

Estudo de Mercado sobre a Província de Benguela

Índice

1.	A Província de Benguela Hoje.....	4
1.1	Geografia.....	4
1.2	Clima.....	4
1.3	Demografia.....	4
1.4	Caracterização da Actividade Económica.....	7
1.4.1	Agricultura.....	7
1.4.2	Indústria.....	9
1.4.3	Comércio e Serviços.....	10
1.4.4	Turismo.....	12
1.4.5	Hotelaria e Restauração.....	12
1.5	Estrutura da Administração Provincial.....	13
1.6	Os Recursos Estratégicos.....	16
1.7	Os Principais Activos de Benguela para Vencer o Desafio do Desenvolvimento.....	18
1.7.1	Os recursos humanos.....	18
1.7.2	Os recursos naturais.....	18
1.7.3	A posição geo-estratégica.....	19
1.7.4	O potencial turístico.....	19
1.7.5	Os factores edafo-climáticos e a aptidão agrícola.....	19
1.7.6	Os recursos energéticos.....	19
1.7.7	Os recursos hídricos.....	20
2.	A Província de Benguela Amanhã.....	21
2.1	O Projecto de Desenvolvimento.....	21
2.2	Sectores Estratégicos.....	22
2.2.1	Indústria.....	24
2.2.2	Agricultura, Silvicultura e Pecuária.....	25
2.2.3	Turismo.....	26
2.3	Eixos de Desenvolvimento Económico.....	27
2.3.1	Eixo do Desenvolvimento Agro-Industrial.....	27
2.3.2	Eixo de Desenvolvimento Turístico.....	28
2.4	Cadeias Produtivas e Oportunidades.....	31
2.5	Prioridades em Matéria de Localização Industrial.....	32
2.6	Desenvolvimento das Infraestruturas de Apoio à Actividade Económica.....	36
2.7	Grandes Projectos em Curso na Província.....	37
2.7.1	A Refinaria do Lobito.....	37
2.7.2	Reabilitação do Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB).....	39

2.7.3	Modernização e Ampliação do Porto do Lobito	43
2.7.4	PDIC - Pólo de Desenvolvimento Industrial da Catumbela (PDIC)	45
2.7.5	Pólo Industrial do Biópio	49
2.7.6	Reabilitação de Infraestruturas Rodoviárias.....	49
2.7.7	Infraestruturas Aeroportuárias	56
2.7.8	PAB- Projecto de Águas de Benguela.....	56
2.7.9	Programa Executivo da Indústria	56
3.	Enquadramento Regulamentar	58
3.1	Enquadramento Legal do Investimento Privado	58
3.2	Enquadramento Legal do Investimento Público.....	62
3.3	Enquadramento Legal da Contratação Pública.....	64
4.	Análise de Risco	67
5.	ANEXO – PRINCIPAIS IMPORTADORES DE ANGOLA	69

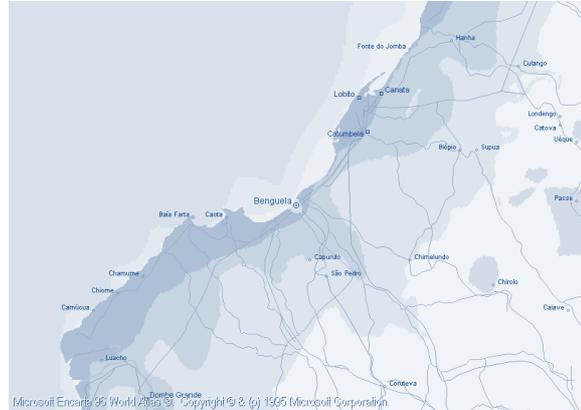
Estudo Desenvolvido por:



1. A Província de Benguela Hoje

1.1 Geografia

A província de Benguela situa-se na parte setentrional e ocidental do país e os seus pontos extremos são dados pelas seguintes coordenadas: sob o paralelo 12° 34' 17" no hemisfério austral, e o meridiano 13° 22' 33" leste de Greenwich, encontrando-se na costa de África a Oeste, ao fundo de uma espaçosa baía, a capital Benguela. A província é circunscrita a Norte pela província do Kwanza-Sul, a Sudeste pela província do Namibe, e a Leste pela província do Huambo.



A província de Benguela tem uma área territorial de 39.826,83 Km², o que corresponde a 3,2% da superfície total de Angola. O território da província é composto por planaltos escalonados, cortados por vales e rios, sendo característicos desta região os vales de rios secos, onde apenas se acumula água durante o período das chuvas, assim como as colinas monolíticas isoladas. Esta província é drenada por vários cursos de água que se estendem por quatro bacias hidrográficas importantes, do Cubal, da Hanha, da Catumbela e do Coporolo, e que definem vales essenciais para cinco municípios litorais.

1.2 Clima

O clima, ainda que variável, é geralmente quente e seco na faixa litoral, sendo que, apesar da aridez típica, a humidade relativa do ar mantém registos elevados ao longo do ano. Na faixa interior subplanáltica da província, o clima é do tipo mesotérmico, com um regime hídrico do tipo moderadamente chuvoso.

A temperatura média é de 24°, atingindo um máximo nos 35° e apresentando de mínima um registo de 10°. A humidade relativa é de 79%, tendo a província uma precipitação média anual de 268 mm.

1.3 Demografia

De acordo com as estimativas mais recentes, Benguela conta com uma população estimada em cerca de 1,5 milhões de habitantes, com uma densidade populacional de aproximadamente 36 habitantes por Km². Os dados existentes apontam para que 70% da população se concentre na faixa litoral da província, em resultado, sobretudo, de um movimento crónico de pessoas em fuga ao conflito armado.

PROVÍNCIAS	ANOS									
	1970 ⁽¹⁾	%	1990 ⁽²⁾	%	1995 ⁽²⁾	%	2000 ⁽²⁾	%	2005 ⁽³⁾	%
Benguela	456,7	8,3	612,5	6,4	1.258,6	11,1	1.444,6	11,1	1.546,6	10,1
ANGOLA	5.588,0	100,0	9.570,0	100,0	11.339,0	100,0	13.134,0	100,0	15.252,0	100,0

Fontes e Notas:

(1) INE, Boletim Demográfico nº 4, Luanda, 1987;

(2) Os efectivos provinciais constantes de diversas estimativas foram ajustados, proporcionalmente aos totais populacionais do País estimados pelo DIESA/UNDP. Essas estimativas provinciais foram obtidas dos Cadernos do PCR e do Relatório Nacional de Angola à Cimeira Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, Joanesburgo, 2002.

(3) Estimativa baseada nas tendências de crescimento populacional das várias províncias angolanas (Ministério do Planeamento).

Estes dados revelam que, na última década e meia, a população cresceu acentuadamente, movimento induzido pelo conflito político-militar. Benguela representará, presentemente, cerca de 10% da população total do país.

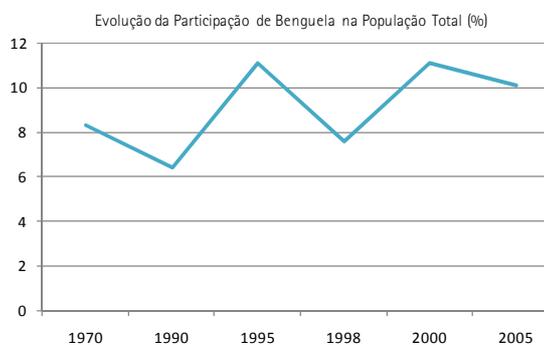
Todavia, não deixa de ser curioso que esta participação relativa se aproxime dos dados comparativos que se registavam no início da década de 70. Não deixa, igualmente, de ser interessante constatar que, à época, a população de Benguela representava, a nível nacional, 8% da população total do país, valor muito próximo do indicador relativo a Luanda (pouco menos de 9%).



O crescimento populacional veio criar múltiplos problemas de natureza sócio-económica que continuam a flagelar o território. O processo de reassentamento de populações deslocadas irá, certamente, minorar o impacto negativo destes movimentos migratórios forçados, não sendo, todavia, expectável que resolva, de per si, os desequilíbrios demográficos que afectam a região Centro-Sul.

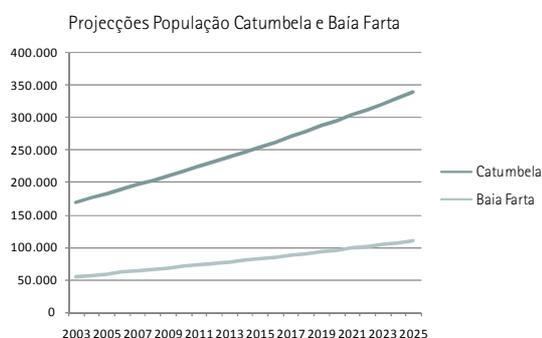
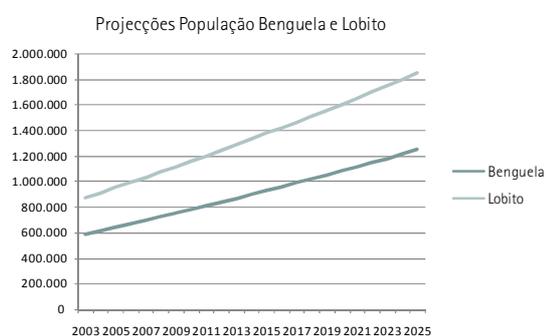
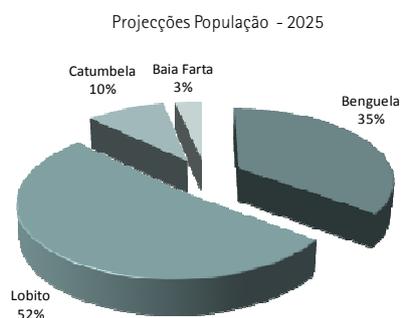
Por outro lado, a província de Benguela está representada através de uma pirâmide de base larga (entre 45% e 50%, com menos de 15 anos) e uma fraca participação de maiores de 65 anos. Cabe ressaltar que a representação do sexo masculino no perfil etário é notória pelo seu reduzido efectivo em relação ao sexo feminino, perfil característico de um país em situação de pós-conflito.

De sublinhar, também, que a província de Benguela conta com uma elevada taxa de analfabetismo, o que representa uma limitação objectiva à obtenção de níveis de produtividade mais altos, o que por sua vez impede que os salários assumam a expressão indispensável à criação de um poder de compra regional compatível com uma redução significativa da pobreza.



Em termos prospectivos, antecipa-se que nas quatro principais aglomerações urbanas da província (Benguela, Lobito, Catumbela e Baía Farta) se verifique, até 2025, um acréscimo populacional da ordem dos 1.400.000 habitantes.

	Benguela	Lobito	Catumbela	Baía Farta
2003	592.000	875.000	170.000	55.000
2004	618.640	914.375	176.800	57.200
2005	646.479	955.522	183.872	59.488
2006	672.338	993.743	190.308	61.570
2007	699.231	1.033.492	196.968	63.725
2008	727.201	1.074.832	203.862	65.955
2009	756.289	1.117.825	210.997	68.264
2010	786.540	1.162.538	218.382	70.653
2011	814.069	1.203.227	225.370	72.914
2012	842.561	1.245.340	232.582	75.247
2013	872.051	1.288.927	240.025	77.655
2014	902.573	1.334.039	247.706	80.140
2015	934.163	1.380.730	255.632	82.705
2016	963.122	1.423.533	263.301	85.186
2017	992.979	1.467.662	271.200	87.741
2018	1.023.761	1.513.160	279.336	90.373
2019	1.055.498	1.560.068	287.716	93.085
2020	1.088.218	1.608.430	296.348	95.877
2021	1.119.777	1.655.074	304.646	98.562
2022	1.152.250	1.703.071	313.176	101.332
2023	1.185.665	1.752.460	321.945	104.159
2024	1.220.050	1.803.282	330.959	107.075
2025	1.255.431	1.855.577	340.226	110.073



O crescimento absoluto mais significativo ocorrerá no Lobito, em que a expansão populacional representará aproximadamente 730 mil habitantes. Benguela, por seu turno, registrará uma expansão populacional da ordem dos 500 mil habitantes.

Estima-se, portanto, que em 2025 Benguela tenha uma população de, aproximadamente, 1.200.000 habitantes, ao passo que o Lobito se aproximará dos 1.900.000 habitantes. Estamos perante, crescimentos populacionais acentuados, tributários de adequada infraestruturação e de um forte investimento em serviços sociais. A variável demográfica é fundamental na definição das prioridades de desenvolvimento a médio / longo-prazo. No caso de Benguela, as estimativas disponíveis apontam para um acréscimo significativo da população no horizonte das duas próximas décadas. O desafio que se coloca à província é, pois, criar as condições (económicas, sociais, infraestruturais, culturais, etc.) favoráveis a um projecto de desenvolvimento abrangente e equitativo.

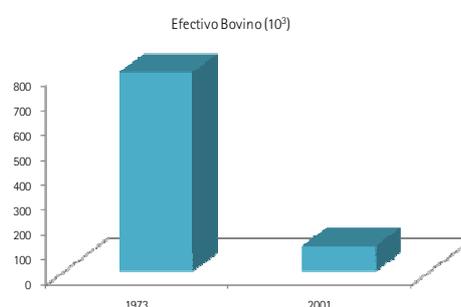
1.4 Caracterização da Actividade Económica

1.4.1 Agricultura

A província de Benguela apresenta um **elevado potencial agro-pecuário** (historicamente já comprovado), resultante de uma estrutura de solos ímpar e de uma diversidade climática favorável, aliadas a uma rede hidrográfica de invejável qualidade. A circunstância da província contar com cerca de um milhão de hectares de terras lavráveis, traduz as capacidades de desenvolvimento da actividade agrícola desta zona.

A **agricultura** foi, todavia, um dos sectores mais afectados pelo conflito armado, sobretudo devido aos efeitos induzidos pela deslocação de milhares de camponeses das suas zonas de origem para o litoral em busca de segurança, assim como pela presença de minas, espalhadas por zonas aráveis, o que, naturalmente, inibe as populações de conquistarem novos terrenos ou recuperarem terrenos anteriormente explorados.

De igual modo, o período de guerra afectou a actividade **pecuária** na província de Benguela, como se constata pela diminuição do número de efectivos bovinos de 800 mil, em 1973, para aproximadamente 100 mil, segundo os últimos dados disponíveis. Encontra-se em fase inicial um projecto de fomento pecuário com a introdução de diversas medidas, de forma a redinamizar esta actividade na província, com inevitáveis externalidades positivas, como a dispersão de espécies leiteiras e de carne nobre, a par da utilização de gado como factor produtivo de tracção, com consequências óbvias na melhoria nutricional da população.



A província oferece condições favoráveis ao desenvolvimento de uma impressionante variedade de culturas.

Cultura	Benguela	Lobito	Baia Farta	Bocoio	Balando	Ganda	Cubal	Caimbambo	Chongoroi
Milho									
Mandioca									
Feijão Carioca									
Feijão Macunde									
Massambala									
Massango									
Amendoim									
Batata Doce									
Batata Rena									
Trigo									
Banana									
Hortícolas									
Cebola									
Gergelim									
Fruta									
Abóbora									

Estas culturas desenvolvem-se de acordo com um sistema de culturas que sinteticamente podemos sistematizar da seguinte forma.

	Benguela	Lobito	Baia Farta	Bocoio	Balando	Ganda	Cubal	Caimbambo	Chongoroi
	Mono-Consociação	Monocultura	Mono-Consociação	Mono-Consociação	Consociação	Mono-Consociação	Consociação	Mono-Consociação	Mono-Consociação
		Monocultura	Monocultura	Mono-Consociação	Mono-Consociação	Monocultura	Mono-Consociação	Mono-Consociação	Monocultura
	Mono-Consociação	Monocultura	Mono-Consociação						
	Mono-Consociação	Monocultura	Mono-Consociação						
				Mono-Consociação	Mono-Consociação	Consociação	Consociação	Mono-Consociação	Monocultura
							Monocultura		Monocultura
		Monocultura	Mono-Consociação		Mono-Consociação	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Mono-Consociação
	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Mono-Consociação	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura
	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura	Monocultura
					Monocultura				

Miho	Mandioca	Feijão Carioca	Feijão Macunde	Massambala	Massango	Amendoim	Batata Doce	Batata Rena	Trigo

Relativamente às práticas agrícolas, dados da FAO sistematizam da seguinte forma a situação prevalente na província de Benguela.

Província	Área Cultivada por Família	Área Cultivada com Tração Animal	Fertilizante	Rotação
Benguela	3 'ha	5 'ha	Orgânicos	Anual
Lobito	2 'ha	6 'ha	Estrume	Anual
Baia Farta	2 'ha	3 'ha	Aubos Verdes	Anual
Bocoio	1,5 'ha	4 'ha	Aubos Verdes	Anual
Balando	1,5 'ha	2,5 'ha	Aubos Verdes	Pousio
Ganda	1,5 'ha	3 'ha	Estrume	Pousio
Cubal	1 'ha	3 'ha	Estrume	Nenhuma
Caimbambo	2,5 'ha	4 'ha	Estrume	Anual
Chongoroi	1,5 'ha	3 'ha	Estrume	Pousio

Área Cultivada por Família	Área Cultivada com Tração Animal	Fertilizantes	Rotação

O milho é a base da alimentação praticada na província, conjugado com os hortícolas, a fuba e o peixe.

Município	Época Chuvosa			Época Seca		
	1º Alimento	2º Alimento	3º Alimento	1º Alimento	2º Alimento	3º Alimento
Benguela						
Lobito						
Bocoio						
Balombo						
Ganda						
Cubal						
Caimbambo						
Chongoroi						
Baía Farta						


Fuba Milho


Folhas


Peixe


Feijões


Fuba Massango


Hortícolas


Fuba Mandioca

Relativamente à **pesca**, o seu contributo para a estrutura produtiva provincial deve ser separado na sua vertente industrial e na sua vertente artesanal. A Baía Farta possui um potencial ímpar em matéria de exploração da pesca industrial. Todavia, a situação, de momento, não é animadora. Existem mais de 50 empresas semi-paralisadas, o que representa cerca de 1.500 postos de trabalho em situação de subaproveitamento.

