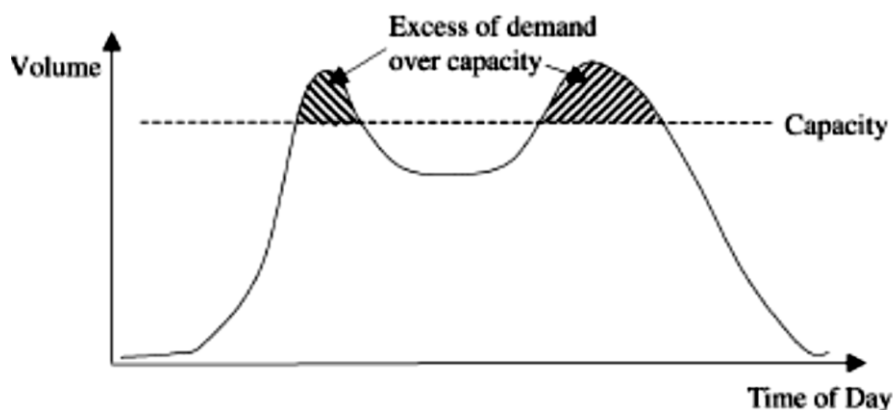


Gráfico 1. Pico do tráfego rodoviário em alguns períodos do dia

O gráfico indica que nas primeiríssimas horas da manhã não há congestionamento rodoviário, mas que, a uma certa hora o pico vai oscilando para mais e menos de acordo a demanda numa determinada rodovia. Na sua pesquisa Stopher, analisou outros casos relacionados com as taxas de circulação que não foi de interesse para esta pesquisa.

Com base nesta reflexão de Stopher, constata-se que, o cenário dos picos representados no gráfico 1 assemelha-se com o que se vive na cidade de Luanda. Nesta cidade o pico atinge o seu máximo as 05h00 da manhã quando o pessoal se dirige ao trabalho e prolonga-se até por volta das 11h00 da manhã; e verifica-se o mesmo cenário no fim do dia quando a grande massa do pessoal, sai do trabalho para casa, isto é, entre as 15h30 até por volta das 20h00. Situações assim acontecem todos os dias da semana e muitas vezes prolonga-se até ao fim de semana.

Logo, ao nosso ver, o problema do congestionamento das rodovias de Luanda não se resolve da noite para o dia, é uma situação que carece de muitos estudos por peritos na matéria, mas que, existem algumas soluções imediatas que podem ser rapidamente implementadas e minimizarem significativamente o actual problema que a cidade enfrenta, problema que sabemos claramente que, afecta directamente no caótico tráfego rodoviário existentes nas vias de acesso rodoviário ao porto de Luanda.

A solução a que nos referimos no parágrafo anterior consiste em apostar mais no modo de transporte ferroviário que, certamente é o garante para melhorar a eficiência e eficácia tornando fácil e rápido escoamento de mercadorias do porto para o seu hinterland. Mas para tal, é fundamental que se definam novas estratégias infraestruturais nos sistemas ferroviários como a implementação de linhas férreas (paralelas) com dois sentidos, para garantir que não haja impedimento de circulação das locomotivas (figura 29). Foi isso que os outros portos fizeram

para solucionar parte ou a totalidade do problema de embarços de mercadorias e congestionamento de veículos de carga nos seus portos.



Figura 29. Linhas ferreas paralelas com sentidos opostos

[Fonte: Cargonews, 2015]

Os portos de Douro e Leixões, Setúbal, Sines, Aveiro, Lisboa em Portugal movimentam grande parte das cargas portuárias através do meio ferroviário. Observou-se o mesmo em outros portos europeus como, os portos de Algeciras, Sevilha – Espanha, Antuérpia – Bélgica, Roterdão – Holanda, onde o modo ferroviário movimenta muito mais carga do que o modo rodoviário e isto, foi-nos confirmado durante as questões informais que nós, os visitantes, íamos colocando aos gestores dos referidos portos durante as nossas visitas de campo e estudo (palestras) a esses portos.

Se seguirmos as estratégias adoptadas nestes portos é certo que haverá melhorias no escoamento de mercadoria do porto de Luanda. Uma outra sugestão para acelerar o processo consiste na concessão do modo ferroviário, uma vez que os privados têm maior facilidade em otimizar os sistemas operacionais nos quais actuam, tendo como missão, garantir a eficiência e eficácia dos seus serviços de forma a alcançarem os objectivos da empresa que é o de obter lucros sob o capital investido.

5. Conclusões

Conclui-se que diante da globalização comercial onde os navios tendem cada vez mais a aumentar as suas capacidades de carga, é fundamental que em termos de infraestruturas, os portos desenvolvam estratégias para acompanharem a evolução das dimensões geométricas desses navios de última geração. Isto é, porque a tendência desses navios é efectuarem viagens de escala entre portos de *transshipment* onde, dependendo da procura, descarrega/carregam muita carga contentorizada, o que obriga ao porto, garantir que haja equipamento da ponte (Panamá), espaço portuário para a movimentação e estacionamento das cargas e também que haja meios de garantir o rápido escoamento da mercadoria por mar, através da cabotagem.

No que concerne as funções de porto Hub, o porto deve igualmente garantir as melhores acessibilidades terrestres para que, o escoamento das mercadorias movimentadas no porto se realiza de forma eficiente, eficaz e rápida.

Em termos de gestão, concluiu que, é essencial que os gestores portuários estejam atentos das rápidas transformações que estão a decorrer na indústria do transporte marítimo e portuário para com isto, poderem definir melhores estratégias para que o porto acompanhe a dinâmica do comércio competitivo da actualidade.

Aliais, a solução do problema de acessibilidade que o porto de Luanda enfrenta actualmente, consiste inicialmente em apostar de uma forma imediata no transporte ferroviário, em que ao invés de movimentar carga do porto para a periferia aos fins-de-semana ou duas vezes por semana, o melhor mesmo é que a movimentação se realize mais vezes durante a semana. Uma outra ideia estratégica consiste em instalar novas linhas férreas rumos aos vários portos secos existentes na periferia da cidade ou então a alocação de todos os portos secos para junto da extensão da única via-férrea existente na província de Luanda.

Em termos pessoais, valeu a pena aceitar o desafio de frequentar o curso de Mestrado na ENIDH e a escolha do tema em epígrafe. Permitiu ter uma lúcida noção de como foi que muitos portos na Europa conseguiram ultrapassar problemas semelhantes aos aqui estudados e permitiu ter uma visão de como nós em Luanda poderemos solucionar o problema das acessibilidades terrestres ao porto, isto é, com ajuda de especialistas na matéria (engenheiros da administração do território e urbanismo), tem em atenção as experiências vividas por vários portos homólogos.

È imperioso recomendar-se-á que no momento da elaboração do plano orçamental das infraestruturas portuárias ter em conta o peso que representa para organização e, acrescer mais um pouco o seu montante/valor;

Assim, como no capital humano, dever-se-á atribuir uma boa fatia orçamental para sua formação/capacitação;

Dada a escassez encontrada na recolha de informação de dados em Angola, porque ainda muitos sectores não informatizaram e os poucos existentes não funcionam na sua plenitude

Aquando dos objectivos remetidos para o trabalho:

Considera-se que na sua essência, foram alcançados os objetivos preconizados;

Limitações encontradas no terreno:

Dificuldades de toda ordem na recolha de dados e outras fontes em Angola;

Dificuldades de toda ordem em responder o inquérito e a sua devolução, isto é, encontrar interlocutor para emitir uma opinião;

Perspectivar para investigação futura ponderar-se-á um período de observação no médio e longo/prazo;

Estabelecer período favorável para deslocação junto dos intervenientes direitos para inquérito e entrevista que poderá ser mais abrangente.

Sobre perspectivas de desenvolvimento do Porto:

Espera-se grandes progressos em termos de acessibilidades com a implementação dessas obras em curso, para beneficiação dos clientes direitos do meio envolvente portuário, e não só assim como para o país em geral e em particular para o Porto de Luanda;

Apostar ao transporte ferroviário para zonas de influência portuária; e zonas produtoras;

Apostar de uma forma imediata no transporte, ferroviário e rodoviário a diversificação de linhas e ramais para os portos secos, a dragagem e aquisição do equipamento da ponte “panamáx” ;

O projecto que culminará numa infraestrutura rodoviária com duas pistas e faixas de rodagem cada;

Aliás foi a ideia prevista do tema, que está sendo concretizado pelo executivo angolano e portuário;

Com este projecto de construção das infraestruturas portuárias, de Luanda, e outras na cidade irão quebrar as barreiras de constrangimento, pretende-se concretizar os resultados plasmados e a minimização dos vários problemas que foram considerados das acessibilidades do porto;

Não obstante as várias dificuldades encontradas para concretização do trabalho no terreno na recolha da informação, principalmente em Angola, mas espera-se que seja uma porta aberta para os demais e que seja um exemplo, aproveitamos o melhor proveito para alguns problemas do nosso trabalho do dia-a-dia, para o porto de Luanda em particular, e para o país em geral.

Página deixada em branco propositadamente

6. Referências bibliográficas

Carvalho José de Crespo; Alcides Paulo Guees, and all, (2012). Edições Sílabos Lda, Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento – Lisboa;

Soares Maria Almira; Leitão José Maria, Edite Estrela, (2013), 9ª Edição, Editora (Dom Quixotes) Saber escrever uma tese e outros textos – Lisboa;

Le Brass Florence, (2003) 2ª Edição nº 152612/8251, Europa-América: como organizar e redigir relatórios e teses, tradução de César Tavares Helena – Portugal;

Jorge Júlio Mestre, Rodrigues Carlos, (2008). Edição (IPAD), os portos no desenvolvimento económico de Angola, instituto português de apoio ao desenvolvimento ministério dos negócios estrangeiros – Lisboa;

Sousa Maria José Baptista, Cristina Sales. (2011). 4ª Edição, como fazer investigação, dissertações, teses e relatórios segundo Bolanha, Editora: Pactor – Lisboa,

Poupa Carlos Pereira Alexandre, (2012). Como escrever uma tese, monografia ou livro científico. 5ª Edição – Lisboa;

Hill Magalhães Manuela, Monteiro Líbano Ana and all, (2008). 1ª Edição, Vol.3, investigação operacional, transporte, afectação e optimização de redes, Edições Sílabos – Lisboa;

Hill Magalhães Manuela e Hill Andrew, (2012). 2ª Edição – 5ª Impressão, Investigação por Questionário, Edições Sílabos – Lisboa;

IPAD, (2008). Os portos no desenvolvimento económico de Angola – Lisboa;

Relatório de Fordesi, (2012). Plano de marketing portuário e logística, consultora e renovação.