No que diz respeito à vertente artesanal, a pesca é uma das fontes de rendimento mais importantes de uma franja da população, em especial da que se encontra ao longo das costas marítima e ribeirinha, contribuindo para o desenvolvimento sócio-económico regional, bem como para o reforço nutricional das populações nestas áreas. Estimativas apontam para mais de sete mil o número de pescadores na província de Benguela.

1.4.2 Indústria

Falar de indústria na província de Benguela é falar do sector industrial não piscatório, designadamente a montante e a jusante da agro-indústria. Neste sub-sector estão em funcionamento ou com possibilidade de recuperação algumas unidades industriais, designadamente nos óleos, sabão, moageiras (industriais e artesanais), massas alimentares, refrigerantes, duas unidades de produção de açúcar (avultando a do Dombe Grande que oferece algumas possibilidades de recuperação), rações, salineiras e unidades de produção de *inputs* agrícolas.

Todavia, os níveis de operacionalidade persistem relativamente baixos, verificando-se a existência de uma elevada percentagem de unidades industriais paralisadas ou semi-paralisadas.

Assiste-se, presentemente, à consciencialização da necessidade de inversão de ciclo, potenciado pelas infra-estruturas de apoio à actividade económica pré-existentes na província de Benguela, de entre elas avultando o

parque industrial da Catumbela e o Porto do Lobito, as quais não deixarão, certamente, de desempenhar no futuro um papel fundamental na revitalização da base económica da província.

1.4.3 Comércio e Serviços

Benguela beneficia da influência geo-estratégica do porto marítimo na cidade do Lobito, que lhe confere uma localização privilegiada para o desenvolvimento de actividades comerciais com o interior do País, bem como no eixo nacional norte-sul. Este acesso privilegiado funciona ainda como principal entrada de mercadorias vindas do sul do continente africano.

A actividade comercial tem alguma expressão na vertente formal, mas caracteriza-se ainda sobretudo pela importância do mercado informal que é desenvolvido com regularidade nos municípios do litoral, nomeadamente no Lobito, em Benguela e em Baía Farta.

A Província conta com 3.573 estabelecimentos comerciais, dos quais, aproximadamente, 90% estão localizados nas cidades de Benguela, Lobito e Baía Farta. Destes estabelecimentos, somente 210 são considerados de "grande dimensão", sendo que a quase totalidade das empresas encontram-se sedeadas no Lobito (121), Benguela (83) e Baía Farta (6).

Desde 2006 que o Governo Central tem em curso o PRESILD (Programa de Reestruturação do Sistema de Logística e de Distribuição de Produtos Essenciais à População), programa este que visa reestruturar o sistema logístico e de distribuição de produtos essenciais, garantindo o abastecimento regular destes produtos às populações a preços justos e com níveis de qualidade adequados.

O Programa foi subdividido em Subprogramas, e por sua vez foram divididos em Projectos, nomeadamente:

- **Subprograma: Mercado Grossista** - Construção de 9 Centros Logísticos de Distribuição e 1 Mercado Abastecedor em todo Território Nacional.
- **Subprograma: Urbanismo comercial** - Criação de 20 zonas comerciais urbanas e reabilitação de infra-estruturas de base nas zonas comerciais já existentes
- **Subprograma: Mercado Retalhista** - Reabilitação e Construção de Mercados Municipais, Rede Estabelecimentos de Pequeno Retalho (Poupa-Lá) e Rede de Supermercados (Nosso Super).

Na verdade, o PRESILD configurou uma resposta de Estado à cartelização dos circuitos de distribuição de produtos de consumo, controlados por um reduzido número de operadores estrangeiros há muito estabelecidos no país. O PRESILD mitigou o controlo que, contudo, ainda é exercido por estes operadores privados sobre os circuitos de distribuição de produtos de consumo.

Para além de criar bases para um comércio mais moderno e organizado, o PRESILD tem também por objectivo central, o aumento da participação da produção interna na estrutura de consumo final. Até ao momento, o PRESILD implementou um total de 48 estruturas, repartidas pelos diversos subprogramas, estando presente em todas as províncias de Angola.

Encontram-se em desenvolvimento 65 estruturas adicionais, contemplando o plano de investimentos em vigor até 2012 a construção de 285 novas infraestruturas comerciais. O investimento realizado até ao momento é de aproximadamente 600 milhões de USD e permitiu atingir alguns resultados relevantes:

- Disponibilização de bens essenciais a um custo, em média, 27% inferior ao verificado noutros espaços comerciais;
- 98% dos consumidores conhece a rede "Nosso Super", sendo os níveis de satisfação dos clientes superiores a 90%;
- Criação de mais de 2.000 postos de trabalho permanentes, formalização de um milhar de comerciantes e formação de mais de 3.000 agentes.

O contexto de crise internacional que marcou os anos de 2008 e 2009 teve consequências dramáticas na linha de actuação prevista pelo PRESILD, no horizonte 2012:

- **Mercados Grossistas** – fasear a construção dos dois Centros de Logística e Distribuição (CLODs) já em implementação (Luanda e Huambo), construindo apenas as estruturas essenciais e **suspender a construção dos restantes 7 CLODs (entre eles, o que estava previsto para Benguela)** e do Mercado Abastecedor.
- **Rede Integrada de Logística e Distribuição** – manter o desenvolvimento dos 6 Entrepostos já definidos (entre os quais, o de Benguela), integrando as restantes estruturas logísticas (como os centros de distribuição do "Nosso Super") e assegurando a eficiência no investimento, através do aproveitamento de recursos e equipamentos logísticos do Estado e da implementação de mecanismos de minimização dos custos de construção.
- **Mercados Municipais** – reduzir o número de mercados municipais de 163 para 30 (dos quais um em Benguela e outro no Lobito, já reabilitados e inaugurados), limitando a sua implementação às capitais provinciais e às cidades mais populosas e, paralelamente, aumentar a eficiência do investimento do PRESILD, através da partilha de custos com os Governos Provinciais.
- **Redes de Retalho** – fomentar o desenvolvimento de 1.000 lojas de proximidade até 2012, acelerando a participação dos privados no desenvolvimento da rede "Poupa Lá" (através da dinamização de um modelo de expansão por *franchising* ou franquia). No que respeita à rede "Nosso Super", prevê-se a manutenção da sua dimensão actual, empreendendo-se um esforço de *turnaround* operacional, com vista a atingir o equilíbrio de exploração. Esta opção é fundamentada pela necessidade de manter uma forte prioridade no subprograma das redes de retalho, por ser essencial ao cumprimento dos objectivos de base do PRESILD, verificando-se uma maior eficiência das lojas de proximidade (Rede "Poupa Lá") face ao formato supermercado (maior geração de receita por unidade de capital investido) e um menor investimento por unidade.
- **Desenvolvimento da Produção Interna** – reforçar a ambição do programa, aumentando o objectivo de certificação para 300 produtores (180 era o objectivo inicial) e garantir o escoamento dos produtos, explorando ao máximo as sinergias com as estruturas da Rede Integrada de Logística e Distribuição.
- **Urbanismo Comercial** – finalizar o centro de serviços e comércio actualmente em construção em colaboração com o Governo Provincial de Luanda ("Nosso Centro do Gamek") e suspender as restantes estruturas ainda por iniciar, na medida em que esta iniciativa não se considera essencial aos objectivos primários do PRESILD num contexto de reprogramação de investimentos.

Esta reestruturação traduz-se numa redução do investimento total previsto em cerca de 60% (de um total de 3.840 milhões de USD para 1.524 milhões de USD), representando o investimento por realizar até 2021, 915 milhões de USD. A este montante deverá acrescer a constituição de um fundo de financiamento para o desenvolvimento de lojas de proximidade pelos empresários franquados, os investimentos associados ao projecto "Nossa Casa", bem como os custos de operação do PRESILD.

No que diz respeito, especificamente, á presença do PRESILD na província de Benguela, a situação é a seguinte:

- Existem dois supermercados "Nosso Super", um em Benguela e outro no Lobito;
- Dois mercados municipais reabilitados, o Mercado Municipal de Benguela (Heróis da Moncada) e o Mercado Municipal do Lobito.
- Ainda durante 2010 Benguela deverá passar a contar, também, com a presença da rede "Poupa Lá".

1.4.4 Turismo

As potencialidades turísticas da província de Benguela, de que são exemplos as praias (as mais famosas, com excepção da Restinga do Lobito, estão situadas a sul de Benguela, nomeadamente, Baía de Stº. António ou Baía das Vacas, Caota, Baía Azul, Caotinha) a paisagem e o património natural, as facilidades de transporte e o dinamismo evidenciado pela oferta hoteleira e de restauração deixam antever que a província será, a médio prazo, um importante destino turístico do país e, caso evolua de forma sustentável e consistente, um potencial destino internacional para férias.

A província conta, ainda, com o Parque Natural da Chimalavera, o qual dista cerca de 30 Km da cidade de Benguela e que, abrangendo uma área de 150 Km², antes dos conflitos armados, estava povoado de animais de pequeno e grande porte.

Benguela dispõe, portanto, de recursos naturais, culturais e sócio-económicos que permitem afirmar o turismo como uma aposta com grande interesse estratégico para a província, na medida em que gera um efeito multiplicador na economia da região ao estimular o desenvolvimento de um vasto conjunto de actividades como os transportes, a construção, o comércio e serviços, a agricultura e indústria, entre outras. Trata-se, também de uma actividade intensiva em mão-de-obra, criando, como tal, muitos postos de trabalho. Gera importantes rendimentos, origina a arrecadação de divisas e de receita pública, conserva e valoriza o património e a cultura e encoraja a preservação do ambiente.

Neste momento já se regista um considerável movimento de visitantes. Durante o 1º semestre de 2010, registou-se o movimento de 15.429 Hóspedes, dos quais 5.048 estrangeiros. Regista-se uma permanência que ronda a média de 1,6 dias, que não vai além de um fim-de-semana.

Por um lado é o Turista nacional que vem a Benguela nos fins-de-semana (Turismo de Praia) e o Turista Estrangeiro que vem a Benguela a negócios (Turismo de Negócios).

1.4.5 Hotelaria e Restauração

O sector conheceu um grande desenvolvimento em 2009 tendo em perspectiva a realização CAN. Em termos de Unidades Hoteleiras, a província passou de 62 unidades para 125. Verificou-se, assim, um acréscimo de 63 unidades, das quais 10 novas unidades construídas de raiz, correspondendo as restantes a processos de

reabilitação de unidades anteriormente inoperacionais e / ou degradadas. Em termos de camas registou-se uma evolução da oferta de 1.050 para 1.920. No que concerne à capacidade, constata-se que existem poucas unidades de grande porte. Com efeito, de momento só existem 3 unidades com capacidade superior a 100 camas, a maioria das unidades tem capacidade entre 5 a 19 camas, correspondendo, invariavelmente, a residências uni-familiares transformadas e adaptadas.

Está em curso a construção e ampliação de 18 unidades, entre Hotéis e Pensões, nos Municípios de Benguela (6) e Lobito (12) que terão a sua conclusão provável até Dezembro de 2010.

Actualmente a Província de Benguela conta com uma rede hoteleira e similares constituída por 435 Unidades, das quais 351 (80,6%) estão localizadas no litoral. O sector da restauração representa 60,6% do total de unidades do sector. Pode afirmar-se que, para o nível de procura actual, as cidades do litoral da Província estão bem servidas em termos de serviços de restauração. O sector conta com 264 unidades das quais 207 estão localizadas no litoral. Enquanto no sector de hospedagem, Benguela detém a maioria das unidades, no sector de restauração a maioria pertence ao Lobito com 43,6% das unidades do sector.

Relativamente aos serviços de transporte de apoio a turistas, a Direcção Provincial controla 20 operadores de transportes entre Agências de Viagens e Rent-a-car que operam nas cidades de Benguela e Lobito. As empresas de rent-a-car tiveram um crescimento considerável, não só no que respeita ao aumento do número de empresas, mas também ao aumento do número de viaturas. Neste momento o referido serviço dispõe de 339 viaturas, das quais 257 em Benguela e 82 no Lobito. De referir que a Província dispõe de um serviço de táxis com 82 viaturas

A actividade na província tem-se caracterizado por uma forte dinâmica de evolução, mesmo acima do desempenho global da economia. Estima-se que a taxa média de crescimento da actividade deste sector se tenha estabelecido em torno de 12%, ao ano. Entre os muitos produtos turísticos que sustentam a actividade, o turismo de negócios é aquele que, por enquanto, tem um maior significado.

Porém, as actividades turísticas não dependem apenas do potencial turístico, mas de um conjunto muito mais complexo de factores, onde para além dos elementos internos ao sector, como a hotelaria, a restauração, o transporte e a animação, estão incluídos elementos como a segurança pública, a segurança alimentar, a assistência hospitalar, o abastecimento de água e energia eléctrica, a limpeza urbana, entre outros. A este nível a província ainda terá que evoluir bastante para se tornar um destino turístico consistente e sustentável.

Entre os elementos internos ao sector da hotelaria e restauração merece destaque a necessidade de recursos humanos qualificados capazes, na medida em que se tratam de actividades essencialmente prestadoras de serviços, pelo que a qualidade da sua prestação depende directamente do desempenho da sua mão-de-obra. A este nível há que encontrar rapidamente as respostas que o sector já necessita.

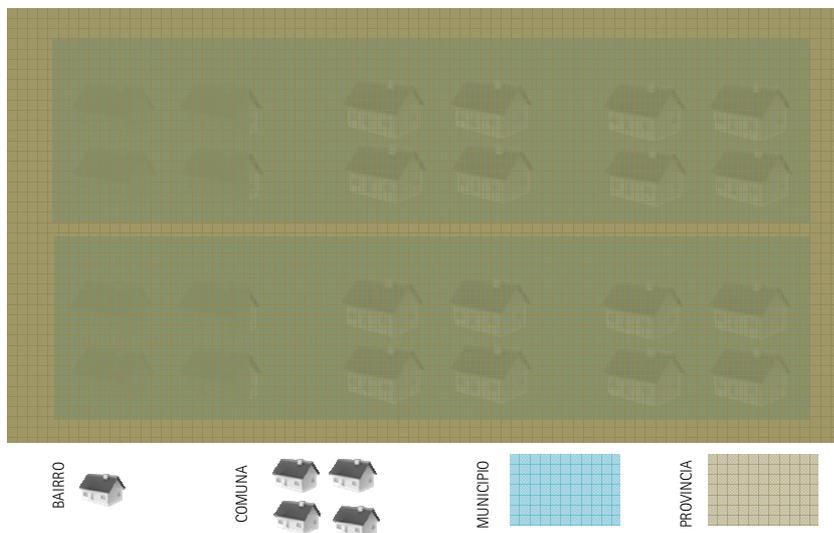
1.5 Estrutura da Administração Provincial

A organização e funcionamento da administração local do Estado regem-se pelos princípios da:

- **Desconcentração administrativa** – processo administrativo através do qual a Administração Central do Estado transferiu poderes para outro órgão da Administração Local do Estado;

- **Legalidade** – a obrigatoriedade dos órgãos da Administração Local do Estado conformarem as suas actividades à Lei Constitucional e demais legislação em vigor;
- **Diferenciação** – a organização e o funcionamento dos órgãos da administração local do Estado podem estar sujeitos a modelos diferenciados, de acordo com a especificidade do desenvolvimento político, económico, social, cultural e demográfico das circunscrições territoriais, sem prejuízo da unidade da acção governativa e da boa administração;
- **Transferência de Recursos** – o processo que assegura que a desconcentração seja acompanhada da correspondente transferência dos meios humanos, recursos financeiros e de património adequado ao desempenho da função desconcentrada;
- **Transitoriedade** – implica que a institucionalização das autarquias locais obedeça ao princípio do gradualismo da oportunidade de alargamento das atribuições, doseamento da tutela de mérito e a correspondência funcional com o regime de transitoriedade do sistema da Administração Local do Estado;
- **Participação e Colegialidade** – procura incentivar os cidadãos na solução dos problemas locais, bem como aproximar os serviços públicos às populações de modo a garantir a celeridade, a desburocratização e à adequação das decisões à realidade local.

Para efeitos de administração local do Estado, o território de Angola, divide-se em províncias, municípios, comunas, bairros ou povoações. Os bairros ou povoações agrupam-se em comunas, as comunas em municípios e os municípios em províncias.



Os órgãos da administração local do Estado subdividem-se nos seguintes órgãos colegiais:

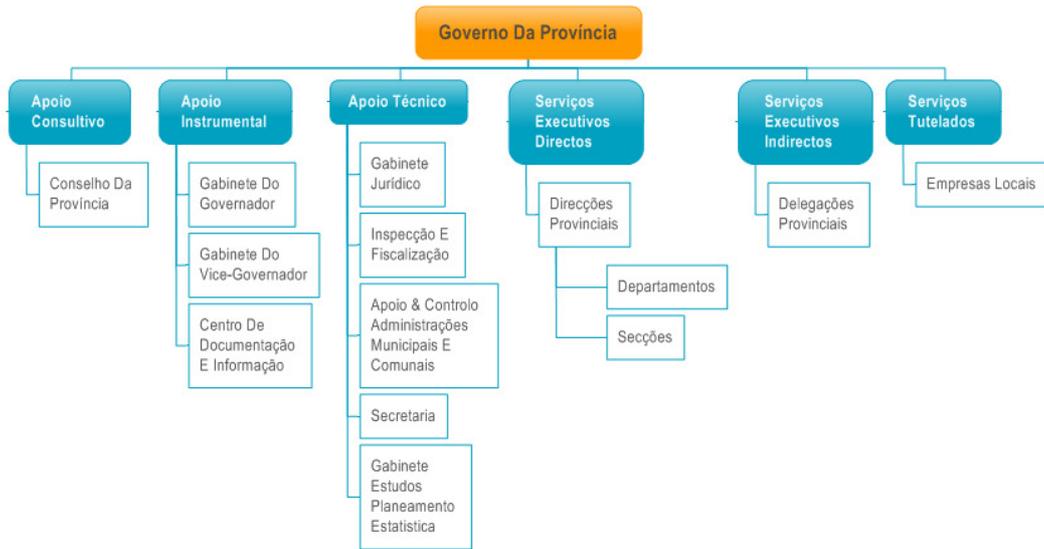
- **Governo Provincial**, a quem compete no domínio do desenvolvimento económico e social:
 - Promover e incentivar iniciativas locais de desenvolvimento empresarial;
 - Estimular o aumento da produção e da produtividade nas empresas de produção de bens e de prestação de serviços essenciais;

- Promover a instalação e a reactivação da indústria para a produção de materiais de construção, indústrias agropecuárias, alimentares e outras para o desenvolvimento da província.
- **Administração Municipal**, a quem compete no domínio do desenvolvimento económico e social:
 - Estimular o aumento da produção e da produtividade nas empresas de produção de bens e de prestação de serviços a nível municipal;
 - Promover e organizar feiras municipais;
 - Desenvolver programas de integração comunitária de combate a pobreza;
 - Licenciar, regulamentar e fiscalizar a actividade comercial retalhista e de vendedores ambulantes;
 - Assegurar a assistência social, educacional e sanitária, contribuindo para a memória das condições de vida da população;
 - Preservar os edifícios, monumentos e sítios classificados como património histórico nacional e locaisituados no território do município;
 - Promover a criação de bibliotecas municipais e comunais, bem como garantir o seu apetrechamento em material bibliográfico;
 - Assegurar a manutenção, distribuição e gestão da água e electricidade na sua área de jurisdição, podendo criar-se, para o efeito, empresas locais.
- **Administração Comunal**, com competências específicas nos domínios do planeamento e orçamento, saneamento e equipamento rural e urbano, desenvolvimento social e cultural, coordenação institucional, mas sem competências específicas no domínio do desenvolvimento económico.

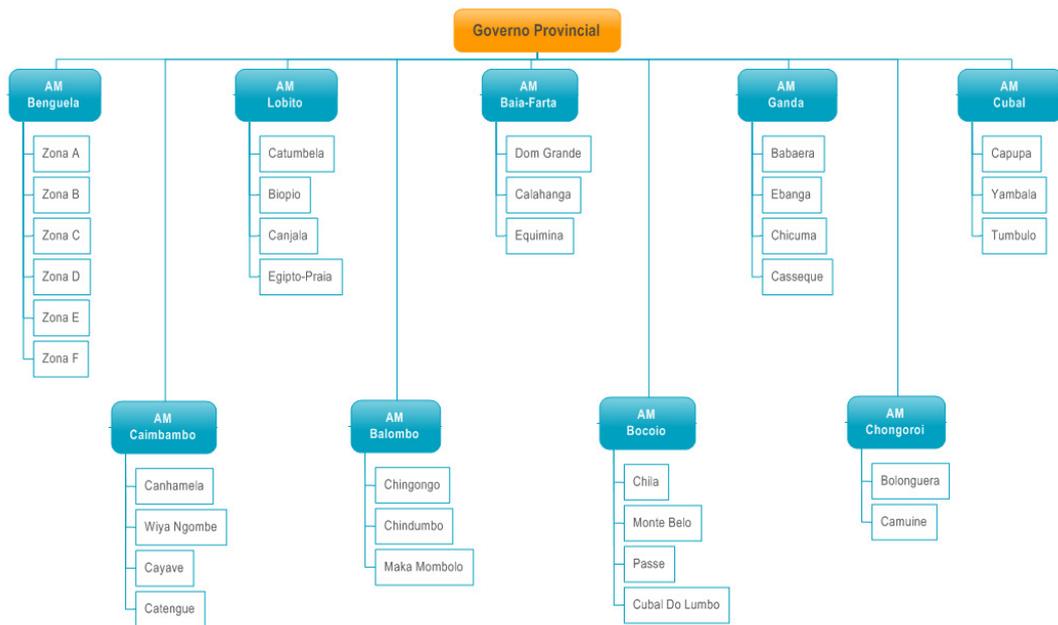
Estrutura Orgânica dos Órgãos da Administração Local

Serviços	Governo Provincial	Administração Municipal	Administração Comunal
Órgãos de Apoio Consultivo	- Conselho Provincial de Auscultação e Concertação Social	- Conselho Municipal de Auscultação e Concertação Social	- Conselho Comunal de Auscultação e Concertação Social
Serviços de Apoio Técnico	- Secretaria do Governo Provincial - Gabinete Jurídico - Gabinete de Inspeção - Gabinete de Estudos e Planeamento - Gabinete de Apoio e Controlo das Administrações Municipais e Comunais.	- Secretaria da Administração Municipal - Repartição de Estudos e Planeamento.	- Secretaria da Administração
Serviços de Apoio Instrumental	- Gabinete do Governador - Gabinete dos Vice-Governadores - Centro de Documentação e Informação	- Gabinete do Administrador Municipal - Gabinete do Administrador Municipal Adjunto - Centro de Documentação e Informação	- Gabinetes do Administrador Comunal e do Administrador Comunal Adjunto - Secção dos serviços Económico, Social e Produtivo - Secção de Organização, serviços Comunitários e Fiscalização.
Serviços Desconcentrados da Administração Provincial	- Direcções Provinciais	- Repartições Municipais	
Serviços Desconcentrados da Administração Central	- Delegações Provinciais		

Superintendência	- Institutos públicos		
-------------------------	-----------------------	--	--

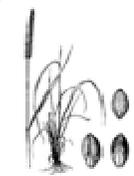


No que diz respeito à dimensão territorial do Governo Provincial, Benguela conta com 9 Administração Municipais que agrupam mais de 3 dezenas de comunas.



1.6 Os Recursos Estratégicos

Benguela é um território rico e diverso, com recursos minerais, energéticos, agrícolas, marinhos e hídricos.



MASSANGO



CAFÉ ARÁBICA



FEIJÃO CUTELINHO & MACUNDE



GIRASSOL



ARROZ



TABACO



ALGODÃO



FRUTAS TROPICAIS



MANDIOCA



SOJA



AMENDOIM

RECURSOS AGRÍCOLAS

RECURSOS PECUÁRIOS



BOVINOS



AVÍCOLAS



SUINOS

RECURSOS MARINHOS



PESCA ÁGUAS MARINHAS E DOCES



SAL

RECURSOS HIDRICOS

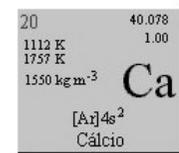
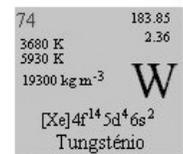
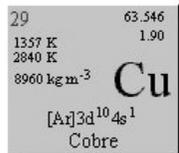


HIDROELECTRICIDADE



IRRIGAÇÃO

RECURSOS MINERAIS



(GESSO)

1.7 Os Principais Activos de Benguela para Vencer o Desafio do Desenvolvimento

Transformar estes recursos estratégicos em activos ao serviço de um projecto de desenvolvimento configura o desafio central que se coloca ao Governo Provincial de Benguela. Partindo destes recursos, o Governo Provincial definiu um conjunto de activos centrais para vencer o desafio do desenvolvimento:

1. Juventude da população;
2. Diversidade do potencial agrícola;
3. Existência de abundantes recursos marítimos;
4. Presença de abundantes e diversificados recursos minerais;
5. Dinâmica potencialmente induzida pelo Corredor de Desenvolvimento de Benguela;
6. Posição geo-estratégica (centralidade, infraestruturas de transporte, plataforma de internacionalização, etc.);
7. Potencial turístico;
8. Facilidade de constituição de um *Cluster* "Alimentar";
9. Construção de uma refinaria;
10. Presença de quatro bacias hidrográficas no território provincial.

Analisemos em mais pormenor as diferentes variáveis em presença.

1.7.1 Os recursos humanos

- A juventude da população, em que 50% tem menos de 15 anos e 40% menos de 10 anos, o que possibilita uma oferta de mão-de-obra crescente;
- O incremento do número de alunos inscritos no sistema escolar, ano após ano, superior a 40% ao ano. A província de Benguela apresenta uma taxa de escolarização superior a 60%;
- A província de Benguela continua a liderar os pedidos de procura de emprego e está, a par de Luanda, na liderança das colocações;
- A população da província deverá registar um crescimento assinalável nos próximos anos, decorrente do desenvolvimento económico esperado.

1.7.2 Os recursos naturais

- A agricultura da província de Benguela, apresenta uma diversidade elevada, que a torna a par do Kwanza-Sul, da Huíla e de Malanje, uma das áreas mais férteis do país;
- A pecuária tem também uma relevância importante, sobretudo ao nível do consumo local;
- A pesca, quer artesanal, quer de frota, é o sector de recursos naturais mais forte da província de Benguela, para o que muito contribui o porto e as condições naturais que lhe estão associadas;
- Nos minérios, é de salientar a existência de Cobre, Chumbo e Zinco, Manganês, Estanho, Enxofre, Diatonite, Calcário-Dolomite, Volfrâmio, Molibdénio, Fluorite, Gesso.

1.7.3 A posição geo-estratégica

- A província de Benguela detém uma centralidade excepcional, que apoiada pela existência de um Porto natural, do Caminho de Ferro de Benguela, do aeroporto e do Pólo Industrial, lhe confere um posicionamento geo-estratégico impar no contexto nacional e regional.
- A localização da província é também alavancada pelo Corredor de Benguela, que une Angola à República Democrática do Congo e à Zâmbia (zona de mineração e capital zambiana).



Fonte: Plano Estrutural das infra-Estruturas, Maio de 2003

1.7.4 O potencial turístico

- A restinga, as praias e todo o enquadramento urbanístico-histórico, fazem da província de Benguela, uma área apetecida para o investimento hoteleiro, restauração e oferta de serviços complementares, nomeadamente, ligados ao mar;
- O crescimento da região em termos de oferta hoteleira é verificável e aumentou com o CAN 2010.

1.7.5 Os factores edafo-climáticos e a aptidão agrícola

- A província de Benguela, tem uma área territorial de 39.826,83 Km², o que corresponde a 3,2% da superfície total de Angola;
- Está em contacto directo com as províncias do Kwanza-Sul (a Norte), Huambo (a Leste), Huíla (a Sudeste) e Namibe (Sul);
- Este posicionamento territorial é favorável ao desenvolvimento de um 'cluster' alimentar (agro-pecuário e pescas).

1.7.6 Os recursos energéticos

- Os investimentos em curso ou previstos em matéria de abastecimento de electricidade e/ou recuperação de infra-estruturas de suporte ascende a 172 Milhões de USD;

- A refinaria de Benguela será um factor importante para o fortalecimento energético da província de Benguela, a par do desenvolvimento de projectos 'piloto' de utilização de energias renováveis.

1.7.7 Os recursos hídricos

- A província é drenada por vários cursos de água que se estendem por quatro bacias hidrográficas importantes, do Cubal, da Hanha, da Catumbela e do Coporolo, que definem vales essenciais para cinco municípios litorais. Nesta confluência hidrográfica da província de Benguela, apenas 3% da capacidade potencial está a ser utilizada;
- Encontram-se em curso investimentos na ordem dos 304 Milhões de USD que visam a construção do Sistema de Abastecimento Integrado de Água para a Província de Benguela, a partir da Baía Farta.

2. A Província de Benguela Amanhã

2.1 O Projecto de Desenvolvimento

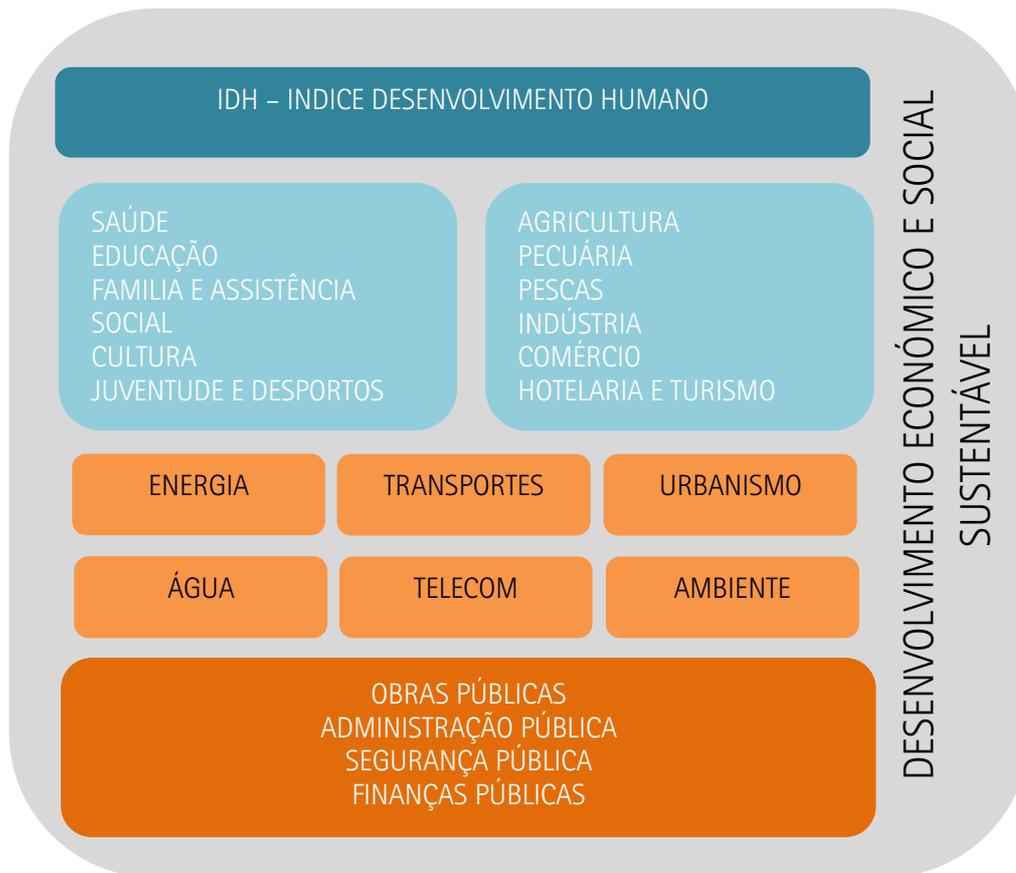
O Governo Provincial de Benguela está comprometido com um Programa de Desenvolvimento Provincial norteado por dois desígnios centrais:

- Afirmar-se como a segunda aglomeração urbana do País, consolidando-se como centro de negócios e como plataforma de internacionalização da Angola, proporcionando maior qualidade de vida à população através da promoção do desenvolvimento económico e social sustentável.
- Alcançar um nível médio de desenvolvimento humano – IDH, que deverá ser consolidado pela inclusão de todas as crianças no sistema de ensino, pela erradicação do analfabetismo, a redução da taxa de mortalidade infantil e materna, garantindo o saneamento básico nas áreas urbanas, água para todos e o aumento do rendimento.

Este projecto de desenvolvimento enquadra-se num conjunto racional de planos de carácter nacional e com diferentes enquadramentos temporais.



Os Planos Municipais de Desenvolvimento, por seu turno, desdobram-se em objectivos gerais e específicos de desenvolvimento que, por seu turno, suportam-se em programas e projectos.



Pela sua relevância para o potencial investidor, concentraremos a análise num conjunto de sectores estratégicos.

2.2 Sectores Estratégicos

Benguela tem uma herança histórica em termos de especialização produtiva que deve ser tomada como base de referência para pensar o futuro e fazer adequadas opções de desenvolvimento, não reproduzindo, contudo, sem reflexão e ajustamentos, um quadro que, pelas razões de todos conhecidas, se foi praticamente esvaziando nos últimos trinta anos.

Há um conjunto de factores que são intemporais (localização da província no espaço geográfico do território angolano e dos países vizinhos com os quais está ligada pelo CFB) e outros que já estão em processo de recuperação e reajustamento (porto do Lobito, caminho de ferro, vias rodoviárias) que permitem que se mantenha com forte capacidade de suporte uma análise e escolha de opções que já provaram no passado ser as mais adequadas às potencialidades pré-existentes.

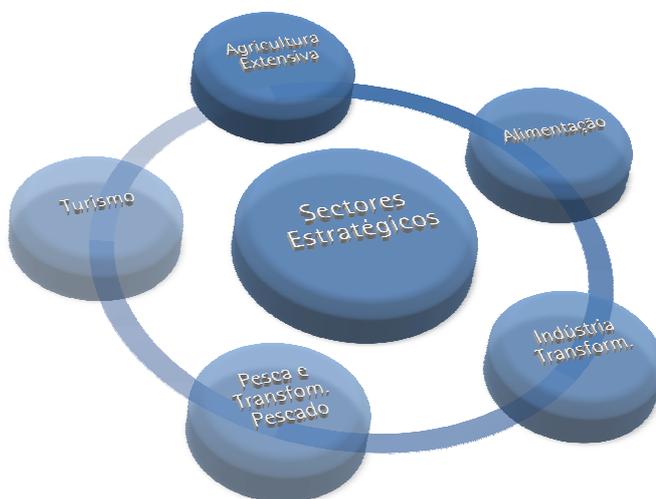
Nesse sentido, o Governo Provincial está apostado em concentrar as suas grandes opções de política pública numa matriz reduzida mas bem sólida e coesa de linhas estratégicas de desenvolvimento, que funcionem como grandes motores de arrastamento sobre a actividade económica e as opções de investimento e desenvolvimento dos agentes económicos nacionais e estrangeiros.