Ocean Shipping Consultants Ltd, (2007). Luanda um estudo do porto. Website: www.osclimited.com ou infoosclimited.com. (em Dezembro);

Felício J. Augusto, Soares João, Caldeirinha Victor, Ferreira Fernanda, (2014). Portos, Shipping, Intermodalidade e Governança, Edição 1ª Editora: Unipessoal, Lda, - Lisboa;

Ministério dos Transportes e Comunicações, (1993-2007). Melhoramentos no Porto de Luanda, projecto (I.R.E). Relatório final, peças escritas Janeiro de 1996. Profabril;

Plano Estratégico (EPAL), (2011-2015) – Luanda;

Ministério dos Transportes, Direção Nacional dos Transportes Rodoviários. (PPTU), (2011). Implementação de rede rodoviária de oferta de transporte urbano para a Província de Luanda, Dezembro de 2011. Relatório de operacionalização das redes de oferta da -Cidade de Luanda;

Coordenação:

Figueira Sousa João; Nunes da Silva Fernando, and all, (2005/2013). Formulação de políticas públicas no horizonte 2013, acessibilidades e transportes, relatório final Novembro/2005/Lisboa;

Pedro da Costa Bequengue, (2014/2015). 1ª Edição anuário/director, câmara dos despachantes oficiais de Angola. Conselho nacional de carregadores, apoio na certificação dos negócios marítimos;

Boudoin, Dubke and all, (1996). Plataformas logísticas: características e tendências para o Brasil, p.2;

Domingos Brito de Abreu; Roteiro de Angola, (1591). Generalidades, sumário e descrição do Reino de Angola, uma sindicância ao Governo de Paulo Dias. Situação geográfica e história;

Eng.º Abela, (1927). Os portos no Desenvolvimento económico de Angola, 2008. Ministério dos Negócios Estrangeiro, Edição (IPAD) Novembro/Lisboa;

<http://www.mintrans.gov.ao/VerNoticia.aspx?id=26422> consultado e disponível aos 20 de Dezembro de 2014;

Winkelman, Willy (2003), Port competitiveness and Port Competition –two of a kind, University of Antwerp, ITMA;

Mobilidade da Revista de Transportes e Logística, (2014). Nº 30 Julho/Agosto bimestral gratuita;

Stopher, Peter R. (2004). Reducing road congestion: a reality check – Transport Policy.

Fonte de Figuras:

<http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-12-08/angola-may-cut-funding-for-hiv-prevention-as-oil-prices-decline> (22/05/2015)

Cargonews (2015):

<http://www.cargoedicoes.pt/site/Portals/6/Imagens/cargonews/PALOP/Angola/ComAngola2.jpg> (08/07/2015).

Navio Triple-E, Maersk Line: www.youtube-nocookie.com/embed/YywZ5PJRpig?rel=0 (08/10/2015).

Mapa do Porto de Luanda e Acessibilidades

<https://www.openstreetmap.org/export#map=16/-8.8028/13.2524> (22/05/2015)

Mapa da Cidade de Luanda

<https://www.openstreetmap.org/export#map=12/-8.8791/13.3320> (22/05/2015)

<http://www.sonauta.net/> Disponível aos 21/05/2015.

<http://www.1.bp.blogspot.com> consultado e disponível aos 22 de Novembro de 2014.

www.infrastruturafrica.org/library/doc/698/angola-interactive

www.portalangop.co.ao consultado e disponível ao 20 de Dezembro de 2014.

<http://www.hdtravelpics.com/maps-of-luanda-2/> consultado e disponível aos 20 de Outubro de 2015.

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Apêndice 1. Modelo do inquérito submetido aos colaboradores do porto de Luanda e os resultados obtidos

- **Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos.**

Indique a sua opinião com um “X” ou com um pequeno comentário escrito

1. Acha que tem havido prejuízos financeiros na sua empresa devido ao congestionamento?

Sim_____

Não_____

Nenhum_____

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente para desenvolvimento económico do país?

Sim_____

Não_____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim_____

Não_____

Porque sim:

Porque não:

Acha que deve haver um regulamento que ordene o horário a que os caminhões devem circular na via portuária e no porto?

Sim_____

Não_____

a) A que horas?

24/24h_____

Só de madrugada_____

4. Acha melhor, o governo construir uma via expressa de acesso ao Porto só para caminhões/veículos pesados?

Sim_____

Não_____

5. Acha melhor voltarmos ao sistema ferroviário para o escoamento das mercadorias do Porto?

Sim_____

Não_____

6. O que acha de solucionar o problema através do sistema ferroviário com 2 vias/sentidos para permitir que não haja impedimento no vai e vem dos comboios?

Sim_____

Não_____

7. Concorde que o sistema ferroviário com 2 sentidos opostos viabilizará o transporte de passageiros assim como o de carga?

Sim_____

Não_____

8. Criando portos secos em zonas estratégicas ao longe da ferrovia onde os sistemas rodoviários pudessem fazer recolha das mercadorias (contentores) minimizaria significativamente o congestionamento de mercadoria no parque do porto e o engarrafamento na via principal de acesso ao porto.

Concorda com a ideia_____

Discorda com a ideia_____

Sem opinião_____

9. Consegue quantificar os prejuízos que sua empresa já teve devido ao congestionamento de navio/mercadoria no portão/espera de caminhões?

Sim_____

Não_____

a) Se sim, quanto ou qual é a media das perdas anual?

Muito_____

Pouco_____

Nem por isso_____

10. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?

O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe causou problemas diante dos clientes:

Sim_____

Não_____

11. O que faz para cativar os clientes face a problemática?

Indemniza_____

Negoceia_____

Sem comentários_____

a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento?

Explicar-lhes_____

Apontar/culpar o atraso por parte do Porto_____

Sem opinião_____

12. Dos seguintes pontos qual deles acha melhor para a solução do problema:

a) Criar ferrovias com duas vias paralelas, mas com sentido oposto entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?

Sim_____

Não_____

13. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circular em 24/24h sem nunca se cruzarem

Sim_____

Não_____

14. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?

Sim_____

Não_____

15. Em que zona/sentido/direção deve se criar a via expressa?

a) Porto=> Boa Vista => Panguila =>

Sim_____

Não_____

b) Porto=> Marginal=> Bairro Azul=> Benfica=>

Sim_____

Não_____

c) Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana=>

Sim_____

Não_____

d) Criar a extensão do Porto de Luanda até Cacuo através de terrapleno e fazer/construir parques logísticos ao longo desta e ao mesmo tempo vários pontos rodoferroviários para acesso aos parques logísticos?

Sim_____

Não_____

16. Dos pontos indicados na questão 15, quais dessas possíveis soluções acha ideal para eliminar os diversos congestionamentos que se verificam nos acessos ao Porto?

a) _____

b) _____

c) _____

d) _____

a) Porque acha este, o melhor/viável?

Acha que o futuro Porto da Barra do Dande vai resolver todos os problemas que se vive no Porto de Luanda?

Sim_____

Não_____

17. Concorda que o governo invista na construção desse novo Porto?

Sim_____

Não_____

18. Acha que sua empresa teria mais rendimento económico senão houvesse o congestionamento de mercadoria /caminhões/navios no Porto?

Sim_____

Não_____

19. Opinião livre sobre o assunto em epígrafe:

***Os seguintes dados não são obrigatórios**

*Nome

da

Empresa_____

*Nome do

inquirido/a_____

• Resultados obtidos

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Apêndice 2. Lista de contentores cheios transferidos por via ferroviária para a multi-parques do mês de Abril a Dezembro do ano de 2014.

Lista de contentores cheios transferidos por via ferroviária para a multi-parques (PSV) do mês de Abril a Dezembro do ano de 2014.

Tabela 5. Contentores movimentados pela via ferroviária para o porto seco de Viana

Tipo de Contentores	CFL
20GP	1.659
40GP	922
Total	2.581

Tabela 5, representa transferência dos contentores do único portal da via-férrea/polivalente/Unicargas ao porto Seco Viana.

Quadro que ilustra a movimentação dos contentores transferidos ao porto seco de Viana a partir do início num único terminal, como experiência piloto de Abril/Dezembro de 2014.

Lista de contentores cheios transferidos por via ferroviária para a Polivalente/Unicargas, do mês de Janeiro a Fevereiro do ano de 2015.

Tabela 6. representa a transferência dos contentores de dois meses do ano em curso

Tipo de Contentores	CFL
20GP	359
40GP	154
Total	513

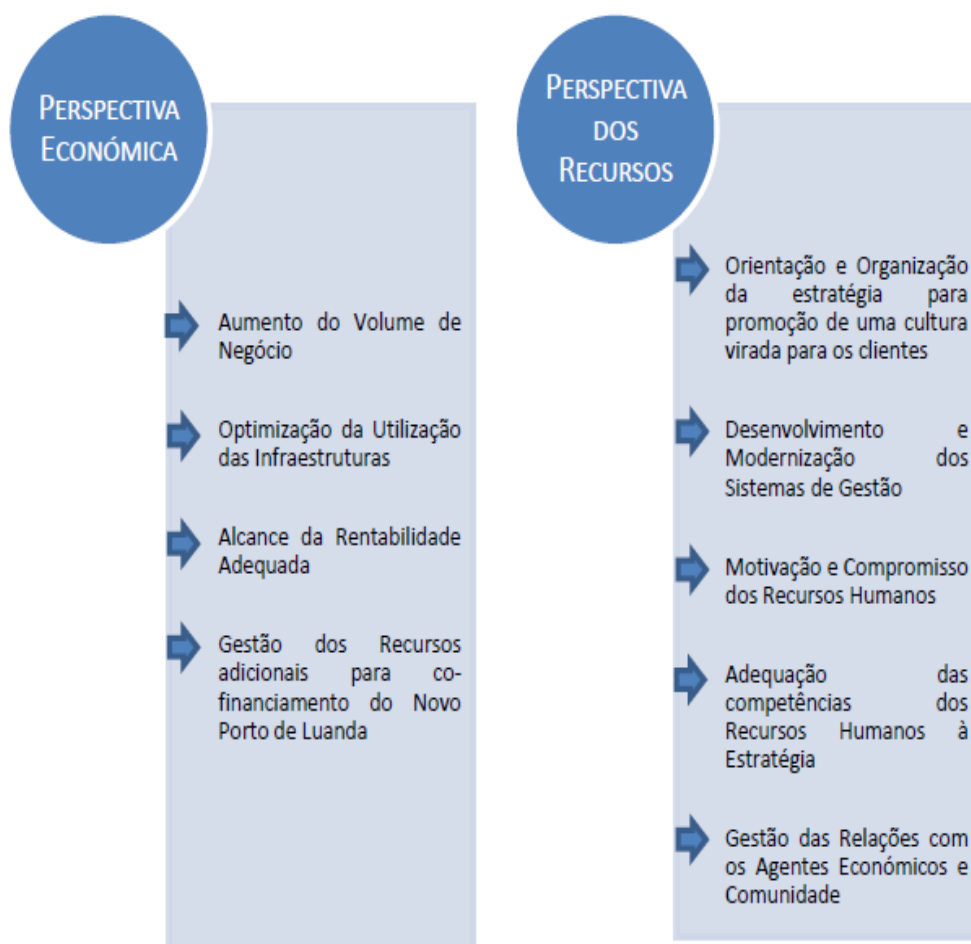
Tabela 6, representa a transferência dos contentores de dois meses do ano em curso.