Em termos genéricos, deve fazer-se a concentração das prioridades de desenvolvimento a serem assumidas e internalizadas pelas forças político-institucionais, nas seguintes **5 grandes linhas estratégicas de desenvolvimento**:

- Indústria transformadora
- Agro-indústria – «*cluster*» da alimentação
- Pescas e transformação industrial de pescado
- Agricultura extensiva
- Turismo

Nestas opções há algumas ideias-chave que convém ter sempre presente, como grandes suportes e factores agregadores das vontades políticas e das decisões de desenvolvimento e empresariais.

A província de Benguela reúne condições intrínsecas e, em alguns casos, em potência, para um processo de desenvolvimento com alguma densidade matricial – isto é, diversificado e variado em termos de actividades económicas e especializações produtivas – fundamental para melhorar a coesão e o equilíbrio territorial do vasto país, nomeadamente pela conjugação das valências do porto e do caminho-de-ferro, infra-estruturas com enorme potência num futuro próximo, nomeadamente quando o Caminho de Ferro de Benguela (CFB) for integralmente recuperado até à fronteira, daí resultando como efeito imediato, e certamente de grande escala, a ampliação e diversificação do papel do porto do Lobito como infra-estrutura determinante para a ligação da economia regional (nacional e internacional) ao mundo por via marítima.



O porto e o caminho-de-ferro constituem um factor dual determinante para o futuro de toda a economia da região – ligação «hinterland» e ligação internacional – retomando aliás, mas em contexto diferente, um papel que já teve no passado. Os quadros de desenvolvimento industrial susceptíveis de aprofundamento mais adequado à envolvente histórica, à «tradição» e às condições endógenas apontam para, pelo menos, duas linhas motrizes: recuperação criteriosa mas sustentada do passado, por um lado, e «reindustrialização», através de

projectos de raiz, aproveitando as potencialidades existentes, nomeadamente um mercado interno com grande défice de consumo, universalizadas a qualquer tipo de produções.

Analisemos pois, em mais detalhe, as orientações prospectivas para os sectores da indústria, agricultura e turismo que concentram em si as prioridades estratégicas da província.

2.2.1 Indústria

O Governo Provincial desenvolveu uma estratégia de desenvolvimento para o sector industrial (2009-2013) que, partindo de uma caracterização da situação actual, formula um cenário desejado e uma estratégia para o atingir.

Relativamente à situação prevalecente no sector industrial, a mesma caracteriza-se por:

- Incapacidade de gerar uma resposta adequada à procura provincial;
- Importação generalizada da maioria dos géneros alimentícios e dos bens de consumo;
- Peso significativo da economia informal;
- Desarticulação das cadeias produtivas;
- Debilidade das organizações produtivas locais;
- Indefinição da identidade económica provincial.

Partindo deste contexto pouco animador, o Governo Provincial formulou uma visão para o sector industrial que assenta em três objectivos centrais:

- Afirmar as potencialidades de Benguela nos domínios da agro-indústria, indústria pesada e ligeira, repondo as correspondentes cadeias produtivas;
- Criação de uma identidade económica forte para cada um dos municípios da província;
- Redução do nível de actividades informais.

A concretização desta visão de desenvolvimento do sector industrial assenta numa estratégia que pressupõe a realização, no horizonte de 2013, de um conjunto de acções:

- Implementação de um censo empresarial;
- Definição de espaços para o desempenho de actividades industriais;
- Disponibilidade de redes técnicas (água, energia, comunicação);
- Modernização do parque de maquinaria industrial;
- Levantamento do perfil da mão-de-obra e dos empreendedores;
- Implantação de Lojas Pedagógicas para capacitação dos empresários provinciais e fomento do empreendedorismo;
- Instalação de um Laboratório de Controlo de Qualidade de Bens Alimentares.

A implementação deste conjunto de acções deverá viabilizar a obtenção, até 2013, das seguintes metas:

- Criação de 20.000 novos postos de trabalho no sector da indústria e comércio (de salientar que, em 2006, foram contabilizados, aproximadamente, 15.000 postos de trabalho nestes dois sectores);
- Reduzir e substituir gradualmente a maioria das importações;

- Implantar 10 indústrias de transformação no interior da província (ananás, algodão, frutas, carne e madeira), potencializando as vocações de cada região.

De entre os projectos constantes da estratégia de desenvolvimento do sector industrial 2009-2013 salientamos, pela sua importância, os seguintes:

Projectos	Montante (USD)
Construção do Pólo Industrial Cubal / Ganda	115 Milhões
Construção do Pólo Industrial da Catumbela	210 Milhões
Construção do Pólo Industrial do Biopio	170 Milhões
Construção e Apetrechamento de Lojas Pedagógicas para Formação de Empresários	6,6 Milhões
Construção e Apetrechamento do Laboratório para Controlo de Qualidade de Bens Alimentares	1,5 Milhão

Estes projectos complementam, por seu turno, o **Programa Executivo do Sector da Indústria 2009-2012**, sustentado na resolução 21/09 de 13 de Março. Este programa estabelece os objectivos e acções a desenvolver no quadro do sector, tendo em conta o quadro macroeconómico prevalecente e a necessidade de diversificação da economia Angolana. De entre os objectivos definidos, salientamos:

- Aumentar a contribuição da indústria transformadora para o PIB;
- Apoiar a substituição competitiva das importações e fomentar as exportações;
- Aproveitar o grande potencial agrícola, pecuário e florestal da província;
- Aproveitar as oportunidades decorrentes da indústria petroquímica (Refinaria do Lobito);
- Aumentar o número de postos de trabalho no sector industrial;
- Concertar e aplicar os mecanismos financeiros de apoio ao investimento privado nacional.

2.2.2 Agricultura, Silvicultura e Pecuária

O Governo Provincial formulou uma visão para o sector que aponta para:

- A afirmação das suas potencialidades nos sectores da agricultura e pecuária;
- O desenvolvimento das seguintes cadeias produtivas no sector agrícola:
 - Cereais;
 - Leguminosas;
 - Oleaginosas;
 - Fruteiras;
 - Culturas Industriais;
 - Tubérculos e Raízes.
- Reposição e aumento do potencial pecuário através da aquisição de:
 - Bovinos para carne e leite;
 - Caprinos;
 - Ovinos;
 - Suínos;
 - Aves.

A concretização desta visão de desenvolvimento do sector assenta uma estratégia que pressupõe a realização, no horizonte de 2013, de um conjunto de acções:

- Construção de armazéns nos municípios;
- Reabilitação dos Serviços de Veterinária;
- Reabilitação dos Sistemas de Irrigação e de uma rede Agrometeorológica em todos os municípios do interior;
- Reabilitação das EDAs - Estações de Desenvolvimento Agrário e CDAs - Centros de Desenvolvimento Agrário;
- Construção de Escolas de Formação Profissional Agrária e Veterinária;
- Definição e investimentos nas cadeias produtivas rurais;
- Execução de um sub-programa de fomento pecuário e agrícola;
- Construção das Aldeias Rurais. Cada Aldeia Rural comportará 50 famílias camponesas e cada uma receberá 4 ha de terra, sendo 2 ha para agricultura e 2 ha para pecuária.

A implementação deste conjunto de acções deverá viabilizar a obtenção, até 2013, das seguintes metas:

- Triplicar a área plantada;
- Duplicar a produtividade kg/ha;
- Aumentar em 8 vezes o efectivo bovino existente (400 mil cabeças);
- Reflorestar 1.200 hectares.

De entre os projectos constantes da estratégia de desenvolvimento do sector industrial 2009-2013 salientamos, pela sua importância, os seguintes:

Projectos	Montante (USD)
PODAR – Programa de Organização e Desenvolvimento de Aldeias Rurais	-
Construção e Reabilitação das EDAs e CDAs e Rede Agro-meteorológica	13,4 Milhões
Reabilitação dos Sistemas de Irrigação e Drenagem	40 Milhões
Reabilitação das Estações Experimentais (Alto Capaca, Cavaco e de Café da Ganda)	23 Milhões
Projecto de Fomento e Melhoramento Genético de Espécies Animais e de Requalificação de Gado Bovino	61,5 Milhões
Construção do Sistema de Frio para Acondicionamento de Produtos Horto-Frúctícolas	9,4 Milhões
Construção Estruturas Sanitárias e Reabilitação dos Matadouros Municipais, Serviços Veterinários	14,6 Milhão

2.2.3 Turismo

Conforme será explicitado mais adiante, o turismo deverá constituir um sector-charneira do desenvolvimento económico da província de Benguela. A estratégia de desenvolvimento do sector assenta num conjunto de eixos de desenvolvimento:

- Eixo Turístico do Litoral: Lobito-Benguela-Baía Farta
- Eixo Turístico das Águas: Bocoio-Balombo
- Eixo Turístico do Caminho-de-Ferro (Benguela-Cubal-Ganda)

- Eixo Turístico da Via Caimbambo-Chongoroi

2.3 Eixos de Desenvolvimento Económico

Em linha com que o foi anteriormente referido, o Governo da Província de Benguela definiu eixos de desenvolvimento estruturados de acordo com uma lógica matricial, cruzando a dimensão territorial com actividades económicas específicas.

2.3.1 Eixo do Desenvolvimento Agro-Industrial

2.3.1.1 Eixo do Desenvolvimento do Litoral (Lobito-Benguela-Baia Farta)

- Desenvolvimento de culturas de horto-frutícolas com destaque para a banana, palmeira e de dendem, assim como a cultura do feijão na época do cacimbo.
- Desenvolvimento da produção de gado de corte e de leite, avicultura, caprinos, ovinos, cunicultura e equinos.
- Implantação de viveiros para produção de mudas de espécies para as zonas áridas e semi-áridas (acácias, presópolis, casuarinas).
- Desenvolvimento do sector da agro-indústria com destaque para os sumos, compotas, rações e farinha de banana.
- Reactivação da Estação Experimental do Cavaco, orientada para o estudo da banana, manga e hortícolas e do Laboratório Regional de Veterinária.
- Desenvolvimento da pesca marítima, envolvendo um conjunto de acções concertadas: novo porto pesqueiro na Baía Farta, pólo de produção de sal no Lobito, pólo de pescarias da Baía Farta. Na pesca industrial e semi-industrial prevê-se o aumento das capturas, com maior participação da frota nacional, o estabelecimento de programas de reabilitação da indústria de processamento, com prioridade para congelação, salga e seca, conservas, sal comum e iodizado.



2.3.1.2 Eixo da Zona 23 (Bocoio-Caimbambo-Cubal e parte Chongoroi)

- Desenvolvimento de culturas industriais, com destaque para citrinos, girassol, algodão, ananás, maracujá, sorgo, milho, feijão, arroz, café arábica, vinha e oliveira.
- O desenvolvimento da bovinicultura de corte, caprino, ovinos, aves e equinos.
- Implantação de viveiros para produção de mudas de espécies para as zonas semi-áridas e tropicais (eucalipto e coqueiro).
- Criação do novo Pólo de Desenvolvimento Agro-Industrial do Cubal, para incentivar o estabelecimento de cadeias produtivas locais de processamento de produtos agro-pecuários e da silvicultura (empresas de papel, celulose e mobiliário, etc).
- Reactivação da Estação do Alto Kapala, dedicada ao estudo das culturas de transição.

2.3.1.3 Eixo da Zona 24 (Ganda Balombo)

- Desenvolvimento de culturas de milho, feijão, soja, girassol, trigo, café arábica, ananás, algodão, gergelim e cana-de-açúcar.
- Desenvolvimento da bovinicultura de corte e de leite, com incidência na Chicuma, Maka Mombolo, produção de suínos e aves de capoeira para o sector tradicional e equinos.
- Implantação de viveiros para multiplicação de espécies como o eucalipto, cedro, pinheiro, cupressas e outras.
- Reactivação da Estação Zootécnica da Ganda, dedicada ao estudo e fomento de gado de corte, leite, assim como da produção e sanidade de suínos e Estação Experimental do Café, dedicada ao estudo, experimentação e vulgarização da cultura do café arábica no Planalto Central.
- Estabelecimento de cadeias produtivas locais de processamento de produtos agro-pecuários, tais como a bovinicultura de corte e de leite, café, milho, feijão, soja, girassol e trigo.
- Retomar a produção de enchidos na região do eixo, aproveitando a criação de suínos.

2.3.2 Eixo de Desenvolvimento Turístico

2.3.2.1 Eixo Turístico do Litoral (Lobito-Benguela-Baía Farta)

O eixo de desenvolvimento turístico do litoral abrange a área da faixa litorânea da província para a exploração do potencial existente na região. Sendo que, actualmente e neste eixo, estão compreendidos os seguintes pólos turísticos:

- Pólo Turístico da Restinga;
- Pólo Hoteleiro da Canjala;
- Pólo Turístico da Catumbela;
- Pólo Turístico do Biopio;
- Pólo Turístico da Praia Morena;
- Pólo Turístico da Baía Azul;
- Pólo Turístico da Caota.

A região da faixa litoral dispõe de potencial turístico inexplorado, podendo dar origem a novos pólos:

- Pólo Hoteleiro da Cabaia;
- Pólo Turístico da Baía do Elefante;
- Pólo Turístico de Egípto-Praia;
- Pólo Turístico do Parque da Chimalavera.

2.3.2.2 Eixo Turístico das Águas (Bocoio-Balombo)

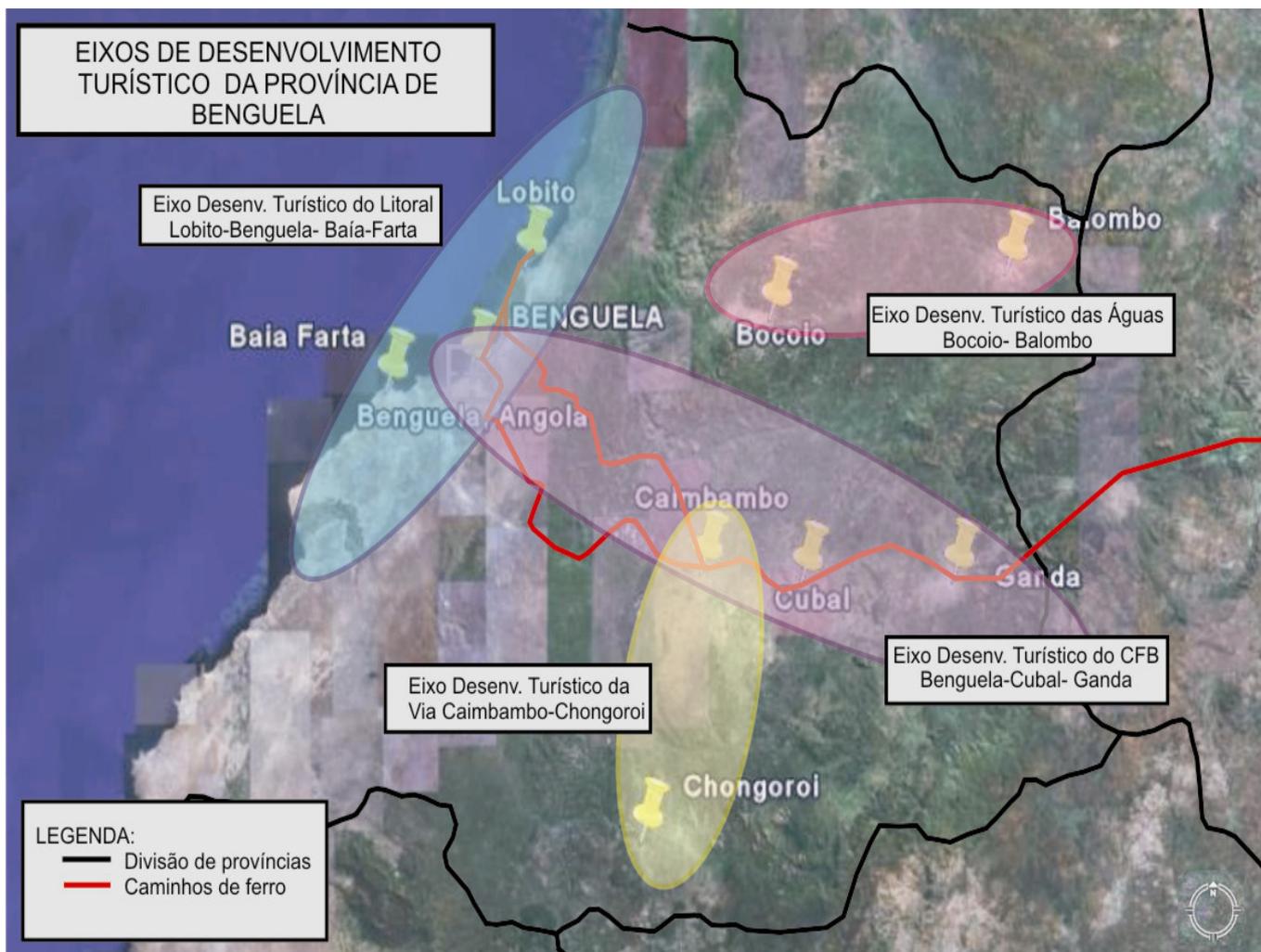
O Eixo de Desenvolvimento Turístico das Águas compreende a região entre os municípios de Bocoio e Balombo, onde se encontra, actualmente, o Pólo Turístico do Cota-Cota, que necessita de ser totalmente reabilitado e os potenciais turísticos do Monte Belo e do Rio Culai, para os quais se propõe a criação de novos pólos.

2.3.2.3 Eixo Turístico do Caminho-de-Ferro (Benguela-Cubal-Ganda)

O Eixo de Desenvolvimento do Caminho-de-Ferro de Benguela tem por objectivo potencializar a exploração turística do caminho-de-ferro, abrangendo a faixa central da província, entre os municípios de Benguela e Ganda. Estão contidos neste eixo o Centro Turístico do CFB (Museu da Estação), o Complexo Turístico do CFB e a criação de novos Pólos Turísticos da Barragem do Dundo e do Aeródromo do Unge.

2.3.2.4 Eixo Turístico da Via Caimbambo-Chongoroi

Este eixo de desenvolvimento tem por objectivo potenciar a exploração turística da estrada que corta a região, sendo o principal acesso rodoviário entre a província e a Namíbia, onde serão criados os novos pólos turísticos das Quedas do Rio Coporolo e o Centro Turístico do Wiyamgombe.



Para além destes eixos de desenvolvimento, Benguela dispõe de uma outra vertente do turismo que pode ser explorada. Trata-se do aproveitamento do potencial oferecido pelos activos culturais de que dispõe a província.

Com efeito, Benguela dispõe de imensas riquezas culturais e naturais: instituições como museus, bibliotecas e casas de cultura, um património diversificado, que integra monumentos e sítios históricos, arquitectónicos e naturais, incluindo estações arqueológicas. A tabela seguinte sistematiza alguns destes activos.

Activo	Descrição	
Museu Nacional de Arqueologia	Localiza-se na cidade de Benguela e tem um acervo de cerca de 9.150 peças. O edifício onde funciona é uma obra do Século XVII / XVIII, onde os escravos eram armazenados temporariamente, até serem exportados para a América em navios negreiros. Ocupa um perímetro de 8.000 m ² e foi construído de blocos de pedra calcária, possui portões e gradeamentos de ferro maciço. Depois do fim do tráfico de escravos, o edifício passou a pertencer à Alfândega de Angola. Em 1976, foi neste edifício criado o Museu Nacional de Arqueologia.	
Igreja da Nossa Senhora do Pópulo	Possivelmente a primeira construção de pedra e cal da cidade com características arquitectónicas do barroco, é o único do género em toda a África Austral. Nos anais da História consta que nela se faziam os enterros dos Europeus até 1838 altura em que foi inaugurado o cemitério da cidade. Foi fundada em meados do século XVII e está classificado como Monumento Histórico Nacional.	
Cabo Submarino	Edifício da ex-Companhia do Cabo Submarino – este edifício de ferro e madeira chegou desmontado a Benguela, vindo da Inglaterra. Edifício de arquitectura invulgar, no princípio do século passado constituía a via privilegiada das telecomunicações, unindo assim Londres a Cape Town. Chegado por altura da Conferência de Berlim dada a necessidade de se manterem actualizadas as informações sobre a mesma. Mais tarde funcionou a Escola Alemã. É um Monumento Histórico Nacional, classificado.	
Egipto Praia	Existem, na faixa litoral, potenciais inexplorados, de entre os quais se destacam a Cabaia, Baía dos Elefantes e Egipto Praia.	
Águas Térmicas e Medicinais	O Pólo Turístico das Águas Térmicas e Medicinais do Cota-Cota, que necessita de ser totalmente reabilitado e os potenciais turísticos do Monte Belo e do Rio Culai, para os quais se propõe a criação dos Novos Pólos Turísticos do Monte Belo e do Rio Culai, são alguns dos activos com que a província conta para o desenvolvimento do turismo termal.	

Activo	Descrição	
Caminho-de-Ferro de Benguela	O Eixo de desenvolvimento do Caminho de Ferro de Benguela tem por objectivo potencializar a exploração turística do Caminho de Ferro, abrangendo a faixa central da Província entre os Municípios de Benguela até Ganda. Estão contidos neste eixo o Centro Turístico do CFB (Museu na Estação), o Complexo Turístico do CFB no Cubal e a criação dos Novos Pólos Turísticos da Barragem do Dungo e do Aeródromo do Unge.	
Quedas do Rio Coporolo	Inseridas no Eixo Turístico Caimbambo – Chongoro, as quedas do Rio Coporolo deverão dar origem a um novo pólo turístico.	
Mamas da Vitoria	Activo, igualmente, inserido no Eixo Turístico Caimbambo – Chongoro, as quedas do Rio Coporolo deverão dar origem a um novo pólo turístico.	

2.4 Cadeias Produtivas e Oportunidades

O desenvolvimento económico sustentável da província requer o restabelecimento das cadeias produtivas que já existiram na região e a criação de novas cadeias para potencializar as aptidões da província no quadro nacional e regional.

O Plano de Desenvolvimento de Médio-Prazo da Província procede a um levantamento exaustivo das cadeias produtivas existentes na região e respectivos elos quebrados:

- **Cadeia Produtiva do Girassol:** necessária a reabilitação da empresa da Catumbela de produção de óleo de girassol, algodão e amendoim e a recuperação da empresa de saboaria Catumbela;
- **Cadeia Produtiva do Óleo de Palma:** no tempo colonial operava na região toda a cadeia produtiva do óleo de palma, a qual, presentemente, encontra-se inactiva. Na região do Dombe Grande e Hanha do Norte é necessária a reabilitação das empresas de processamento que encontram-se presentemente inoperacionais.
- **Cadeia Produtiva do Café:** necessitam de recuperação as empresas de beneficiamento do café que se localizam nas regiões da Ganda e do Lobito.
- **Cadeia Produtiva da Avicultura:** deverá ser promovida a instalação de fábricas de ração, abatedouros e empresas de empacotamento, assim como incubadoras para a produção de pintos.

- **Cadeia Produtiva do Algodão:** a empresa África Têxtil, situada na Zona Industrial de Benguela, encontra-se obsoleta e deve ser reabilitada através de concurso junto do sector privado. As empresas de confecção existentes na região, principalmente no Município de Benguela, utilizam tecidos importados para fabricação de vestuário.
- **Cadeia Produtiva da Suinicultura:** na região da Ganda-Cubal a cadeia produtiva do suíno encontra-se fragmentada nas indústrias de ração, de abate e de refrigeração. A reabilitação da Empresa Buçaco, de produção de enchidos, através de concurso público, promoveria o restabelecimento de um importante elo desta cadeia produtiva.
- **Cadeia Produtiva da Bovinicultura:** não existem indústrias de ração na região, assim como empresas para o processamento de carnes e laticínios. Existe, actualmente, um matadouro para bovinos na Catumbela.
- **Cadeia Produtiva do Milho:** não existem indústrias de sementes na região e os produtores, em sua maioria, adquirem sementes importadas.
- **Cadeia Produtiva do Ananás:** não existem empresas de transformação de ananás na região. Actualmente, a empresa Xadu importa o concentrado para a produção de sumos. A empresa INAR, de produção de sumo de citrinos e polpa de tomate, localizada no Lobito, encontra-se em processo de reabilitação.
- **Cadeia Produtiva da Pesca Marítima:** estão fragmentados os elos da cadeia correspondentes aos estaleiros que, actualmente, funcionam abaixo de sua capacidade e necessitam de ser modernizados, as empresas de redes de pesca (uma no Lobito e outra em Benguela) necessitam de reabilitação.

2.5 Prioridades em Matéria de Localização Industrial

A província de Benguela, como o país em geral, conhece, presentemente, uma fase de desenvolvimento económico que, certamente, irá aprofundar-se no próximo decénio. Significa isto que o número de empresas, nacionais e estrangeiras, tenderá a aumentar, com particular ênfase para as empresas de matriz industrial. Tal circunstância implica um esforço redobrado de definição de uma política de localização de empresas, coerente e articulada, servindo os interesses económicos da região. Relativamente a esta matéria, a matriz de localização industrial constante da estratégia de reindustrialização do país fornece importantes orientações aos potenciais investidores. Com efeito, a matriz de localização industrial delineada pelo Governo é particularmente clara no que à província de Benguela diz respeito. Os sectores e sub-sectores a privilegiar estão definidos com clareza, a priori assumindo, do ponto de vista territorial, o pólo de desenvolvimento industrial da Catumbela, um papel determinante.

Em termos de projectos e localizações potenciais, os seguintes sub-sectores são referenciados como prioritários para a província de Benguela:

- **Substituição de Importações – Agro-Indústrias de Alimentação**
 - **Industrialização do Milho:** A ser potenciada a partir do fomento da cultura do milho, permitindo a obtenção de um valor acrescentado da produção industrial de farinha e fuba de milho, óleos alimentares e rações animais.
 - **Produção e Refinação de Óleos:** A partir do fomento de culturas oleaginosas de tradição na região - nomeadamente amendoim, girassol, palmeira de dendém, algodão, cajueiro - aliada aos investimentos no sector industrial no domínio da refinação e produção de óleos, é possível incrementar-se a produção de óleos alimentares.
 - **Fabricação do Açúcar:** Com a implementação do sub-programa de produção do açúcar, em que o relançamento das culturas da cana-de-açúcar e a reabilitação do complexo do Dombe-Grande são as linhas de força, será iniciado o aproveitamento das potencialidades do país e da região para a produção interna de açúcar.
 - **Fabricação de Conservas de Carne, de Derivados do Leite e de Gorduras Alimentares:** O aumento da oferta interna de conservas de carne, leite e derivados, margarinas e gorduras alimentares, poderá ser programado mediante a implantação de unidades de processamento industrial próximas das áreas de criação de gado bovino, como é o caso, tradicionalmente, de Benguela.
 - **Industrialização de Horto-Frutícolas:** Com o fomento das culturas horto-frutícolas, com destaque para o tomate e feijão e as fruteiras tropicais, aliado ao plano de relançamento das pequenas e médias unidades industriais de conservas de frutas, fabricação de sumos, conservas de tomate e feijão, pode conseguir-se um aumento substancial na oferta interna destes produtos, podendo Benguela vir a desempenhar um papel fundamental no relançamento deste sub-sector.
- **Substituição de Importações – Agro-Indústrias Não-Alimentares**
 - **Manufatura de Tabaco:** O fomento da cultura de tabaco, combinado com a reabilitação das unidades de processamento do mesmo, permitirá um efeito positivo na balança cambial do país.
 - **Unidades Industriais de Processamento de Produtos Marinhos:** Destaca-se o fomento e incentivo da produção de conservas de peixe e farinha de peixe, para consumo humano e animal, mediante a reabilitação e implantação de unidades de produção.
- **Promoção de Exportações**
 - **Engarrafamento de Água Mineral e Água de Mesa:** Articulando a disponibilidade de fontes e nascentes com o desenvolvimento de unidades industriais dotadas de tecnologia apropriada, será possível, em simultâneo, reduzir as actuais importações e iniciar actividade exportadora.

As tabelas seguintes sistematizam os sectores a privilegiar na província de Benguela, bem como o respectivo enquadramento em matéria de sistemas de incentivos e de enquadramento em zonas económicas especiais, tendo presente que os municípios de Benguela e Lobito se inserem na designada Zona A, sendo que os restantes municípios se inserem na Zona B.

Municípios do Lobito e Benguela

Sector	Sub-Sector	Lei Investimento Privado		Incentivos			
		Territoriais	Sectoriais	Aduaneiros		Imposto Industrial	Imposto Rendimento Capitais
				BC Novos (50%)	BC 2ª Mão (25%)		
Agro-Indústrias de Alimentação	Indústria do Milho	A		3	3	8	5
	Produção e Refinação de Óleos	A		3	3	8	5
	Conservas Carne e Derivados Leite	A		3	3	8	5
	Indústrias Horto-Frutícolas	A		3	3	8	5
Agro-Indústrias Não Alimentares	Manufatura de Tabaco	A		3	3	8	5
	Processamento de Produtos Marinhos	A		3	3	8	5
Promoção Exportações	Indústria de Mandioca	A		3	3	8	5
	Indústria do Café	A		3	3	8	5
Indústria Química	Fertilizantes	A		3	3	8	5
	Refinação Petróleo e Derivados de Gás	A					
Indústria Metalúrgica	Fundição de Alumínio	A					
	Siderurgia	A					
	Extracção e Tratamento de Ferro e Cobre	A					
Indústria Metal-Mecânica	Construção Naval	A		3	3	8	5
	Estruturas Metálicas	A		3	3	8	5
	Equipamento de Transporte e Stockagem	A		3	3	8	5
Materiais de Construção	Cimento	A		3	3	8	5
	Cerâmica Vermelha	A		3	3	8	5
	Produtos Siderurgicos	A		3	3	8	5
	Produtos de Madeira	A		3	3	8	5
	Produtos de Fibrocimento	A		3	3	8	5



SIM



NÃO

Restantes Municípios

Sector	Sub-Sector	Lej Investimento Privado		Incentivos			
		Territoriais	Sectoriais	Aduaneiros		Imposto Industrial	Imposto Rendimento Capitais
				BC Novos (50%)	BC 2ª Mão (25%)		
Agro-Indústrias de Alimentação	Indústria do Milho	B		4	4	12	10
	Produção e Refinação de Óleos	B		4	4	12	10
	Conservas Carne e Derivados Leite	B		4	4	12	10
	Indústrias Horto-Frutícolas	B		4	4	12	10
Agro-Indústrias Não Alimentares	Manufatura de Tabaco	B		4	4	12	10
	Processamento de Produtos Marinhos	B		4	4	12	10
Promoção Exportações	Indústria de Mandioca	B		4	4	12	10
	Indústria do Café	B		4	4	12	10
Indústria Química	Fertilizantes	B		4	4	12	10
	Refinação Petróleo e Derivados de Gás	B					
Indústria Metalúrgica	Fundição de Alumínio	B					
	Siderurgia	B					
	Extracção e Tratamento de Ferro e Cobre	B					
Indústria Metal-Mecânica	Construção Naval	B		4	4	12	10
	Estruturas Metálicas	B		4	4	12	10
	Equipamento de Transporte e Stockagem	B		4	4	12	10
Materiais de Construção	Cimento	B		4	4	12	10
	Cerâmica Vermelha	B		4	4	12	10
	Produtos Siderúrgicos	B		4	4	12	10
	Produtos de Madeira	B		4	4	12	10
	Produtos de Fibrocimento	B		4	4	12	10



SIM



NÃO

2.6 Desenvolvimento das Infraestruturas de Apoio à Actividade Económica

A promoção do desenvolvimento económico da província exigirá um importante esforço de reposição e desenvolvimento da base infraestrutural da província.

O Governo Provincial delinheu, nesta matéria, um importante conjunto de medidas prioritárias, a serem concretizadas até 2013:

- Continuação da reabilitação de 2.650 Km de estradas de 2ª e 3ª, suas respectivas pontes, necessárias para o escoamento da produção dos municípios, interligando ao sistema logístico (rodoviário – ferroviário – portuário), sendo que as vias de 1ª ordem dos troços Lobito-Luanda , Lobito-Huambo, Benguela-Huíla, bem como a reabilitação do troço Benguela-Namibe (via Lucira) são essenciais para o escoamento da produção provincial e para a circulação de pessoas e bens para as províncias vizinhas.
- Reabilitação e modernização do Porto do Lobito.
- Continuação da reabilitação e modernização do Caminho-de-Ferro de Benguela (ver capítulo 2.6.2).
- Expansão da produção de energia, através da reabilitação da Central Hidroeléctrica do Biópio 14 MW e reabilitação e ampliação da Central Hidroeléctrica do Lomaum 82 MW, a fim de atender às 24 horas diárias de procura e melhorar os sistemas de transporte e distribuição de energia eléctrica. Por outro lado e de forma a responder à procura de energia eléctrica projectada, para além da reabilitação destas hidroeléctricas, é fundamental prosseguir a expansão do sistema de Capanda e a interligação dos sistemas Norte-Centro e Centro-Sul até Quileva.
- Continuação da ampliação do sistema de abastecimento de água potável e da rede de saneamento básico, principalmente nas áreas urbanas;
- Urbanização e ordenamento do território para evitar o crescimento desordenado das cidades e utilização dos solos nas áreas rurais, assim como a execução dos programas Benguela Norte e Benguela Sul que deverão contribuir para a diminuição do défice habitacional.
- Criação de novas áreas verdes urbanas e protecção de reservas ambientais existentes e das praias da província, assim como criação de um sistema de colecta e destinação final de lixos urbanos.
- Reabilitação e ampliação das estações multimodais, criação de sistemas integrados de transporte urbano (aéreo, ferroviário e rodoviário).
- Expansão da rede de fibra óptica para os municípios e ampliação do sinal de telefonia fixa e utilização de banda larga, a preços competitivos, e modernização dos serviços dos correios.
- Execução dos programas de desassoreamento dos rios e protecção costeira e de infraestruturas integradas, aprovadas pelo Conselho de Ministros (litoral e interior).
- Cadastro, inventariação e reabilitação de edifícios e monumentos públicos.

2.7 Grandes Projectos em Curso na Província

2.7.1 A Refinaria do Lobito

A construção da nova **refinaria do Lobito** irá, certamente, provocar "ondas de choque" na actividade produtiva, existindo uma grande expectativa em torno dos efeitos induzidos que este importante projecto poderá gerar sobre a actividade económica na província.

Com efeito, o projecto da refinaria a instalar nas proximidades do Lobito tem vindo a avançar com maior celeridade nos últimos meses, após um período marcado por sucessivos atrasos. Prevê-se, agora, que a refinaria possa iniciar a sua laboração em 2012, devendo as diversas unidades do complexo revolucionar todo o parque industrial da cidade, em particular, e da província de Benguela, em geral.



A refinaria utilizará tecnologia de ponta e fiabilidade comprovada em operações comerciais a nível mundial, de modo a assegurar segurança, sendo, também, auto-suficiente em termos de fornecimento de energia, água e outras utilidades. O projecto garante, nesta fase de construção, 2.000 postos de trabalho directos e, posteriormente, mais 5.000.

O empreendimento fomentará, igualmente, a criação de novas empresas em ramos como a construção civil, prestação de serviços, consultoria, logística, limpeza, entre outras, o que será, naturalmente, benéfico para o desenvolvimento económico e social do Lobito.

Com um custo de USD 8 mil milhões, a construção da nova refinaria alavancará, também, a requalificação urbana da cidade do Lobito. Por outro lado e na perspectiva do funcionamento do Caminho-de-Ferro de Benguela, será construído um novo cais na margem da baía, destinado ao manuseamento de minério de ferro, albergando os futuros portos secos.