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Apêndice 3. Plano Estratégico da EPL para 2011 a 2015

- A Empresa Portuária de Luanda E.P, definiu o seguinte plano de ação no seu Plano Estratégico de 2011 a 2015:

Objectivos Estratégicos





Com o Plano Estratégico, para 2015 pretende-se que a Empresa Portuária de Luanda E.P, fixe objetivos e acções a desenvolver no ano de 2015, criando um compromisso com respectivos gestores no sentido de obter uma melhoria do desempenho económico e financeiros da empresa, uma melhoria da finalidade do processo de prestação de contas/serviços e para uma

transparência no processo de governação do erário pública e na busca de boas práticas de gestão e governação.

Sendo o Porto um 'interface' (mar/terra) internacional entre um país e o resto do mundo exterior e, constitui um elemento de importância fundamental para a economia Nacional e um activo valioso como forte potencial gerador de desenvolvimento.

Um Porto não tem existência isolada mas integra-se no sistema nacional de transportes em interacção com a rede de estradas e de ferrovias com articulação com os aeroportos. Como centro de actividade atrai indústrias e constitui-se numa zona de actividade comercial e administrativa e fonte de permanente preocupação para os ambientalistas, no caso de terroristas/narcotráficos.

Posicionamento Estratégico do Porto de Luanda, que assente em três pilares que são: Valores, Visão e Missão.

A Empresa Portuária de Luanda E.P aposta em três valores principais que a seguir se identificam:

Capacitação dos Recursos Humanos, com desenvolvimento dos recursos humanos capacitados, constitui para a Organização, não só um valor fundamental como também uma prioridade estratégica. E, aposta na formação contínua dos recursos humanos de modo que se desenvolvam as suas competências e seu desempenho.

Orientação para o Mercado, a promoção da eficácia e da eficiência no Porto espelha a dedicação da sua satisfação e fidelização.

Criação de Valor, a Empresa está focada na obtenção de resultados sustentados que possam gerar valores acrescentados para todos os *stakeholders* e para a economia de Angola.

A Organização tem por missão gerir, desenvolver, regulamentar, fiscalizar e controlar globalmente todas as actividades infraestruturais, superestruturas e espaços na sua área de jurisdição assegurando os exercícios das competências necessárias ao regular funcionamento do Porto de Luanda.

Em estreita colaboração com as entidades concessionárias, clientes e parceiros através da optimização dos processos infraestruturais e demais que sejam uma referência na relação qualidade Preço.

Constitui ainda missão da EPL, a criação da confiança entre os concessionários e os regulares clientes e parceiros na medida em que a eficácia eficiência dos serviços. O plano Estratégico deste Porto referente para (2011-2015), documento que se apresenta.

Com a definição e fixação dos referidos objectivos preconizados, pretende-se que a Empresa Portuária de Luanda E.P, criou-se um compromisso com respectivos gestores no sentido de obter uma melhoria do desempenho económico e financeiro da empresa, uma melhoria da finalidade do processo de prestação de contas e para uma transparência no processo de governação pública e na busca de boas práticas de gestão e governação.

Sendo o Porto um 'interface' (mar/terra) internacional entre um país e o mundo exterior e como tal, constitui um elemento de importância fulcral para a economia Nacional e um activo valioso com a finalidade como forte potencial e gerador de desenvolvimento.

Um Porto não tem existência isolada mas integra-se no sistema nacional de transportes em interacção com a rede de estradas e de ferrovias com articulação com os aeroportos. Sendo centro de actividade atrai indústrias e constitui-se uma esfera zona de actividade comercial e administrativa e fonte de permanente preocupação para os ambientalistas, no caso de terroristas/narcotráficos.

África pela excelência e liderança na relação com as entidades concessionárias e na prestação de serviços portuários.

Perspectiva Económica:

- Aumento do volume de negócios,
- Optimização da utilização das infraestruturas,
- Alcance da rentabilidade adequada,
- Gestão dos recursos adicionais para cofinanciamento.

Perspectiva dos Recursos:

Orientação e organização da estratégia para promoção de uma cultura virada para os clientes.

- Desenvolvimento e modernização dos sistemas de Gestão.
- Adequação das competências dos Recursos Humanos à estratégia.
- Motivação e compromisso dos Recursos Humanos
- Gestão das Relações com os Agentes Económicos e Comunidade.

- A Organização, deverá ter como objectivo a consolidação de uma cultura empresarial assente numa organização bem controlada e bem gerida, para o desenvolvimento.

Os Objectivos são alcançados com o agente promotor e dinamizador, exigente e interventiva.

A Empresa Portuária de Luanda E.P, tem como visão ser reconhecida juntos dos Clientes e da Comunidade Portuária como um Porto de referência em África pela excelência e liderança na relação com as entidades concessionárias e na prestação de serviços portuários.

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Apêndice 4. Mapa da Cidade de Luanda

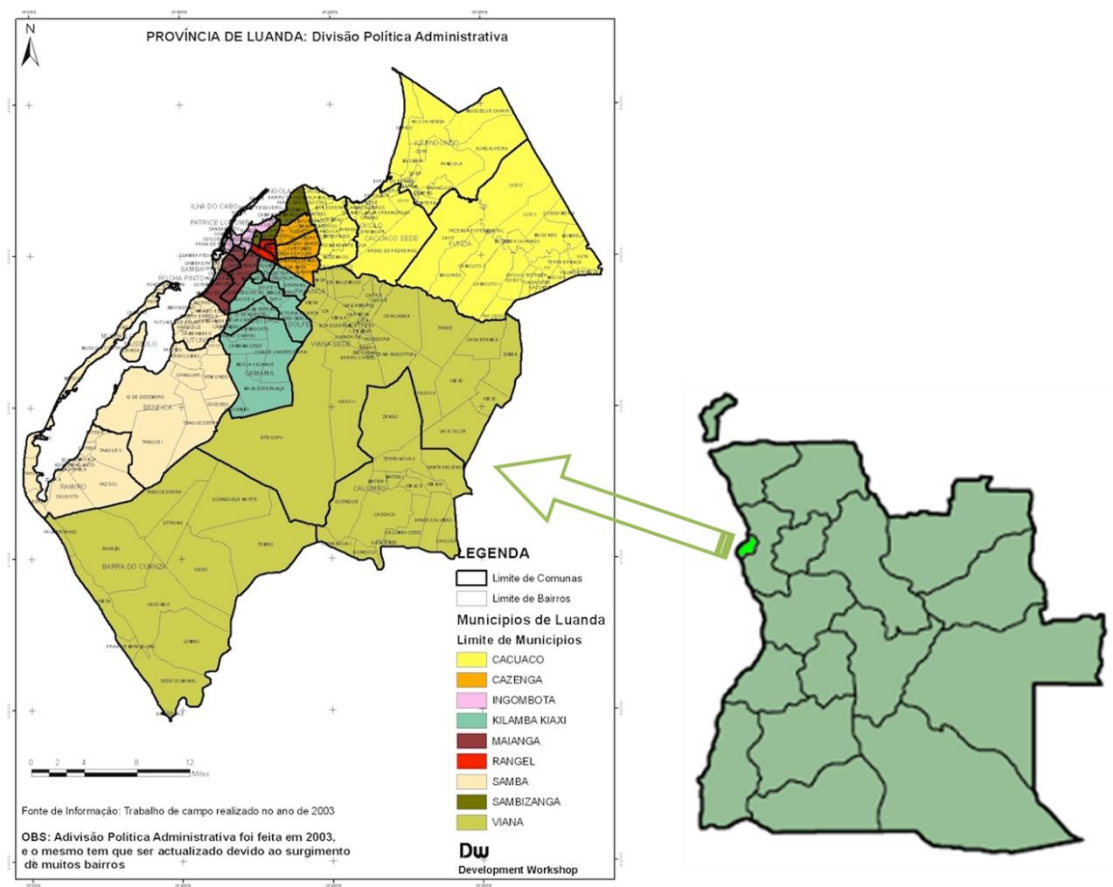


Figura 30. Mapa da Cidade de Luanda
[fonte: <http://www.hdtravelpics.com/maps-of-luanda-2/>]

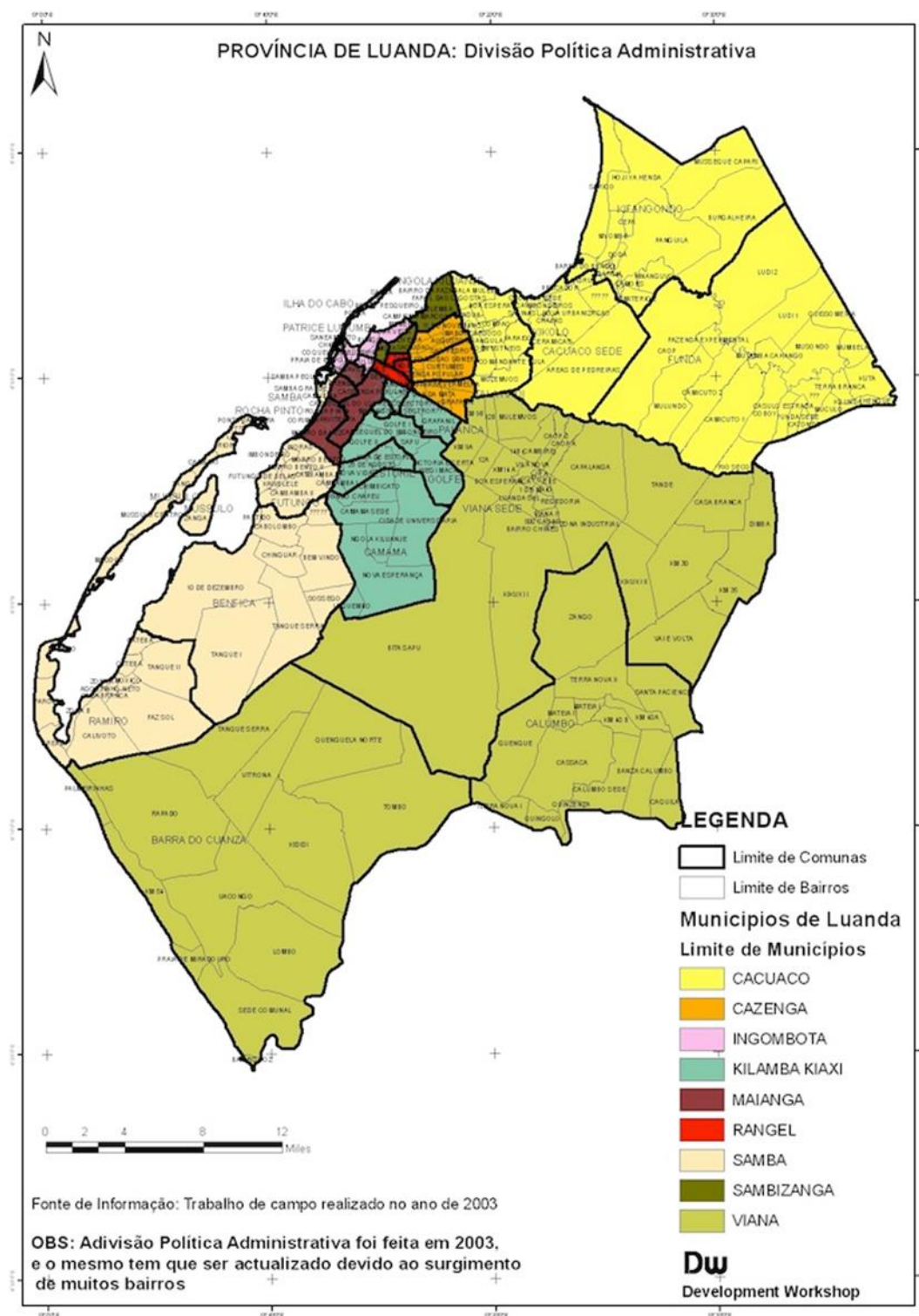


Figura 31. Mapa da Cidade de Luanda

[fonte: <http://www.hdrtravelpics.com/maps-of-luanda-2/>]

Apêndice 5. Fotos de Navios de última geração que apenas escalam portos de águas profundas.



Figura 32. Maior navio da Maersk Line, Triple-E
[fonte: www.youtube-nocookie.com/embed/YywZ5PJRpig?rel=0]

Esta página foi propositadamente deixada em branco

Anexo 1. Documentos para a solicitação do inquérito às entidades


PORTO DE LUANDA E.P.
**GABINETE DO ADMINISTRADOR P/ÁREA
DE RECURSOS HUMANOS E ADMINISTRATIVA**


RECEBIDO POR: *Niçuel*
AOS: *17.1.14*

À(O)
CEPE/Hillemars
ATT: DR. Tenes Vicente Rundo
Director

LUANDA

N/REFERENCIA Nº 01/68.00/68.02/2014. S/COMUNICAÇÃO N/REFERÊNCIA

ASSUNTO: **SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE VISITA
DE ESTUDO E RECOLHA DE INFORMAÇÃO
E BIBLIOGRAFIA DE CONCLUSÃO DE CURSO.**

Lauro
RECEBIDO
16 JAN. 2014
SOGESTER

OS NOSSOS MELHORES CUMPRIMENTOS.

Com o objectivo de efectuarem a recolha de informação e bibliografia, para a conclusão do Curso de Mestrado em Gestão Portuária, que decorre nas Instalações da **ESCOLA SUPERIOR NAÚTICA INFANTE D. HENRIQUE**, em Lisboa-Portugal e de acordo com as sugestões dadas pela referida Instituição.

Vimos com a presente solicitar os bons ofícios de V.Excias, no sentido de concederem o apoio necessário e autorizarem a visita às vossas Instituições ou Instalações Portuárias a um grupo de Bolseiros da Empresa Portuária de Luanda, cujos nomes são os seguintes;

1. **António Graciano**, Técnico Superior de 1ª Classe;
2. **Emiliana Orlando**, Técnica Superior de 1ª Classe;
3. **Rodrigues Alberto**, Técnico superior de 2ª Classe;
4. **Iracema Jandira C. de Carvalho Narciso**, Técnica Superior de 3ª Classe;
5. **Yuri Garcia Vinhas**, Técnico Superior de 3ª Classe;
6. **Job Socola Pereira Bravo**, Técnico Superior de 3ª Classe;
7. **José Eugénio Lourenço Quengue**, Técnico Superior de 3ª Classe e,
8. **Lote Chiquemba D. Calique**, Supervisor de Segurança Portuária de 1ª Classe, respectivamente.

IPGWL
10.01.2014

De salientar que, as referidas visitas de estudo serão de acordo a disponibilidade e agenda de V.Excias.

LUANDA AOS 09 DE JANEIRO DE 2014.

Recb 16/01/14
aos 16/01/14

JOSÉ DA ROCHA SARDINHA DE CASTRO
(ADMINISTRADOR)

Avenida 4 de Fevereiro, Caixa Postal -1229, Telef/Fax-222 311178, e-mail: geral@portoluanda.co.ao

Telex # 92.359 12.49
Laureinda António
11.01.14

SECRETARIADO DA UNICARGAS
RECEPCÃO
DATA 16/01/14
ASS. *Stefania da Rosa*

INCFH
Filomena
21/1/14

16/01/14
NDS
20.1.14



REPÚBLICA DE ANGOLA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
CONSELHO NACIONAL DE CARREGADORES
DIRECÇÃO GERAL

Sede: Palácio de Vidro, 5º andar, CX Postal 2223; Telefone +(244) 222-311339/40/41; Fax 222-310555- Luanda, Angola.

! Agente.

A AT. do Sr. Administrador

do Conselho Nacional de Carregadores

em Luanda

para o Sr. José da Rocha Sardinha de Castro

14/01/2014

Ao

Exmo Senhor Administrador

para área de Recursos Humanos e

Administrativa do Porto de Luanda

Att: Sr. José da Rocha Sardinha de Castro

N/Ref. 0112.11.01.2014

Assunto: Solicitação de autorização de visita de estudo e recolha de
Informação e bibliografia de conclusão de curso

Exmo Senhor,

Os nossos melhores cumprimentos.

Servimo-nos do presente para agradecer e responder o vosso ofício nº 01/68.00/68.02/2014, datado de 09 de Janeiro de 2014, relacionado com o assunto em epígrafe, informando-vos que a referida visita do grupo de Bolseiros da vossa empresa está prevista para o dia 28 de Janeiro (terça-feira), no período das 10h00 às 11h:30, nas instalações da Bolsa Nacional de Frete, sita na Rua Rainha Nzinga, nº 74, 8º andar, edifício da Cosal.

Sem outro assunto de momento, subscrevemo-nos com a elevada estima e consideração.

Direcção Geral do Conselho Nacional de Carregadores em Luanda, 24 de Janeiro de 2014





À
Direcção das Oficinas Gerais
CFL, E.P

Luanda

C.c.: Dir.Exploração

Assunto: “Carta de Autorização”

Saudações laborais;

Exmos.,

Com base no despacho do Presidente do Conselho de Administração, a Direcção Comercial comunica as áreas acima mencionadas, que o Senhor Rodrigues Alberto, está autorizado a superiormente visitar as instalações do CFL, para fins de estudo.

Para os devidos efeitos, queremos que se tome conhecimento.

Sem outro assunto de momento, despedimo-nos com alta estima e consideração.

**DIRECÇÃO COMERCIAL DA EMPRESA CAMINHOS DE FERRO DE
LUANDA, AOS 23 DE JANEIRO DE 2014**

O Director Comercial,

António Coelho Fernando da Cruz



PORTO DE LUANDA E.P.

**GABINETE DO ADMINISTRADOR P/ÁREA
DE RECURSOS HUMANOS E ADMINISTRATIVA**

*Supervisor da
Diagnose - LD*

N/REFERENCIA

S/COMUNICAÇÃO

Nº _____/68.00/68.02/2014.

**ASSUNTO: SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE VISITA
DE ESTUDO E RECOLHA DE INFORMAÇÃO
E BIBLIOGRAFIA DE CONCLUSÃO DE CURSO.**

À(O)

*Ministério dos
Transportes*

LUANDA

N/REFERÊNCIA



OS NOSSOS MELHORES CUMPRIMENTOS.

Com o objectivo de efectuem a recolha de informação e bibliografia, para a conclusão do **Curso de Mestrado em Gestão Portuária**, que decorre nas Instalações da **ESCOLA SUPERIOR NAÚTICA INFANTE D. HENRIQUE**, em Lisboa-Portugal e de acordo com as sugestões dadas pela referida Instituição.

Vimos com a presente solicitar os bons ofícios de V.Excias, no sentido de concederem o apoio necessário e autorizarem a visita às vossas Instituições ou Instalações Portuárias, a um grupo de Bolseiros da Empresa Portuária de Luanda, cujos nomes são os seguintes;

1. **António Graciano**, Técnico Superior de 1ª Classe;
2. **Emiliana Orlando**, Técnica Superior de 1ª Classe;
3. **Rodrigues Alberto**, Técnico superior de 2ª Classe;
4. **Iracema Jandira C. de Carvalho Narciso**, Técnica Superior de 3ª Classe;
5. **Yuri Garcia Vinhas**, Técnico Superior de 3ª Classe;
6. **Job Socola Pereira Bravo**, Técnico Superior de 3ª Classe;
7. **José Eugénio Lourenço Quengue**, Técnico Superior de 3ª Classe e,
8. **Lote Chiquemba D. Calique**, Supervisor de Segurança Portuária de 1ª Classe, respectivamente.