Com este projecto, a SONANGOL pretende agregar valor ao petróleo bruto, pesado e ácido, produzindo, a partir deste, combustíveis de elevada qualidade, destinados, em 90% ao mercado nacional, o que constituirá um passo muito importante para a eliminação das importações de gasolina e gasóleo.

O crude a processar será obtido a partir dos blocos "off-shore" e "on-shore" angolano. Os navios petroleiros deverão efectuar a descarga do referido crude num porte-cais situado a leste da baía do Lobito, sendo depois a transferência para a refinaria efectuada via oleoduto. A unidade terá capacidade para processar 200 mil barris-dia de petróleo iluminante, LPG, enxofre e coque. As especificações dos produtos obtidos vão corresponder às usadas nos mercados-alvo, nomeadamente EUA e Europa.

O mercado visado inicialmente foi a região do sul de África – embora a posteriori se tenha alargado o mercado potencial para a Ásia, o Brasil e a Costa Leste dos EUA – a partir dos seguintes pressupostos de base:

- Estabilidade económica;
- Capacidades actuais existentes limitadas à capacidade das refinarias existentes, exceptuando uma pequena expansão pela SASOL;
- SASOL/Mossgas continuarão a operar;
- As refinarias do Extremo Oriente concorrerão no mercado do sudeste.

Este projecto, de carácter fortemente estruturante, com resultados futuros de elevado impacto, deve ser assumido como um projecto charneira de uma estratégia de desenvolvimento para a província de Benguela, nomeadamente, pelos seguintes factores:

- Permite a coordenação do desenvolvimento dos sectores associados (petroquímico) e terciário (metalúrgico/civil);
- Permite a coordenação do desenvolvimento e integração das redes já existentes (electricidade, água e saneamento) e infraestruturas (estradas, caminho de ferro e porto);
- Novas oportunidades de trabalho e formação – directas e indirectas – para as populações locais;
- Permite a coordenação, desenvolvimento e aprovisionamento dos recursos locais básicos (saúde, educação, segurança social).

Em termos gerais são os seguintes os factores positivos associados ao projecto:

- É tecnicamente possível melhorar as ramas para produzir produtos refinados de maior valor;
- Existe um mercado potencial elevado para produtos refinados;
- A refinaria é economicamente viável com o apoio de políticas e instrumentos públicos, nomeadamente incentivos fiscais;
- A refinaria irá fomentar o aparecimento de indústrias e serviços por efeito matricial e conglomerado;
- A refinaria terá um efeito dinâmico substancial sobre o desenvolvimento futuro da indústria de petroquímica;
- Este projecto concederá a Angola um papel relevante no sul de África.

2.7.2 Reabilitação do Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB)

2.7.2.1 Breve Caracterização

O CFB assume uma grande importância no contexto da economia regional. É a espinha dorsal do sistema de transportes da Zona Central de Angola.

Possui, ainda, uma grande importância no contexto da África Austral, sendo a sua operacionalidade essencial para a dinâmica da economia nacional e trans-fronteiriça.

A história do CFB percorre todo o século XX e está intimamente relacionada com a fundação da cidade do Lobito em 1913.

O CFB foi criado por Lei de Outubro de 1899, autorizando o Governo Português a começar a construção de uma linha férrea que, partindo do litoral do antigo distrito de Benguela, deveria chegar até à fronteira leste do país. Os trabalhos de construção começaram no princípio de Março de 1903 e só foram concluídos a 10 de Março de 1931, totalizando uma distância de 1.346 km, até ao município do Luau. A 4 de Julho de 1931 o CFB foi aberto ao tráfego internacional.

As primeiras locomotivas eram movidas a vapor, utilizando como combustível a lenha. Inicialmente utilizava-se lenha proveniente de manchas florestais espontâneas. Mais tarde teve que se recorrer à plantação de árvores que garantissem o abastecimento regular deste tipo de combustível.

Os técnicos do CFB do serviço florestal e agrícola desenvolveram a actividade florestal de tal forma que em 1974 existiam ao longo da linha, a partir da Ganda, talhões que totalizavam cerca de 37.500 hectares, onde se encontravam plantados mais de 96 milhões de pés de eucaliptos.

Com esta enorme quantidade de recursos florestais, o CFB era considerado o maior proprietário privado de floresta em todo o mundo. A riqueza deste recurso permitiu a construção, no Alto Catumbela, município da Ganda, de uma fábrica de celulose e papel.

A actividade florestal que se destinava, essencialmente, à plantação dos eucaliptos e à sua exploração, foi perdendo a sua importância devido à progressiva conversão da tracção a vapor para a tracção diesel.

Além das manchas florestais, o CFB possuía oficinas ao longo da via-férrea que, rapidamente, se transformaram em importantes pólos de emprego e tecnologia. A maior dessas oficinas estava situada no Huambo.

Após 1975, o CFB foi alvo de diversas acções de sabotagem, levando à sua entrada em declínio, até à quase paralisação da sua actividade no final da década de 80.

A África do Sul, como potência regional, possuía grandes interesses na diminuição da actividade do CFB. De facto, o porto do Lobito suplantava, em importância, Walvis Bay (Namíbia), como plataforma giratória do movimento de mercadorias na África Austral e assegurava uma maior dependência económica da Zâmbia e do Zimbábue para escoamento das suas exportações, uma vez que estes países não têm acesso marítimo.

A degradação do nível de operacionalidade afectou negativamente todo o sistema de transporte a partir do litoral para as províncias do Huambo, Bié e Moxico, provocando grandes carências de abastecimento daquelas

provincias, bem como aos municípios do interior da provincia de Benguela. Em 1973, o CFB contava com 13.232 trabalhadores, número que decresceu para 11.200 no ano seguinte. A empresa promovia, também, a criação de diversos bairros destinados à habitação dos seus trabalhadores. Fruto dos factores citados anteriormente e do decréscimo dos níveis de actividade, o número de efectivos diminuiu para metade ao longo da década de 80, atingindo os 5.715 em 1987.

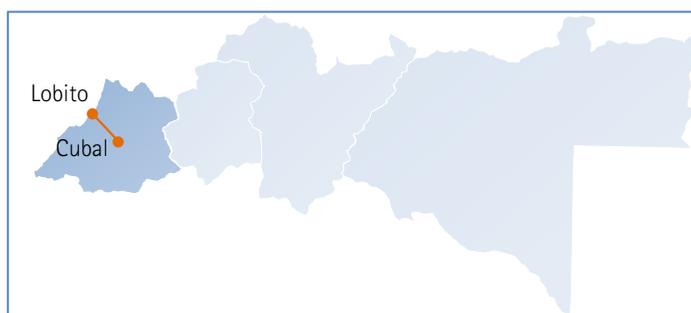
Pode afirmar-se que se mantêm todos os pressupostos que justificaram a criação do CFB, sendo a sua reabilitação um projecto nacional.

2.7.2.2 O Projecto de Reabilitação

O Caminho-de-Ferro é um instrumento incontornável para o desenvolvimento da provincia. Trata-se de um activo cuja história se confunde com a própria história de Benguela.

O caminho-de-ferro de Benguela – Companhia de Caminho de Ferro de Benguela, SARL (CFB), foi propriedade belga, através duma concessão por 99 anos que expirou em 2001. Presentemente é propriedade do Estado.

O Plano de Recuperação do Caminho-de-Ferro envolve quatro etapas distintas:



1ª Fase
LOBITO - CUBAL



2ª Fase
CUBAL - HUAMBO



3ª Fase
HUAMBO - KUITO



4ª Fase
KUITO - LUENA - LUAU

Conforme já referido, recorde-se que, com o estado de guerra que ensombrava o país, a linha-férrea que atravessava o país desde o Lobito ao Luau (Moxico) e penetrava na República Democrática do Congo e Zâmbia, apenas funcionava no ramal Benguela-Lobito (pouco mais de trinta Km).

As infra-estruturas e a linha-férrea ficaram completamente destruídas por acções de guerrilha, afectando seriamente os trabalhadores e populações que habitavam as localidades escaladas e dependiam da circulação dos comboios, sobretudo em matéria de transporte de alimentos e outras mercadorias para revenda e consumo.

Tendo em conta a sua importância para a recuperação económica do país, nomeadamente das vitais regiões do centro, sul e leste, o Governo decidiu pôr em marcha o antigo sonho da reabilitação, faseada, da via-férrea e infra-estruturas e, conseqüentemente, a reposição das locomotivas e carruagens destruídas.

Os custos com as obras de reabilitação do caminho-de-ferro ultrapassam os 250 milhões de dólares, considerando apenas a reposição da via, ou seja, sem os custos com pessoal, nem a compra de novas máquinas e reparação das avariadas.

Todas as estações e apeadeiros necessitam de profunda intervenção, sobretudo as que se situam nas províncias do Huambo, Bié e Moxico, enquanto que mais de quarenta pontes carecem de intervenção.

A título ilustrativo refira-se que, só no trajecto Lobito - Benguela, o único que funcionou desde o eclodir da guerra, foi necessária uma profunda reabilitação que ultrapassou os 150 milhões de dólares, tendo em conta o estado da linha, a qual não permitia que os comboios circulassem a uma velocidade superior a 30/35 Km / hora.

Outro troço que envolve, igualmente, avultados investimentos, é o que liga o Kuito a Luau, pois nestes 408 Km registaram-se as maiores destruições nas infra-estruturas e equipamentos do CFB, assim como nas suas pontes de grande dimensão. Além disso, é a zona mais minada da linha, consumindo vastos recursos em operações de desminagem.

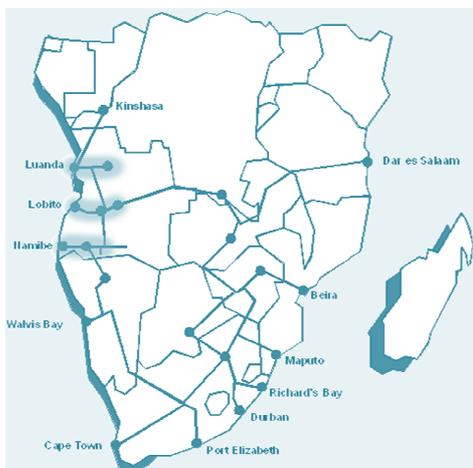
No que diz respeito ao material circulante, o CFB tem vindo, progressivamente, a assegurar a sua reabilitação e a aquisição de novas locomotivas. Por outro lado, o CFB vai, igualmente, proceder à aquisição de novas carruagens e vagões de carga, estando, para o efeito, a aguardar disponibilidade financeira do Governo, já que a empresa padece de graves problemas de tesouraria.

A preconizada chegada da linha férrea ao Luau e a posterior tarefa de escoamento de minério de cobre da Zâmbia e RD Congo até ao porto do Lobito trarão, certamente, um nível de actividade compatível.

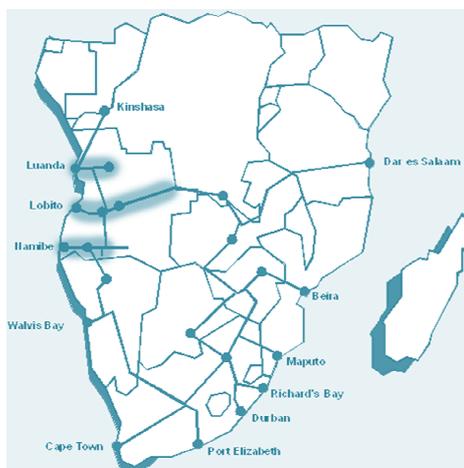
Do que atrás ficou exposto, resulta que o Caminho-de-Ferro constitui para a província, e não só, um elemento catapultador fundamental.

A principal base económica da província reside na existência do porto do Lobito e da linha de caminho-de-ferro de Benguela. A revitalização destas duas unidades criará efeitos multiplicadores, não só na província, mas em toda a região Centro-Atlântica, servidas pelo CFB e pelo Porto de Lobito.

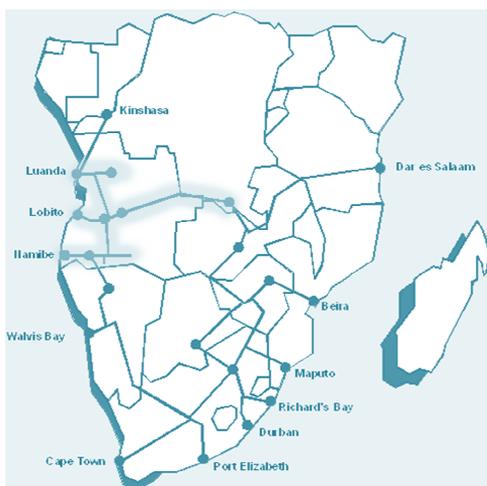
Os mapas que seguidamente se apresentam definem o posicionamento relativo do eixo Benguela / Lobito no quadro da estratégia governamental em matéria de desenvolvimento dos caminhos-de-ferro.



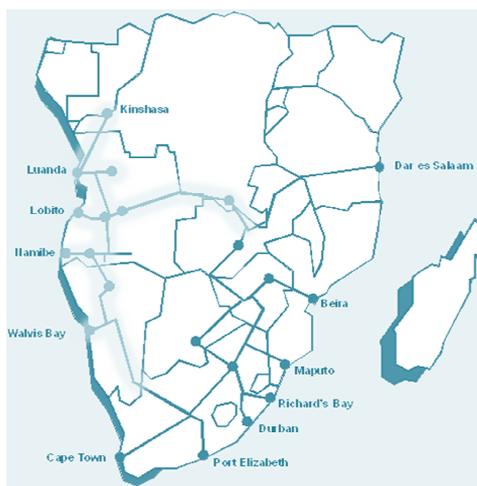
Intenção estratégica



Estado atual



Caminho-de-Ferro (Existente)



Estado atual

Conforme se pode constatar, a recuperação do CFB é vital para a redinamização da plataforma logística de Benguela, articulando porto, aeroporto e caminho-de-ferro, facilitando o acesso à fronteira oriental do país, elemento fundamental para o escoamento de bens e mercadorias.

A recuperação do Caminho-de-Ferro de Benguela induzirá vários efeitos multi-setoriais na economia e sociedade da província, os quais configuram, simultaneamente, oportunidades de investimento para agentes económicos nacionais e provinciais.

2.7.3 Modernização e Ampliação do Porto do Lobito

2.7.3.1 Breve Caracterização

O porto do Lobito está localizado na costa Oeste de África à latitude 12° 20' Sul e longitude 13° 34' Este, posicionando-se numa baía voltada a Norte que é protegida por uma península natural de areia e que estende-se para jusante da cidade, formando um ancoradouro largo e profundo, bem protegido das ondas do Atlântico.

O porto construído no canto Sudoeste da baía, tem um comprimento total de 1.122 metros de cais de alto mar e um cais costeiro com cerca de 150 metros de comprimento.

O cais de alto mar está dividido em seis ancoradouros, cada um com cerca de 180 metros de comprimento. Estes ancoradouros estão dispostos três a três em cada um dos dois comprimentos, alinhados em ângulo recto e reconhecidos como cais Norte e Sul.

O cais costeiro está localizado na extremidade Norte do porto, do lado oposto aos escritórios principais. É feito em madeira dura, assente em vigas de betão com juntas cruzadas e pilares de ferro. A profundidade da água na linha de ancoradouro varia entre 2,5 metros na extremidade Sul e 4,5 metros na extremidade Norte. Os postes de amarração estão colocados a cerca de 15 metros uns dos outros e, apesar da resistência da estrutura do cais limitar bastante a sua capacidade de carga, esta deve ser suficiente para o tipo de barcos que habitualmente os utilizam.

A água é fornecida por uma conduta de 60 mm de diâmetro, com tomadas distanciadas de 50 metros.

A acostagem é actualmente amortecida por pneus de tractor de vários tamanhos, colocados de 15 em 15 metros, uma solução claramente de recurso, mas que tem sido aceite pelos comandantes dos navios visitantes.

Do lado da terra, o porto do Lobito estava historicamente dependente do Caminho-de-Ferro de Benguela. A forma e a organização da infraestrutura portuária podem ser consideradas como sendo resultado da relação simbólica entre estes dois organismos.

Os cais de alto mar foram construídos em 3 fases. O primeiro, construído entre 1922 e 1928, tem 224 metros de comprimento (correspondendo aproximadamente ao ancoradouro 2) e é constituído por séries contíguas de blocos de betão de 8,4 metros de comprimento. A fase 2 compreende uma série de cais de betão, tipo de bloco, com 15 metros de vão suportados por pilares de betão em forma de arco, tendo sido construída entre 1930 e 1934. O comprimento total dos cais construídos na fase dois é aproximadamente de 630 metros, compreendendo o cais Norte e cerca de metade do Cais Sul. A fase três completa o cais Sul com uma estrutura de blocos ociosos, cheios de pedra.

Em 1972, o substancial aumento da navegação veio impor a necessidade de um projecto de ampliação do porto, de forma a ter mais 950 metros de cais a Sul do ancoradouro 6. O projecto parou em 1975, depois de mais de metade da drenagem necessária já ter sido feita. A moldagem e colocação de blocos no muro começaram com fundações de pedra em cerca de 40% do comprimento total.

A baía do Lobito tem 5 Km de comprimento e 1 a 2 km de largura, com uma área de 3,5 Km por 0,5 Km de ancoragem segura de barcos. O canal de entrada na baía está situado entre o extremo da península de areia

conhecida localmente como Restinga e a linha de costa. Crê-se que o canal de entrada tenha 300 metros de largura e uma profundidade variável entre 12 e 23 metros.

Não se conhece, com exactidão, qual a profundidade actual da entrada do canal, devido ao assoreamento provocado pela corrente costeira. Sabe-se, no entanto, que o comprimento da Restinga aumentou em cerca de 900 metros entre 1891 e 1962 e que foi então construída uma série de melhorias para reduzir o efeito do assoreamento da entrada do canal.