De salientar que, as referidas visitas de estudo serão de acordo a disponibilidade e agenda de V.Excias.

LUANDA AOS 09 DE JANEIRO DE 2014.

José da Rocha Sardinha de Castro

(ADMINISTRADOR)

Avenida 4 de Fevereiro, Caixa Postal -1229, Telef/Fax-222 311178, e-mail: geral@portoluanda.co.ao



PORTO DE LUANDA E.P.

**GABINETE DO ADMINISTRADOR P/ÁREA
DE RECURSOS HUMANOS E ADMINISTRATIVA**



À(O)

*Ministério do
Transportes*

LUANDA

N/REFERENCIA

Nº 01 /68.00/68.02/2014.

S/COMUNICAÇÃO

N/REFERÊNCIA

ASSUNTO: **SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE VISITA
DE ESTUDO E RECOLHA DE INFORMAÇÃO
E BIBLIOGRAFIA DE CONCLUSÃO DE CURSO.**

OS NOSSOS MELHORES CUMPRIMENTOS.

Com o objectivo de efectuem a recolha de informação e bibliografia, para a conclusão do **Curso de Mestrado em Gestão Portuária**, que decorre nas Instalações da **ESCOLA SUPERIOR NAÚTICA INFANTE D. HENRIQUE**, em Lisboa-Portugal e de acordo com as sugestões dadas pela referida Instituição.

Vimos com a presente solicitar os bons officios de V.Excias, no sentido de concederem o apoio necessário e autorizarem a visita às vossas Instituições ou Instalações Portuárias, a um grupo de Bolseiros da Empresa Portuária de Luanda, cujos nomes são os seguintes;

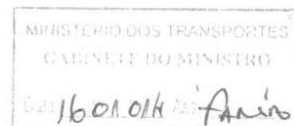
1. **António Graciano**, Técnico Superior de 1ª Classe;
2. **Emiliana Orlando**, Técnica Superior de 1ª Classe;
3. **Rodrigues Alberto**, Técnico superior de 2ª Classe,
4. **Iracema Jandira C. de Carvalho Narciso**, Técnica Superior de 3ª Classe;
5. **Yuri Garcia Vinhas**, Técnico Superior de 3ª Classe;
6. **Job Socola Pereira Bravo**, Técnico Superior de 3ª Classe;
7. **José Eugénio Lourenço Quengue**, Técnico Superior de 3ª Classe e,
8. **Lote Chiquemba D. Calique**, Supervisor de Segurança Portuária de 1ª Classe, respectivamente.

De salientar que, as referidas visitas de estudo serão de acordo a disponibilidade e agenda de V.Excias.

LUANDA AOS 09 DE JANEIRO DE 2014.

JOSÉ DA ROCHA SARDINHA DE CASTRO

(ADMINISTRADOR)



Avenida 4 de Fevereiro, Caixa Postal -1229, Telef/Fax-222 311178, e-mail: geral@portoluanda.co.ao



REPÚBLICA DE ANGOLA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DE ESTUDOS, PLANEAMENTO E ESTATÍSTICA
Avenida 4 de Fevereiro nº 42, 13º Andar, Edifício da Secil, Luanda-Angola
Telefone 222 311520, Fax 222 311800

Ao
Gabinete do Administrador Para Área
de Recursos Humanos e
Administrativa
Att: Senhor José da Rocha S. de Castro
Administrador

LUANDA

OFÍCIO

N.º 036 /02.05/2014

ASSUNTO: Solicitação de Autorização de Visita de Estudo e Recolha de Informação e Bibliografia de Conclusão de Curso.

Os Nossos Melhores Cumprimentos,

Servimo-nos do presente para informar que acusamos a recepção do vosso ofício nº.01/68.02/2014, datado de 09 de Janeiro do corrente, cujo teor faz referência acima exposto.

Vimos, pelo presente informar que poderão contactar os técnicos abaixo indicados para efectuarem a recolha de informação e bibliografia.

- Fernanda Oliveira Sebastião Vasconcelos – 923 32 35 39
- Diamantino Pacheco Ramos Freire – 919 72 02 07
- Mirélia Suamunu – 923 66 49 12

Sem outro assunto de momento, subscrevemo-nos com elevada estima e consideração.

Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística, em Luanda, aos 22 de Janeiro de 2014.

A Directora


Teresa Vicente Muro



PORTO DE LUANDA E.P.
**GABINETE DO ADMINISTRADOR P/ÁREA
DE RECURSOS HUMANOS E ADMINISTRATIVA**

A(O)

*Direccão Geral
de Multiparques*

LUANDA

N/REFERENCIA

Nº 01 /68.00/68.02/2014.

S/COMUNICAÇÃO

N/REFERÊNCIA

ASSUNTO: **SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE VISITA
DE ESTUDO E RECOLHA DE INFORMAÇÃO
E BIBLIOGRAFIA DE CONCLUSÃO DE CURSO.**

OS NOSSOS MELHORES CUMPRIMENTOS.

Com o objectivo de efectuem a recolha de informação e bibliografia, para a conclusão do **Curso de Mestrado em Gestão Portuária**, que decorre nas Instalações da **ESCOLA SUPERIOR NAÚTICA INFANTE D. HENRIQUE**, em Lisboa-Portugal e de acordo com as sugestões dadas pela referida Instituição.

Vimos com a presente solicitar os bons ofícios de V.Excias, no sentido de concederem o apoio necessário e autorizarem a visita às vossas Instituições ou Instalações Portuárias, a um grupo de Bolseiros da Empresa Portuária de Luanda, cujos nomes são os seguintes;

1. **António Graciano**, Técnico Superior de 1ª Classe;
2. **Emiliana Orlando**, Técnica Superior de 1ª Classe;
3. **Rodrigues Alberto**, Técnico superior de 2ª Classe,
4. **Iracema Jandira C. de Carvalho Narciso**, Técnica Superior de 3ª Classe;
5. **Yuri Garcia Vinhas**, Técnico Superior de 3ª Classe;
6. **Job Socola Pereira Bravo**, Técnico Superior de 3ª Classe;
7. **José Eugénio Lourenço Quengue**, Técnico Superior de 3ª Classe e,
8. **Lote Chiquemba D. Calique**, Supervisor de Segurança Portuária de 1ª Classe, respectivamente.

De salientar que, as referidas visitas de estudo serão de acordo a disponibilidade e agenda de V.Excias.

LUANDA AOS 09 DE JANEIRO DE 2014.

José da Rocha Sardinha de Castro
JOSÉ DA ROCHA SARDINHA DE CASTRO
(ADMINISTRADOR)



Avenida 4 de Fevereiro, Caixa Postal -1229, Telef/Fax-222 311178, e-mail: geral@portoluanda.co.ao

Telef# 9235912.49

Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos – 1ª Parte.

Indique a sua opinião com um "X" ou com um pequeno comentário escrito

1. Tem havido prejuízos financeiros na empresa devido ao congestionamento?

Sim X

Não _____

Nenhum _____

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente no desenvolvimento económico do país?

Sim X

Não _____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim X

Não _____

Porque sim:

Porque tem havido muito constrangimento
com o tráfego sobre tudo devido o fluxo
das ~~CALHAS~~ CAMINHÕES,

Porque não:

4. Acha que deve haver um regulamento que ordena o horário a que os caminhões devem circular na via portuária e no porto?

Sim X

Não _____

a) A que horas?

24/24h _____

Só de madrugada X

5. Acha melhor o governo construir uma via expressa de acesso ao Porto só para caminhões/veículos pesados?

Sim _____

Não ☒

6. Acha melhor voltarmos no sistema ferroviário para o escoamento das mercadorias do Porto?

Sim ☒

Não _____

7. O que acha de solucionar o problema através do sistema ferroviário com 2 vias/sentidos para permitir que não haja impedimento no vai e vem dos comboios?

Sim _____

Não _____

Esta é uma solução que se impõe a partir de grandes benefícios, apesar de ter poucas implicações com o Tráfego Rodoviário.

8. Concorda que o sistema ferroviário com 2 sentidos viabiliza que o transporte de passageiros como o de carga?

Sim ☒

Não _____

9. Criando portos secos em zonas estratégicas ao longe da ferrovia onde os sistemas rodoviários pudessem fazer recolha das mercadorias (contentores) minimizaria significativamente o congestionamento de mercadoria no parque do porto e o engarrafamento na via principal de acesso ao porto.

Concorda com a ideia ☒

Discorda com a ideia _____

Sem opinião _____

10. Consegue quantificar os prejuízos que sua empresa já teve devido ao congestionamento de navio/mercadoria no portão/espera de caminhões?

Sim _____

Não ☒

a) Se sim, quanto ou qual é a media das perdas anual?

Muito _____

Pouco _____

Nem por isso _____

11. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?

12. O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe casou problemas diante dos clientes:

Sim _____

Não _____

13. O que faz para cativar os clientes fase a problemática?

Indeniza _____

Negoceia _____

Sem comentários _____

a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento poder?

Explicar-lhes _____

Apontar/culpar o atraso por parte do Porto _____

Sem opinião _____

14. Dos seguintes Pontos qual acham melhor para a solução do problema:

a) Criar ferrovias com duas vias paralelas entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?

Sim _____

Não _____

15. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circularem 24/24h sem nunca se cruzarem

Sim _____

Não _____

16. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?

Sim _____

Não ☒

17. Em que zona/sentido/direção deve se criar a via expressa?

a) Porto=> Boa Vista => Panguila =>

Sim _____

Não _____

b) Porto=> Marginal=> Bairro Azul=> Benfica=>

Sim _____

Não _____

c) Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana=>

Sim _____

Não _____

d) Criar a extensão do Porto de Luanda até Cacuo através de terrapleno e fazer/construir parques logísticos ao longo desta e ao mesmo tempo vários pontos rodoferroviários para acesso aos parques logísticos?

Sim ☒ _____

Não _____

18. Quais dessas possíveis soluções acham ideal para eliminar os diversos congestionamentos que se verificam nos acessos ao Porto?

a) _____

b) _____

c) _____

d) _____

a) Porque acha este, o melhor/viável?