Nos lados Este e Oeste da entrada do canal existem dois faróis, estando o canal de navegação teoricamente marcado por sete bóias sinalizadoras.

O efeito dos ventos, ondas e corrente na navegação no porto é irrelevante. A variação das marés é de cerca de 2 metros.

O porto tem barracões para armazenagem, três deles com dois andares, com uma área coberta total de 30.000 metros quadrados.

O silo para cereais tem uma capacidade de cerca de 20.000 toneladas, distribuídas por 53 contentores de 160 a 550 toneladas.

As áreas de armazenagem, tanto cobertas como descobertas, dispõem de um extenso sistema de carris. As linhas entram no porto principalmente pelas extremidades Sudoeste e Este do cais Sul.

Todo o tráfego ferroviário entra e sai através de duas linhas ainda existentes para o pátio de manobras. Uma terceira linha, mais a Este, acabou por ficar inutilizada por falta de manutenção.

2.7.3.2 O Projecto de Modernização

O projecto de modernização e ampliação do porto do Lobito está orçamentado em 1,2 mil milhões de USD, sendo, obviamente, um projecto estruturante para o futuro da província e do país.

As obras iniciaram-se em Março de 2008, com a reabilitação do cais existente, pavimentação e terraplanagem e substituição dos carris nos cais de intervenção.

O projecto de ampliação está subdividido em 5 componentes e arrancou com a construção do terminal de minério, sendo que o seu termo está



previsto para Abril de 2011. O terminal de minério que está a ser construído na margem oriental da baía do Lobito surge como uma necessidade de exportar minério proveniente, em particular, da República Democrática do Congo e da Zâmbia. O terminal terá um cais de 310 metros, construído com recurso a caixotões.

A sua área total aproximada será de 200.000 m², dos quais 12 mil serão áreas cobertas. Terá capacidade para receber navios de 50.000 toneladas de deslocamento máximo.

O porto seco é um terminal intermodal terrestre, directamente ligado por estrada e via-férrea ao Porto do Lobito, com ligação ferroviária directa à linha de Caminho-de-Ferro de Benguela.

A construção desta área de cerca de 90.000m² já envolveu o tratamento por substituição e compactação dinâmica de 235.000m³ de solos e serão produzidos cerca de 45.000m³ de betão para a pavimentação. Contempla ainda a construção de 4.500m² de áreas cobertas, em edifícios destinados a gestão, manutenção e à operação de todo o sistema. As obras destes projectos foram concluídas em Novembro de 2009.

O Terminal de Contentores – Extensão do Cais nº 8 está também em fase muito avançada e a sua conclusão está prevista para meados de 2011. A extensão deste cais do Porto do Lobito resulta da modernização das estruturas portuárias angolanas e da sua adaptação ao crescente tráfego internacional de mercadorias. Assim, previu-se dotar o actual Porto do Lobito de novas capacidades que compreendem 414,0 metros de cais para navios até 50.000 toneladas, capacidade operacional de 250.000 TEU/ano (um TEU equivale a um contentor de 20 pés), 155.875m² para parques de contentores e estruturas modernas de controlo e gestão portuária. A dragagem de toda a extensão do cais e do canal de acesso, com um total de 360.000m³, está concluída.

A ponte sobre o Mangal concluída em Outubro de 2009 foi construída com o objectivo de garantir o escoamento de veículos pesados destinados ao Porto do Lobito sem congestionar o núcleo urbano da cidade. Com um comprimento total de 90m e 18 pilares de fundação, a ponte será constituída por dois tabuleiros independentes, com duas faixas de rodagem.

A última fase do projecto está reservada à criação de uma linha de costa de 1.200 metros de comprimento, à construção de uma ancoragem para navios cruzeiros de luxo e ainda à construção de um clube de proprietários de iates, o que tornará o Lobito, cada vez mais, um destino turístico de referência e dos mais importantes da costa ocidental de África.

Ainda no âmbito do projecto de extensão e modernização do Porto do Lobito, existem várias intervenções ao longo da linha industrial, situada próximo da costa marítima, onde serão construídos, um terminal de petróleo, um de cimento e um porto de pesca. O comprimento total da linha industrial é de 7,8 quilómetros, permitindo, após a conclusão dos trabalhos, a atracação simultânea de 20 navios.

2.7.4 PDIC - Pólo de Desenvolvimento Industrial da Catumbela (PDIC)

O conceito de Pólo Industrial encontra-se enquadrado pela Lei 5/04 de 7 de Setembro e pelo Decreto 44/05 de 6 de Julho, correspondendo a uma extensão de terreno previamente delimitado e adequadamente equipado com as infraestruturas básicas, como energia, água e saneamento, telecomunicação, tratamento de efluentes industriais, acesso ferroviário, rodoviário, onde as empresas que projectem a sua instalação possam beneficiar de facilidades como preços bonificados do solo industrial, benefícios fiscais, incentivos, subvenções a fundo perdido e outros.

Os objectivos do PDIC são claros e passam pela promoção de acções que assegurem:

- Competitividade Sustentável;
- Representatividade junto do Estado e Órgãos Reguladores;
- Melhores práticas em segurança, saúde e meio-ambiente;

- Comunicação transparente e imagem junto à sociedade;
- Capacitação e qualificação de pessoas.

A sociedade responsável pela gestão do PDIC foi constituída em Abril de 1999, sob a forma de Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, tendo 60% do capital sido subscrito pelo Instituto de Desenvolvimento Industrial de Angola (IDIA) e 40% pelo Governo Provincial de Benguela.

A sociedade dispõe de uma estrutura simples e ágil.



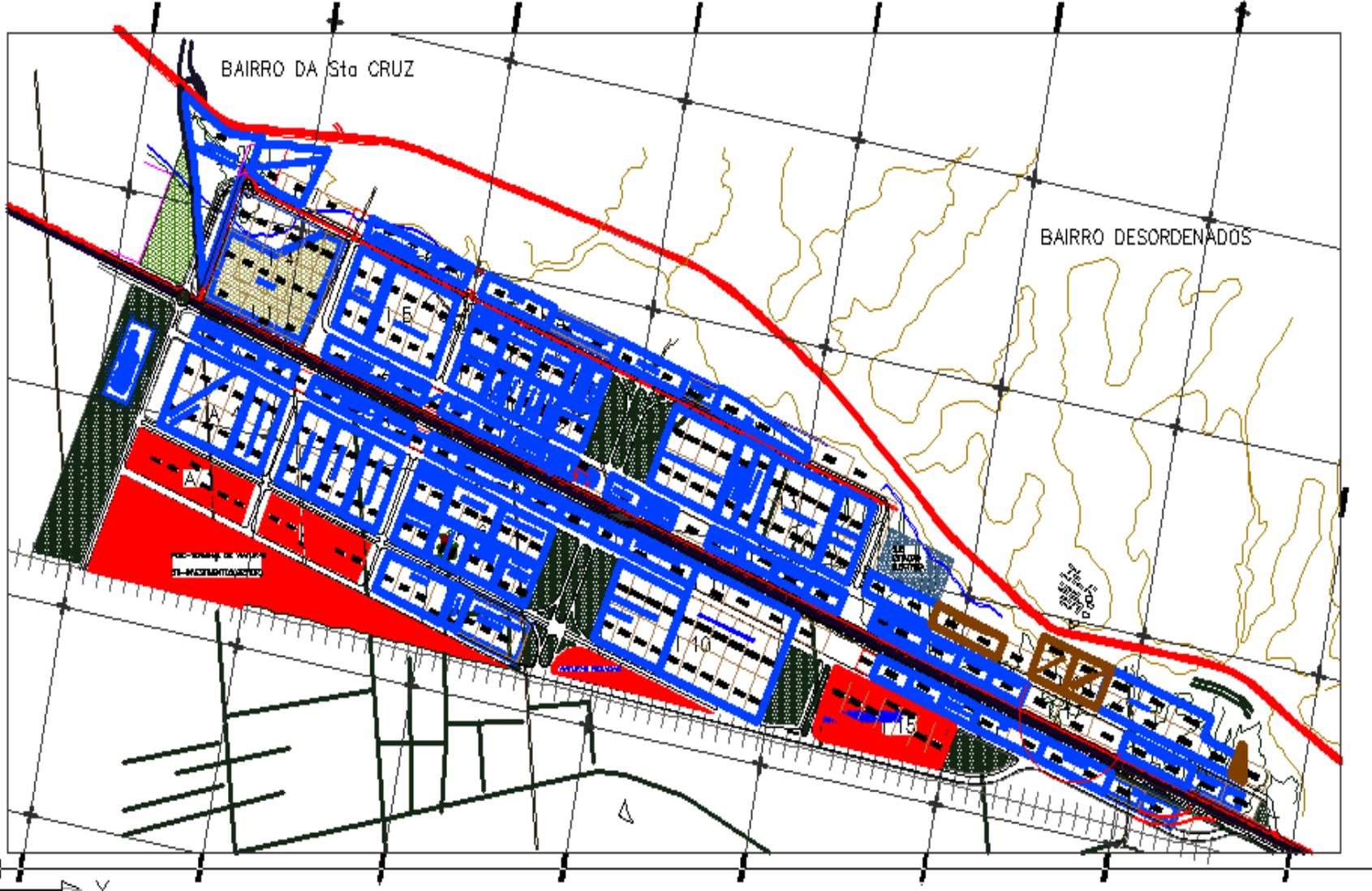
O PDIC oferece ao investidor um conjunto de importantes vantagens:

- Desde logo, isenções de pagamento de imposto sobre a aplicação de capitais por um período de oito anos;
- Localização estratégica em relação às principais rotas marítimas de navegação;
- A possibilidade do PDIC funcionar como ponto de apoio do Porto de Lobito que possui infraestrutura de canais de acesso e de navegação, cais e áreas terraplanadas para arrendamento, delegando à iniciativa privada a execução das operações portuárias e responsabilidade pelos investimentos na superestrutura dos terminais – pátios, armazéns e equipamentos - e nas indústrias localizadas junto ao Pólo;
- Sistema de fornecimento de energia eléctrica, estável e constante;
- Sistema de abastecimento de água bruta e tratada;
- Sistemas de telecomunicação e transmissão de dados;
- O PDIC dispõe de uma malha rodoviária, com excelentes características técnico-operacionais que permite a circulação de cargas, desde os cais até aos terminais e às indústrias;
- As rodovias internas permitem ligações directas com as principais vias da província.
- A malha ferroviária encontra-se conectada com o sistema nacional e internacional.

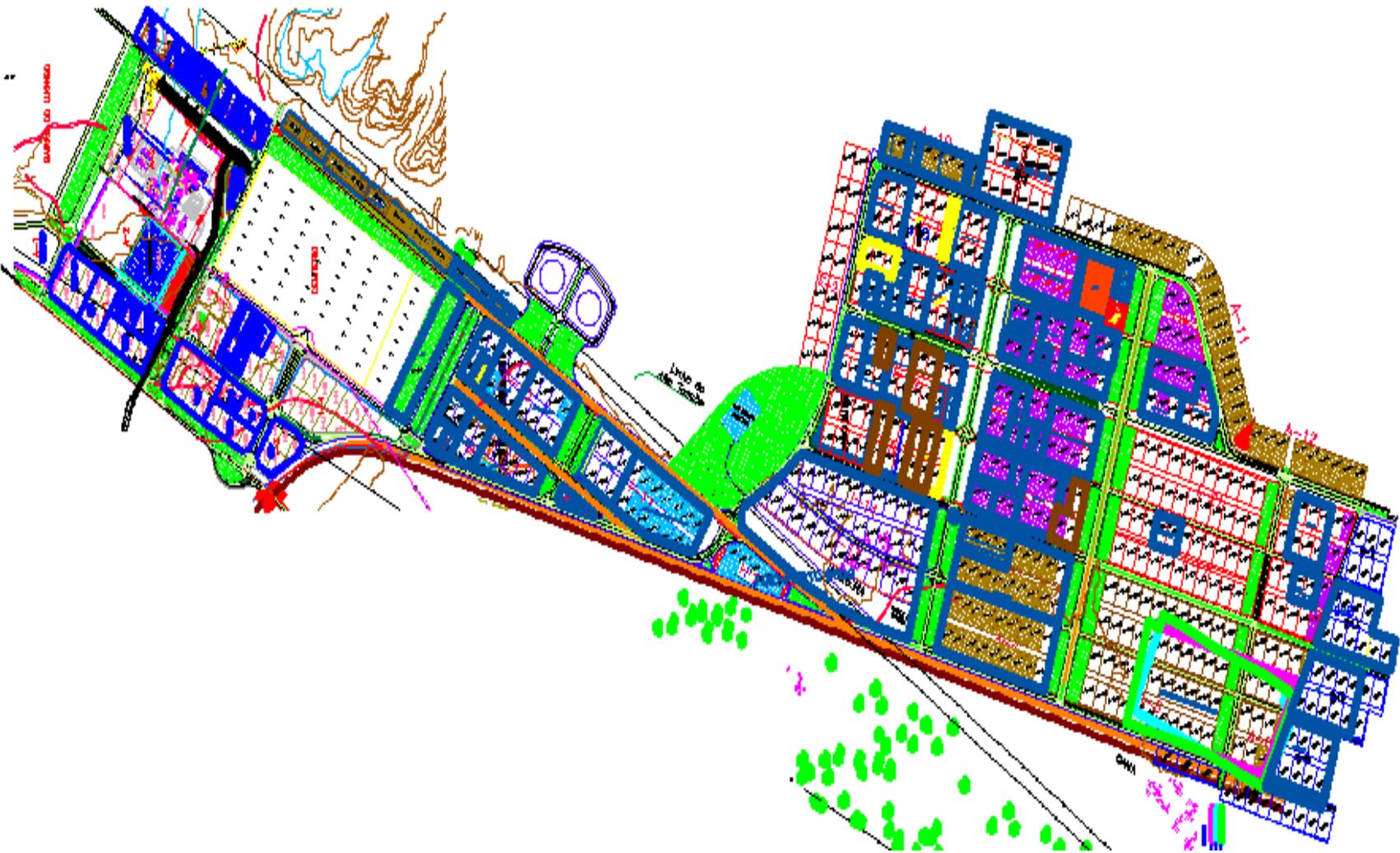
O PDIC já atraiu mais de 70 empreendimentos nas áreas industrial, de logística e de operação de serviços portuários, tendo potencial para receber mais 140 empresas e gerar mais de 7 mil empregos, estando previsto um investimento global de 210 milhões de USD na construção de infraestruturas que beneficiem as condições de operacionalidade do pólo.

Nas páginas seguintes apresentamos as plantas correspondentes às duas fases de implementação do Pólo Industrial da Catumbela.

Pólo Industrial Catumbela – Fase 1 (234 Hectares)



Pólo Industrial Catumbela – Fase 2 (1.885 Hectares)



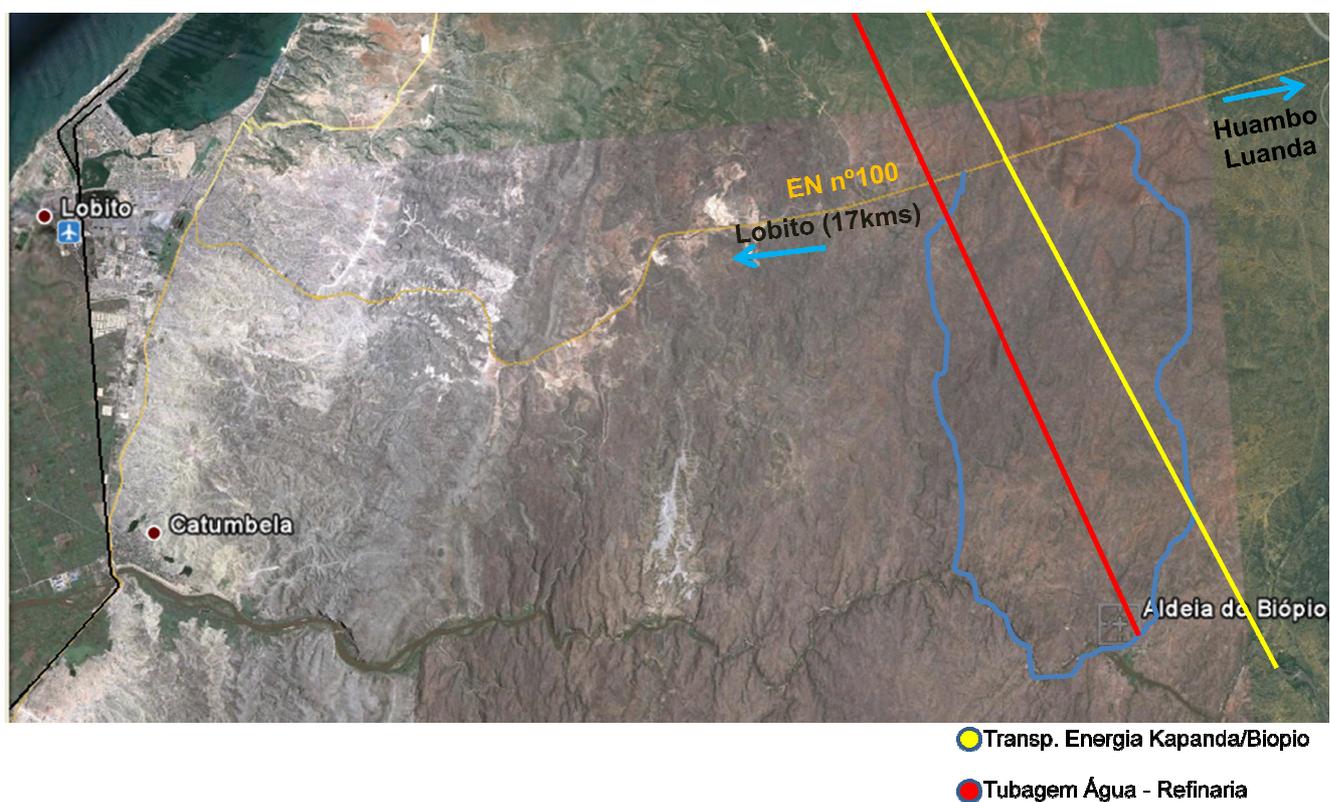
2.7.5 Pólo Industrial do Biópio

Localizado na proximidade da estrada Luanda-Lobito, do Porto e do Caminho-de-Ferro, o Pólo Industrial do Biópio ocupa uma área de 8.852 ha.