19. Acha que o futuro Porto da Barra do Dande vai resolver todos os problemas que se veve no Porto de Luanda?

Sim ☒ _____

Não _____

Não

Não

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

*Nome do inquirido /a _____

Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos – 1ª Parte.

Indique a sua opinião com um "X" ou com um pequeno comentário escrito

1. Tem havido prejuízos financeiros na empresa devido ao congestionamento?

Sim X

Não _____

Nenhum _____

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente no desenvolvimento económico do país?

Sim X

Não _____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim X

Não _____

Porque sim:

Redução do nº de camiões a entrar na cidade; Redução dos
impactos ambientais; Redução do nº de acidentes; Redução de
tráfego nos centros da cidade, etc.

Porque não:

4. Acha que deve haver um regulamento que ordena o horário a que os caminhões devem circular na via portuária e no porto?

Sim X

Não _____

a) A que horas?

24/24h _____

Só de madrugada X

5. Acha melhor o governo construir uma via expressa de acesso ao Porto só para caminhões/veículos pesados?
Sim ☒
Não
6. Acha melhor voltarmos no sistema ferroviário para o escoamento das mercadorias do Porto?
Sim
Não ☒
7. O que acha de solucionar o problema através do sistema ferroviário com 2 vias/sentidos para permitir que não haja impedimento no vai e vem dos comboios?
Sim ☒
Não
8. Concorda que o sistema ferroviário com 2 sentidos viabiliza que o transporte de passageiros como o de carga?
Sim ☒
Não
9. Criando portos secos em zonas estratégicas ao longe da ferrovia onde os sistemas rodoviários pudessem fazer recolha das mercadorias (contentores) minimizaria significativamente o congestionamento de mercadoria no parque do porto e o engarrafamento na via principal de acesso ao porto.
Concorda com a ideia ☒
Discorda com a ideia
Sem opinião
10. Consegue quantificar os prejuízos que sua empresa já teve devido ao congestionamento de navio/mercadoria no portão/espera de caminhões?
Sim
Não
- a) Se sim, quanto ou qual é a media das perdas anual?
Muito
Pouco
Nem por isso

11. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?
- _____
- _____
- _____
12. O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe casou problemas diante dos clientes:
- Sim ☒ _____
- Não _____
13. O que faz para cativar os clientes face a problemática?
- Indeniza _____
- Negocia ☒ _____
- Sem comentários _____
- a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento poder?
- Explicar-lhes ☒ _____
- Apontar/culpar o atraso por parte do Porto _____
- Sem opinião _____
14. Dos seguintes Pontos qual acham melhor para a solução do problema:
- a) Criar ferrovias com duas vias paralelas entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?
- Sim ☒ _____
- Não _____
15. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circular em 24/24h sem nunca se cruzarem
- Sim ☒ _____
- Não _____
16. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?
- Sim ☒ _____
- Não _____

17. Em que zona/sentido/direção deve se criar a via expressa?

a) Porto=> Boa Vista => Panguila =>

Sim ☐

Não ☐

b) Porto=> Marginal=> Bairro Azul=> Benfica=>

Sim ☐

Não ☐

c) Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana=>

Sim ☐

Não ☐

d) Criar a extensão do Porto de Luanda até Cacuaco através de terrapleno e fazer/construir parques logísticos ao longo desta e ao mesmo tempo vários pontos rodoferroviários para acesso aos parques logísticos?

Sim ☒

Não ☐

18. Quais dessas possíveis soluções acham ideal para eliminar os diversos congestionamentos que se verificam nos acessos ao Porto?

a) ☐

b) ☐

c) ☐

d) ☒

a) Porque acha este, o melhor/viável?

É bom criar um eixo de Transporte Para redução do
Tráfego de veículos Pesados Para Transporte de mercadorias
no ambiente urbano. (extensão do Porto de Luanda até Cacuaco)
e ao mesmo tempo, os produtos serão transportados Para vários Pontos (Tamanha
Rodoferryários Para acesso aos Parques Logísticos, etc.

19. Acha que o futuro Porto da Barra do Dande vai resolver todos os problemas que se veem no Porto de Luanda?

Sim ☒

Não ☐

20. Concorda que o governo invista na construção desse novo Porto?

Sim X

Não _____

21. Acha que sua empresa teria mais rendimento económico senão houvesse o congestionamento de mercadoria /caminhões/navios no Porto?

Sim X

Não _____

22. Opinião livre sobre o assunto em epígrafe:

Para minimizar os graves e fortes problemas de acesso Prodoferviário no Porto de Wanda, pode-se transformar o Porto de Wanda para um centro giro, sobre tudo na construção do Porto do Dardo para permitir o des congestionamento a actual Porto de Wanda e tendo em conta a pouca capacidade que este tem para responder à procura.

Assim, o congestionamento no Porto de Wanda e não só, nas vias de acesso ao Porto de Wanda, tem contribuído negativamente do desenvolvimento económico do país. Pode-se criar vias exclusivas para Camións Camións Pesados e Transporte de Mercadorias até os Terminais de Carga.

***Os seguintes dados não são obrigatórios**

*Nome da Empresa _____

*Nome do inquirido /a _____



ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE
Paço de Arcos

COMPROVATIVO DE MATRÍCULA/INSCRIÇÃO

Declara-se que o(a) estudante Rodrigues Alberto
filho(a) de M. Luísa e
de Alberto
portador(a) do B.I. nº 6340218P7 efectuou a matrícula/inscrição(*) nesta Escola
no ano lectivo 2013/2014 no 2º ano do curso de Restrição ou
Restrição Portuária

Esta declaração pode ser utilizada para os seguintes fins:

- IRS, ADSE, passe social, prestações familiares, segurança social, militares, bolsas de estudo.
- Outro (especifique): Varias Eutricas

Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, 27 de Novembro de 2013.

A Administradora

PPBm
(Patrícia Pinto Braz)

(*) Riscar o não aplicável

F-SA-23/2 (12/09/2013)



Escola Superior Náutica Infante D. Henrique
Conselho Técnico-Científico

Departamento de Transportes e Logística

Curso de Mestrado em Gestão Portuária

Dissertação, Projecto ou Relatório Profissional

Ano Lectivo: 2013 / 2014

Dissertação ☐ Projecto ☒ Relatório Profissional ☐

Local: Paço de Arcos

Tema: **Acessibilidades aos portos: Estudo sobre problemas de congestionamento nas acessibilidades rodo e ferroviárias ao Porto de Luanda**

Orientador: **João Figueira de Sousa**

Co-orientador: **Orlando Mota Duarte**

Sumário: A literatura especializada confirma hoje que os portos modernos não podem funcionar eficazmente e desenvolver-se se não possuírem franças acessibilidades que garantam um rápido escoamento das mercadorias que neles transitam.

Tendo em conta os graves problemas de acessos rodo e ferroviários ao porto de Luanda, pretende-se com este projeto efetuar uma reflexão sobre o tema, identificar os problemas e procurar evidenciar caminhos de solução.

Para o efeito, pretende-se fazer uma revisão de literatura sobre a temática, fazer um levantamento da situação atual e das alterações e soluções recentemente adotadas naqueles portos

Em síntese, pretende-se obter resultados que possam definir caminhos viáveis para a solução dos problemas de congestionamento que atualmente dificultam o escoamento de mercadoria do porto de Luanda, na ligação ao seu *hinterland*.

O aluno: Rodrigues Alberto (Rodrigues Alberto)

Orientador: [Assinatura]

O Co-orientador: [Assinatura]

Aprovado pela Comissão Coordenadora do Curso	Aprovado pela Comissão Coordenadora do Conselho-Técnico Científico
ENIDH, <u>15/10/2013</u>	ENIDH, <u>15/10/2013</u>
O Coordenador do Curso - <u>[Assinatura]</u>	O Presidente do CTC - <u>[Assinatura]</u>

Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos – 1ª Parte.

Indique a sua opinião com um "X" ou com um pequeno comentário escrito

1. Tem havido prejuízos financeiros na empresa devido ao congestionamento?

Sim X

Não _____

Nenhum _____

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente no desenvolvimento económico do país?

Sim X

Não _____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim X

Não _____

Porque sim:

Por causa do congestionamento que vem
criando nos navios ao chegar bem como
a queda frequente dos contentores na via

Porque não:

4. Acha que deve haver um regulamento que ordena o horário a que os caminhões devem circular na via portuária e no porto?

Sim X

Não _____

a) A que horas?

24/24h 22.30 até as 5 horas da manhã

Só de madrugada _____

5. Acha melhor o governo construir uma via expressa de acesso ao Porto só para caminhões/veículos pesados?

Sim x_____

Não _____

6. Acha melhor voltarmos no sistema ferroviário para o escoamento das mercadorias do Porto?

Sim x_____

Não _____

7. O que acha de solucionar o problema através do sistema ferroviário com 2 vias/sentidos para permitir que não haja impedimento no vai e vem dos comboios?

Sim _____

Não _____

8. Concorde que o sistema ferroviário com 2 sentidos viabiliza que o transporte de passageiros como o de carga?

Sim x_____

Não _____

9. Criando portos secos em zonas estratégicas ao longe da ferrovia onde os sistemas rodoviários pudessem fazer recolha das mercadorias (contentores) minimizaria significativamente o congestionamento de mercadoria no parque do porto e o engarrafamento na via principal de acesso ao porto.

Concorda com a ideia x_____

Discorda com a ideia _____

Sem opinião _____

10. Consegue quantificar os prejuízos que sua empresa já teve devido ao congestionamento de navio/mercadoria no portão/espera de caminhões?

Sim x_____

Não _____

a) Se sim, quanto ou qual é a media das perdas anual?

Muito x_____

Pouco _____

Nem por isso _____

11. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?

12. O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe casou problemas diante dos clientes:

Sim x

Não _____

13. O que faz para cativar os clientes face a problemática?

Indeniza _____

Negoceia _____

Sem comentários x

a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento poder?

Explicar-lhes _____

Apontar/culpar o atraso por parte do Porto _____

Sem opinião x

14. Dos seguintes Pontos qual acham melhor para a solução do problema:

a) Criar ferrovias com duas vias paralelas entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?

Sim x

Não _____

15. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circulararem 24/24h sem nunca se cruzarem

Sim x

Não _____

16. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?

Sim x

Não _____

17. Em que zona/sentido/direção deve se criar a via expressa?

a) Porto=> Boa Vista => Panguila =>

Sim ☒ _____

Não _____

b) Porto=> Marginal=> Bairro Azul=> Benfica=>

Sim _____

Não _____

c) Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana=>

Sim _____

Não _____

d) Criar a extensão do Porto de Luanda até Cacucaco através de terrapleno e fazer/construir parques logísticos ao longo desta e ao mesmo tempo vários pontos rododotferroviários para acesso aos parques logísticos?

Sim _____

Não ☒ _____

18. Quais dessas possíveis soluções acham ideal para eliminar os diversos congestionamentos que se verificam nos acessos ao Porto?

a) ☒ _____

b) _____

c) _____

d) ☒ _____

a) Porque acha este, o melhor/viável?

Porque a Moçimela e o Sambizanga encontram-se
no processo de requalificação, já é o momento
pensar fazer uma via expressa.

19. Acha que o futuro Porto da Barra do Dande vai resolver todos os problemas que se veem no Porto de Luanda?

Sim ☒ _____

Não _____

20. Concorda que o governo invista na construção desse novo Porto?

Sim f

Não _____

21. Acha que sua empresa teria mais rendimento económico senão houvesse o congestionamento de mercadoria /caminhões/navios no Porto?

Sim x

Não _____

22. Opinião livre sobre o assunto em epígrafe:

O congestionamento é um mal que
suferna o Porto de Louanda em particular
e da cidade de Louanda em geral.

HA o glaa Projecto de Construção no ramo
ferroviário da construção do sistema
monotrilho, que evita o aglomerado
de passageiros.

A construção do Porto da Baixa do Pande
é uma das soluções para descongestionar
o Porto de Louanda.

***Os seguintes dados não são obrigatórios**

*Nome da Empresa _____

*Nome do inquirido /a Orlando J. J. J.

Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos – 1ª Parte.

Indique a sua opinião com um “X” ou com um pequeno comentário escrito

1. Tem havido prejuízos financeiros na empresa devido ao congestionamento?

Sim _____

Não _____

Nenhum X

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente no desenvolvimento económico do país?

Sim X

Não _____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim _____

Não _____

Porque sim:

NÃO TENHO INFORMAÇÃO SUFICIENTE PARA RESPONDER

Porque não:

4. Acha que deve haver um regulamento que ordena o horário a que os camiões devem circular na via portuária e no porto?

Sim X

Não _____

a) A que horas?

24/24h _____

Só de madrugada X

5. Acha melhor o governo construir uma via expressa de acesso ao Porto só para caminhões/veículos pesados?

Sim _____

Não X _____

6. Acha melhor voltarmos no sistema ferroviário para o escoamento das mercadorias do Porto?

Sim X _____

Não _____

7. O que acha de solucionar o problema através do sistema ferroviário com 2 vias/sentidos para permitir que não haja impedimento no vai e vem dos comboios?

Sim X _____

Não _____

8. Concorda que o sistema ferroviário com 2 sentidos viabiliza que o transporte de passageiros como o de carga?

Sim X _____

Não _____

9. Criando portos secos em zonas estratégicas ao longe da ferrovia onde os sistemas rodoviários pudessem fazer recolha das mercadorias (contentores) minimizaria significativamente o congestionamento de mercadoria no parque do porto e o engarrafamento na via principal de acesso ao porto.

Concorda com a ideia X _____

Discorda com a ideia _____

Sem opinião _____

10. Consegue quantificar os prejuízos que sua empresa já teve devido ao congestionamento de navio/mercadoria no portão/espera de caminhões?

Sim _____

Não X _____

a) Se sim, quanto ou qual é a media das perdas anual?

Muito _____

Pouco _____

Nem por isso _____

11. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?

12. O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe casou problemas diante dos clientes:

Sim _____

Não ☒

13. O que faz para cativar os clientes fase a problemática?

Indeniza _____

Negoceia _____

Sem comentários _____

a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento poder?

Explicar-lhes _____

Apontar/culpar o atraso por parte do Porto _____

Sem opinião _____

14. Dos seguintes Pontos qual acham melhor para a solução do problema:

a) Criar ferrovias com duas vias paralelas entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?

Sim _____

Não ☒

15. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circularem 24/24h sem nunca se cruzarem

Sim ☒

Não _____

16. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?

Sim _____

Não ☒

17. Em que zona/sentido/direção deve se criar a via expressa?

a) Porto=> Boa Vista => Panguila =>

Sim_____

Não_____

b) Porto=> Marginal=> Bairro Azul=> Benfica=>

Sim_____

Não_____

c) Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana=>

Sim_____

Não_____

d) Criar a extensão do Porto de Luanda até Cacuo através de terrapleno e fazer/construir parques logísticos ao longo desta e ao mesmo tempo vários pontos rodoferroviários para acesso aos parques logísticos?

Sim_____

Não_____

18. Quais dessas possíveis soluções acham ideal para eliminar os diversos congestionamentos que se verificam nos acessos ao Porto?

a) _____

b) _____

c) _____

d) _____

a) Porque acha este, o melhor/viável?

19. Acha que o futuro Porto da Barra do Dande vai resolver todos os problemas que se veve no Porto de Luanda?

Sim_____

Não_____

Não _____

Não

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are approximately 20 lines visible. The paper appears to be a standard notebook page.

*Nome da Empresa Autoridade de Transportes de Luanda
*Nome do inquirido /a HELDER PEREIRA

Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos – 1ª Parte.

Indique a sua opinião com um "X" ou com um pequeno comentário escrito

1. Tem havido prejuízos financeiros na empresa devido ao congestionamento?

Sim X

Não _____

Nenhum _____

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente no desenvolvimento económico do país?

Sim X

Não _____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim X

Não _____

Porque sim:

Devido ao Congestionamento verificado, acredita-se
que se o porto situasse localizado numa
área onde o trânsito fosse mais fluído existia melhor a
actividade e evitaria o congestionamento de merc
doria, levando muito tempo na movimentação de merc
doria, os camiões fica 1 ou 2 horas na espera para

Porque não:

4. Acha que deve haver um regulamento que ordena o horário a que os caminhões devem circular na via portuária e no porto?

Sim X

Não X

a) A que horas?

24/24h 24 horas

Só de madrugada _____

11. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?

12. O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe casou problemas diante dos clientes:

Sim ☒

Não ☐

13. O que faz para cativar os clientes face a problemática?

Indeniza ☐

Negoceia ☐

Sem comentários ☒

a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento poder?

Explicar-lhes ☐

Apontar/culpar o atraso por parte do Porto ☐

Sem opinião ☒

14. Dos seguintes Pontos qual acham melhor para a solução do problema:

a) Criar ferrovias com duas vias paralelas entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?

Sim ☒

Não ☐

15. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circular em 24/24h sem nunca se cruzarem

Sim ☒

Não ☐

16. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?

Sim ☒

Não ☐

Sim Q

Não _____

Sim X

Não_____

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are approximately 20 lines visible. The paper appears to be a standard notebook page.

*Nome da Empresa _____

*Nome do inquirido /a _____



PORTO DE LUANDA E.P.

**GABINETE DO ADMINISTRADOR P/ÁREA
DE RECURSOS HUMANOS E ADMINISTRATIVA**

À(O)

LUANDA

N/REFERENCIA

Nº _____/68.00/68.02/2014.

S/COMUNICAÇÃO

N/REFERÊNCIA

ASSUNTO: **SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE VISITA
DE ESTUDO E RECOLHA DE INFORMAÇÃO
E BIBLIOGRAFIA DE CONCLUSÃO DE CURSO.**

OS NOSSOS MELHORES CUMPRIMENTOS.

Com o objectivo de efectuem a recolha de informação e bibliografia, para a conclusão do **Curso de Mestrado em Gestão Portuária**, que decorre nas Instalações da **ESCOLA SUPERIOR NAÚTICA INFANTE D. HENRIQUE**, em Lisboa-Portugal e de acordo com as sugestões dadas pela referida Instituição.

Vimos com a presente solicitar os bons officios de V.Excias, no sentido de concederem o apoio necessário e autorizarem a visita às vossas Instituições ou Instalações Portuárias, a um grupo de Bolseiros da Empresa Portuária de Luanda, cujos nomes são os seguintes;

1. **António Graciano**, Técnico Superior de 1ª Classe;
2. **Emiliana Orlando**, Técnica Superior de 1ª Classe;
3. **Rodrigues Alberto**, Técnico superior de 2ª Classe,
4. **Iracema Jandira C. de Carvalho Narciso**, Técnica Superior de 3ª Classe;
5. **Yuri Garcia Vinhas**, Técnico Superior de 3ª Classe;
6. **Job Socola Pereira Bravo**, Técnico Superior de 3ª Classe;
7. **José Eugénio Lourenço Quengue**, Técnico Superior de 3ª Classe e,
8. **Lote Chiquemba D. Calique**, Supervisor de Segurança Portuária de 1ª Classe, respectivamente.

De salientar que, as referidas visitas de estudo serão de acordo a disponibilidade e agenda de V.Excias.

LUANDA AOS 09 DE JANEIRO DE 2014.

JOSÉ DA ROCHA SARDINHA DE CASTRO

(ADMINISTRADOR)

Avenida 4 de Fevereiro, Caixa Postal 4000, P.O. Box 4000, Luanda, Angola



ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE

Paço de Arcos

COMPROVATIVO DE MATRÍCULA/INSCRIÇÃO

Declara-se que o(a) estudante Rodrigues Alberto
filho(a) de Margarida e
de Alberto
portador(a) do B.I. nº 634021897 efectuou a matrícula/inscrição(*) nesta Escola
no ano lectivo 2013/2014 no 2º ano do curso de Restrição de
Costas Portuárias

Esta declaração pode ser utilizada para os seguintes fins:

- IRS, ADSE, passe social, prestações familiares, segurança social, militares, bolsas de estudo.
- Outro (especifique): Varias entidades

Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, 27 de Novembro de 2013.

A Administradora

PPBuc

(Patrícia Pinto Braz)

(*) Riscar o não aplicável



Escola Superior Náutica Infante D. Henrique
Conselho Técnico-Científico

Departamento de Transportes e Logística

Curso de Mestrado em Gestão Portuária

Dissertação, Projecto ou Relatório Profissional

Ano Lectivo: 2013 / 2014

Dissertação ☐ Projecto ☒ Relatório Profissional ☐

Local: Paço de Arcos

Tema: **Acessibilidades aos portos: Estudo sobre problemas de congestionamento nas acessibilidades rodó e ferroviárias ao Porto de Luanda**

Orientador: **João Figueira de Sousa**

Co-orientador: **Orlando Mota Duarte**

Sumário: A literatura especializada confirma hoje que os portos modernos não podem funcionar eficazmente e desenvolver-se se não possuem francas acessibilidades que garantam um rápido escoamento das mercadorias que neles transitam.

Tendo em conta os graves problemas de acessos rodó e ferroviários ao porto de Luanda, pretende-se com este projeto efetuar uma reflexão sobre o tema, identificar os problemas e procurar evidenciar caminhos de solução.

Para o efeito, pretende-se fazer uma revisão de literatura sobre a temática, fazer um levantamento da situação atual e das alterações e soluções recentemente adotadas naqueles portos

Em síntese, pretende-se obter resultados que possam definir caminhos viáveis para a solução dos problemas de congestionamento que atualmente dificultam o escoamento de mercadoria do porto de Luanda, na ligação ao seu *hinterland*.

O aluno: Rodrigues Alberto (Rodrigues Alberto)

Orientador: [assinatura]

O Co-orientador: [assinatura]

Aprovado pela Comissão Coordenadora do
Curso

ENIDH,

15/10/2013

Aprovado pela Comissão Coordenadora do
Conselho-Técnico Científico

ENIDH,

15/10/2013

Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos – 1ª Parte.

Indique a sua opinião com um "X" ou com um pequeno comentário escrito

1. Tem havido prejuízos financeiros na empresa devido ao congestionamento?

Sim X

Não _____

Nenhum _____

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente no desenvolvimento económico do país?

Sim X

Não _____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim X

Não _____

Porque sim:

Acho que deveria estar fora da cidade
para evitar congestionamentos na cidade
principalmente na Boa Vista porquanto a
chegada dos funcionários aos serviços

Porque não:

4. Acha que deve haver um regulamento que ordena o horário a que os caminhões devem circular na via portuária e no porto?

Sim X

Não _____

a) A que horas?

24/24h _____

Só de madrugada X

5. Acha melhor o governo construir uma via expressa de acesso ao Porto só para caminhões/veículos pesados?
- Sim ☒
- Não ☐
6. Acha melhor voltarmos no sistema ferroviário para o escoamento das mercadorias do Porto?
- Sim ☒
- Não ☐
7. O que acha de solucionar o problema através do sistema ferroviário com 2 vias/sentidos para permitir que não haja impedimento no vai e vem dos comboios?
- Sim ☒
- Não ☐
8. Concorda que o sistema ferroviário com 2 sentidos viabiliza que o transporte de passageiros como o de carga?
- Sim ☒
- Não ☐
9. Criando portos secos em zonas estratégicas ao longe da ferrovia onde os sistemas rodoviários pudessem fazer recolha das mercadorias (contentores) minimizaria significativamente o congestionamento de mercadoria no parque do porto e o engarrafamento na via principal de acesso ao porto.
- Concorda com a ideia ☒
- Discorda com a ideia ☐
- Sem opinião ☐
10. Consegue quantificar os prejuízos que sua empresa já teve devido ao congestionamento de navio/mercadoria no portão/espera de caminhões?
- Sim ☐
- Não ☒
- a) Se sim, quanto ou qual é a média das perdas anual?
- Muito ☐
- Pouco ☐
- Nem por isso ☐

11. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?

Ha que lhes convencer que esperar ha
vantas

12. O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe casou problemas diante dos clientes:

Sim ☒

Não ☐

13. O que faz para cativar os clientes face a problemática?

Indeniza ☐

Negoceia ☒

Sem comentários ☐

a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento poder?

Explicar-lhes ☐

Apontar/culpar o atraso por parte do Porto ☒

Sem opinião ☐

14. Dos seguintes Pontos qual acham melhor para a solução do problema:

a) Criar ferrovias com duas vias paralelas entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?

Sim ☒

Não ☐

15. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circular em 24/24h sem nunca se cruzarem

Sim ☒

Não ☐

16. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?

Sim ☒

Não ☐

17. Em que zona/sentido/direção deve se criar a via expressa?

a) Porto=> Boa Vista => Panguila =>

Sim _____

Não _____

b) Porto=> Marginal=> Bairro Azul=> Benfica=>

Sim _____

Não _____

c) Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana=>

Sim ☒

Não _____

d) Criar a extensão do Porto de Luanda até Cacuaco através de terrapleno e fazer/construir parques logísticos ao longo desta e ao mesmo tempo vários pontos rodoferroviários para acesso aos parques logísticos?

Sim ☒

Não _____

18. Quais dessas possíveis soluções acham ideal para eliminar os diversos congestionamentos que se verificam nos acessos ao Porto?

a) _____

b) _____

c) ☒

d) _____

a) Porque acha este, o melhor/viável?

Porque ele encurta os eixos principais
de circulação e escoamento de mercadorias

19. Acha que o futuro Porto da Barra do Dande vai resolver todos os problemas que se veem no Porto de Luanda?

Sim _____

Não ☒

20. Concorda que o governo invista na construção desse novo Porto?

Sim ☒

Não ☐

21. Acha que sua empresa teria mais rendimento económico senão houvesse o congestionamento de mercadoria /caminhões/navios no Porto?

Sim ☒

Não ☐

22. Opinião livre sobre o assunto em epígrafe:

O assunto em si tem importância caso se concretize irá permitir o desenvolvimento do gerenciamento de mercadorias, armazenagem e distribuição. Os trabalhadores chegarão mais cedo ao local de trabalho.

***Os seguintes dados não são obrigatórios**

*Nome da Empresa Minttrans/Gepe

*Nome do inquirido /a Fernanda Vasconcelos

Inquérito sobre o congestionamento de mercadoria/acessos rodoviário ao porto de Luanda, etc., para fins de trabalho académicos – 1ª Parte.

Indique a sua opinião com um "X" ou com um pequeno comentário escrito

1. Tem havido prejuízos financeiros na empresa devido ao congestionamento?

Sim X

Não _____

Nenhum _____

2. O congestionamento que se verifica nas vias de acesso ao porto de Luanda contribui negativamente no desenvolvimento económico do país?

Sim X

Não _____

3. Na sua opinião acha que vale a pena transferir o Porto de Luanda para um outro sítio?

Sim X

Não _____

Porque sim:

Devido ao congestionamento verificado, acredita-se
que se o porto estivesse localizado numa
área onde o trânsito fosse mais expedito e
uma actividade e evitaria o congestionamento de merc
doria, teria-se um bom tempo na movimentação de merc
Porque não: doria, e camiões tra 1 ou 2 horas, no embarque

4. Acha que deve haver um regulamento que ordena o horário a que os camiões devem circular na via portuária e no porto?

Sim X

Não X

a) A que horas?

24/24h 24 horas

Só de madrugada _____

5. Acha melhor o governo construir uma via expressa de acesso ao Porto só para caminhões/veículos pesados?

Sim X

Não ~~X~~

6. Acha melhor voltarmos no sistema ferroviário para o escoamento das mercadorias do Porto?

Sim X

Não _____

7. O que acha de solucionar o problema através do sistema ferroviário com 2 vias/sentidos para permitir que não haja impedimento no vai e vem dos comboios?

Sim X

Não _____

8. Concorda que o sistema ferroviário com 2 sentidos viabiliza que o transporte de passageiros como o de carga?

Sim X

Não _____

9. Criando portos secos em zonas estratégicas ao longe da ferrovia onde os sistemas rodoviárias pudessem fazer recolha das mercadorias (contentores) minimizaria significativamente o congestionamento de mercadoria no parque do porto e o engarrafamento na via principal de acesso ao porto.

Concorda com a ideia X

Discorda com a ideia _____

Sem opinião _____

10. Consegue quantificar os prejuízos que sua empresa já teve devido ao congestionamento de navio/mercadoria no portão/espera de caminhões?

Sim _____

Não X

a) Se sim, quanto ou qual é a media das perdas anual?

Muito _____

Pouco _____

Nem por isso _____

11. De que forma consegue manter seus Clientes uma vez que fazer (uma) entrega de mercadoria vinda do porto nunca é na hora?

12. O congestionamento de mercadorias no Porto de Luanda já lhe casou problemas diante dos clientes:

Sim ☒

Não ☐

13. O que faz para cativar os clientes face a problemática?

Indeniza ☐

Negoceia ☐

Sem comentários ☒

a) Seus clientes percebem a problemática do congestionamento poder?

Explicar-lhes ☐

Apontar/culpar o atraso por parte do Porto ☐

Sem opinião ☒

14. Dos seguintes Pontos qual acham melhor para a solução do problema:

a) Criar ferrovias com duas vias paralelas entre o porto e os portos secos que se encontram na direção do caminho-de-ferro?

Sim ☒

Não ☐

15. Vias paralelas que permitam a circulação do comboio de passageiros e de carga circulararem 24/24h sem nunca se cruzarem

Sim ☒

Não ☐

16. Criar uma via expressa rodoviária só para caminhões para escoarem as mercadorias do porto?

Sim ☒

Não ☐

17. Em que zona/sentido/direção deve se criar a via expressa?

a) Porto=> Boa Vista => Panguila =>

Sim ☒ _____

Não _____

b) Porto=> Marginal=> Bairro Azul=> Benfica=>

Sim _____

Não _____

c) Porto => Sambizanga => Frescangol => Viana=>

Sim ☒ _____

Não _____

d) Criar a extensão do Porto de Luanda até Cacuo através de terrapleno e fazer/construir parques logísticos ao longo desta e ao mesmo tempo vários pontos rodoferroviários para acesso aos parques logísticos?

Sim ☒ _____

Não _____

18. Quais dessas possíveis soluções acham ideal para eliminar os diversos congestionamentos que se verificam nos acessos ao Porto?

a) ☒ _____

b) _____

c) ☒ _____

d) ☒ _____

a) Porque acha este, o melhor/viável?

além disso a) e b) acho viável porque a maior parte de carga transportada são transferidos para estes pontos, e quem estiver em via tem facilidade de apanhar a via expressa até ao destino. Por outro lado também há mais benefícios.

19. Acha que o futuro Porto da Barra do Dande vai resolver todos os problemas que se veem no Porto de Luanda?

Sim ☒ _____

Não _____

Não _____

Não _____

[illegible]

*Nome do inquirido /a _____