Dispõe de abastecimento de energia eléctrica directamente de Kapanda, aproveitando as galerias da tubagem de água à refinaria.

O pólo terá capacidade para acolher mais de meio milhar de empresas e envolverá um investimento superior 500 milhões de USD.

A primeira fase do pólo ocupará uma área de 3.000 ha.



2.7.6 Reabilitação de Infraestruturas Rodoviárias

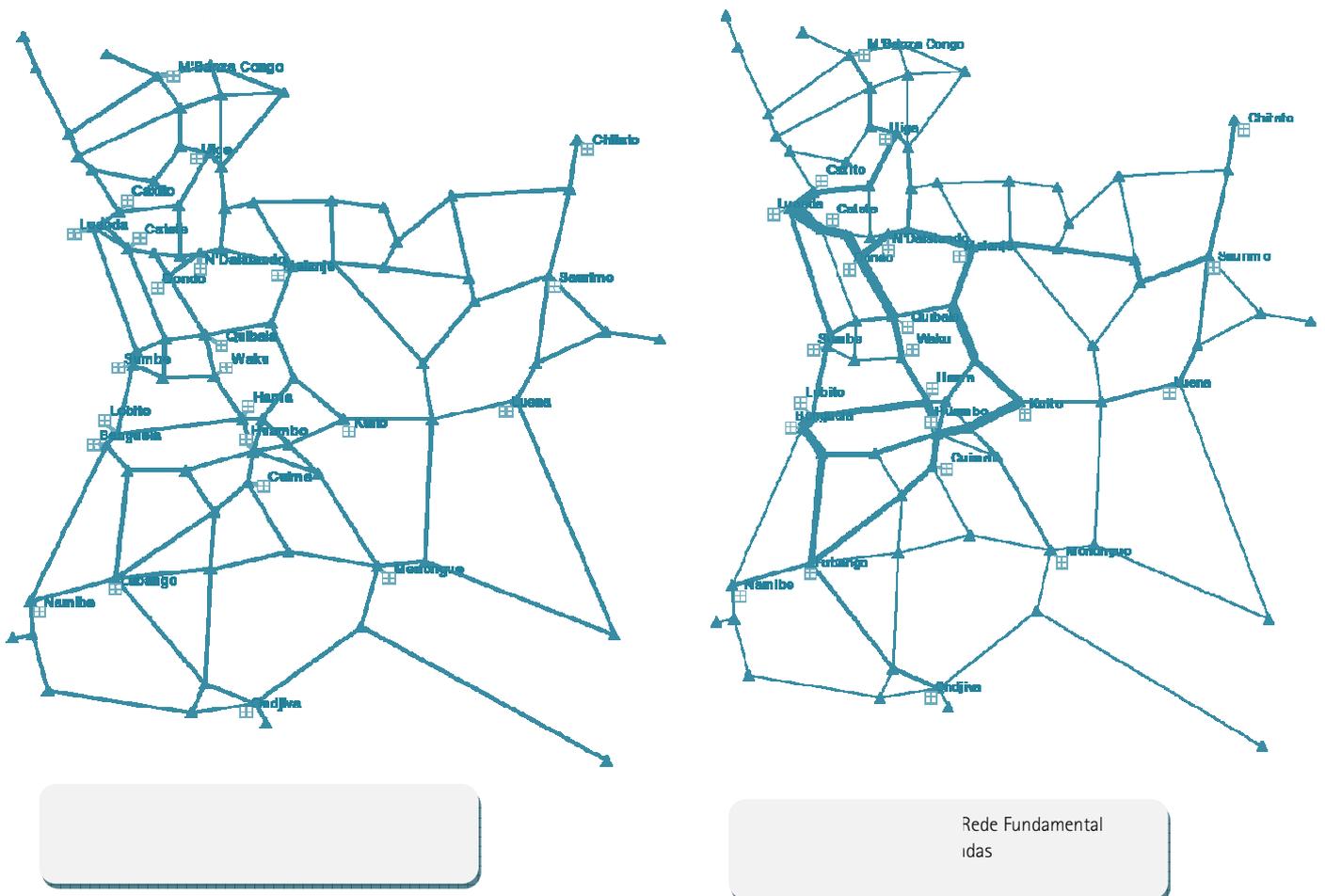
A rede de estradas da província compreende um total de 5.346 Km, sendo 642 Km de estradas asfaltadas, 1.572 Km terraplanadas, 564 Km de terra solta e areias e 1.185 Km de caminho ou picadas, com 145 pontes e 50 pontões, e 1.383 Km de estradas secundárias e terciárias que clamam por reparação, bem como as 5 pontes que fazem ligação com cinco vias nacionais, nomeadamente:

- Ponte sobre o rio Cropolo, no troço Catengue – Chongoroi;
- Ponte sobre o rio Cubal, no troço Caimbambo – Cubal;
- Ponte sobre o rio Calondende, no troço Cubal – Ganda;
- Ponte sobre o rio Catumbela, no troço Ganda-Alto Catumbela;
- Construção de uma nova ponte sobre o rio Cavaco.

Este conjunto de vias estabelece ligações entre todas as localidades da província.

A ligação com as províncias limítrofes é feita de estradas asfaltadas, excepto com a do Namibe, no troço Dombe Grande – Lucira, em estrada terraplanada. Contudo, parte considerável de troços dessas vias têm o asfalto em elevado estado de degradação, quer por desgaste temporal e falta de manutenção atempada e adequada, quer por efeito directo da guerra. A nível dos municípios do interior, cerca de 132 pontes e 1.383 km de estradas secundárias e terciárias clamam por reparação.

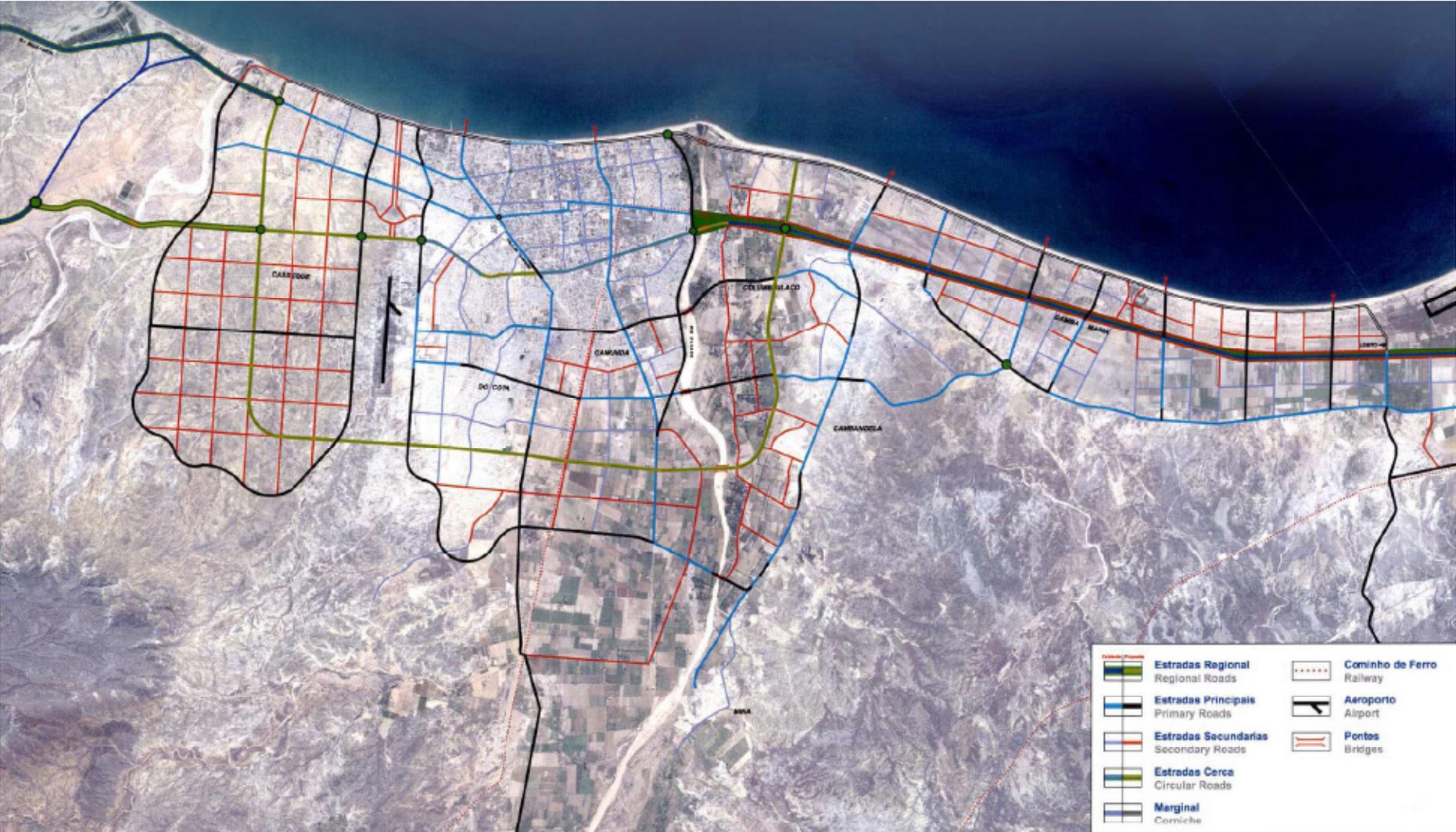
Consciente da debilidade das infraestruturas que servem a província de Benguela, o Governo tem em curso um ambicioso projecto nacional que visa dotar o país e a região de infraestruturas rodoviárias adequadas. A este nível, o Pólo de Desenvolvimento Industrial da Catumbela deverá beneficiar da articulação entre pontos nodais como vector fundamental do seu sucesso. De forma a melhor visualizar o posicionamento relativo do eixo Benguela/Lobito no quadro do traçado previsível das rodovias nacionais, apresentamos, de seguida, dois grafos correspondentes à rede fundamental de estradas e seus correspondentes fluxos de tráfego.



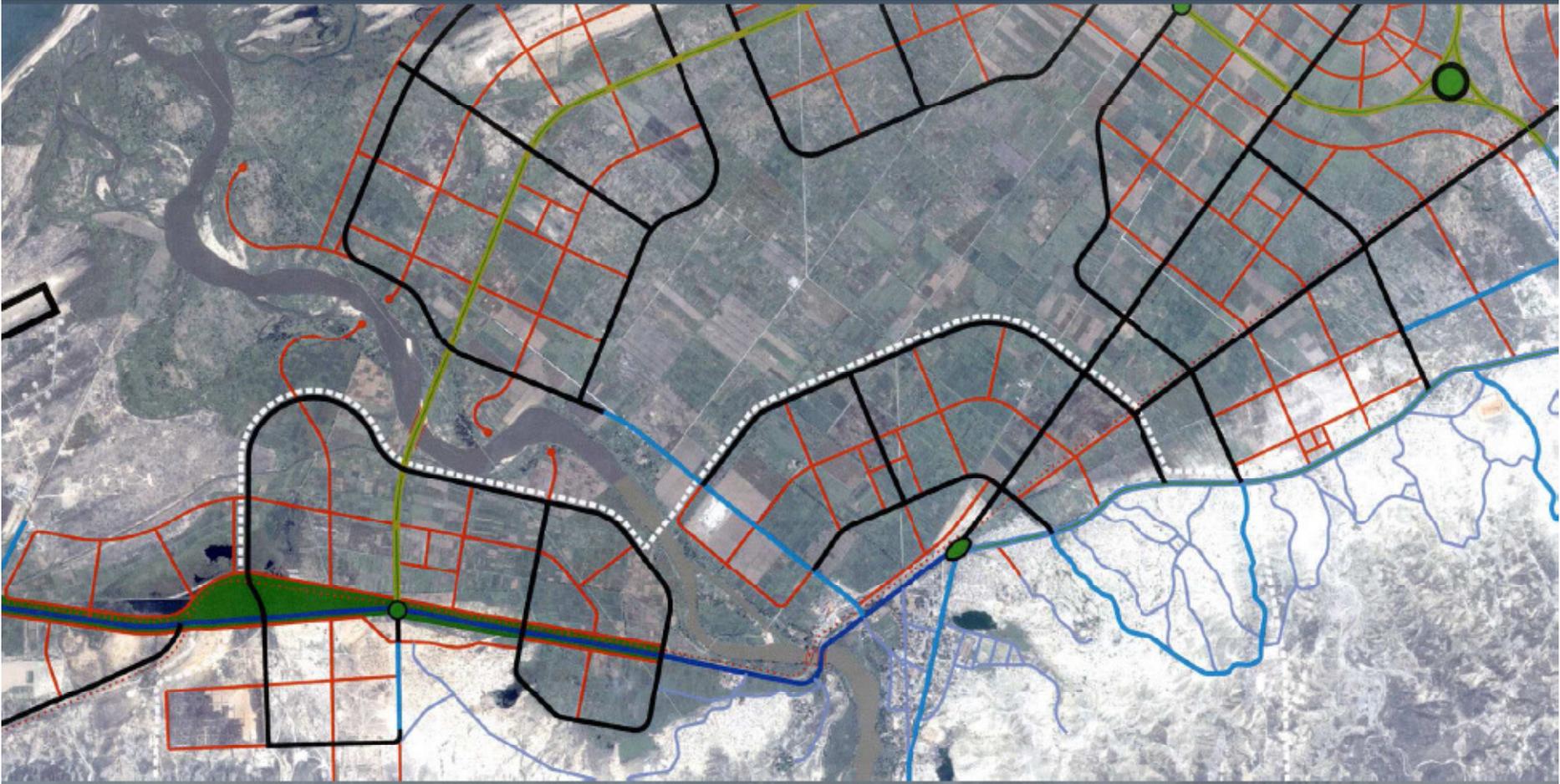
Conforme é facilmente observável pela análise do grafo relativo aos fluxos de tráfego previsíveis na rede fundamental, Benguela e Lobito afirmam-se como pontos fundamentais de circulação no território nacional, pelo que se torna imperativo um esforço orçamental no sentido de dotar a província de infraestruturas que lhe permitam explorar extensivamente o seu potencial económico.

Nas páginas seguintes apresentamos imagens de satélite (alteradas) que configuram as redes rodoviária de Benguela, Lobito, Catumbela e Baía Farta, as quais assentam num conjunto de princípios:

- Estabelecimento de uma hierarquia rodoviária;
- Fortalecimento das ligações regionais;
- Incremento da mobilidade urbana;
- Protecção ambiental.









2.7.7 Infraestruturas Aeroportuárias

O aeroporto da Catumbela é o derradeiro elo da cadeia logística que se pretende construir em Benguela. Trata-se de uma infraestrutura ímpar no contexto nacional e cujo potencial não tem sido extensivamente explorado. A concretização do potencial oferecido pelo aeroporto da Catumbela passa pela sua interligação ao CFB e ao porto do Lobito e pela disponibilização de infraestruturas rodoviárias adequadas.

Todavia, a província dispõe de outros dois aeroportos, em Benguela e Lobito, o primeiro dos quais possui, indiscutivelmente, um peso mais importante no tráfego de passageiros e mercadorias. Todavia, o aeroporto de Benguela já não responde às necessidades impostas pelo tráfego aéreo, pelo que se impõe a sua reabilitação, na exacta medida em que o surto de desenvolvimento que se deseja imporá, certamente, investimentos importantes em matéria de serviços e infraestruturas aeroportuárias alternativas, particularmente Catumbela.

2.7.8 PAB- Projecto de Águas de Benguela

O Projecto de Águas de Benguela é um dos maiores investimentos do governo central, visando captar água directamente do rio Catumbela, a qual é posteriormente tratada e bombeada para Benguela, Baía Farta e Lobito. O PAB prevê a reabilitação de 45 Km de tubagem, sendo que, alguns dos principais núcleos populacionais da província já dispõem de água de melhor qualidade.

O PAB encontra-se articulado com o Projecto Integrado de Infra-estruturas de Benguela (PITB), um investimento de aproximadamente 500 milhões de USD, que prevê a reabilitação de toda a rede de esgotos de águas pluviais e domésticas, passando as zonas urbanas a dispor de nova tubagem.

O PAB encontra-se na segunda das três fases previstas, tendo alcançado em 2010 níveis de execução que suplantam a programação inicial, performance particularmente relevante por ter sido atingida num contexto de crise global.

Dados oficiais indicam que o PAB já beneficiou aproximadamente 1,7 milhões de habitantes das cidades de Benguela, Lobito e vilas da Catumbela e Baía Farta.

Localizado no morro da Graça, arredores da Cidade de Benguela, o Centro de Distribuição, que recebe a água da Estação de Tratamento do Luongo, tem uma capacidade de reserva de 5.000 metros cúbicos. O processo inicia-se na Estação de Bombeamento de Água Bruta, EBAB, que recebe água do rio Catumbela (curso permanente).

2.7.9 Programa Executivo da Indústria

Encontra-se, presentemente, em vigor o Programa Executivo para o sector da indústria 2009-2012. De entre os objectivos que norteiam este programa, salientamos:

- Aumentar a contribuição da indústria transformadora para o PIB;
- Apoiar a substituição competitiva das importações e fomentar as exportações;
- Aproveitar o grande potencial agrícola, pecuário e florestal da província;
- Aproveitar as oportunidades decorrentes da indústria petroquímica (Refinaria do Lobito);
- Aumentar o número de postos de trabalho no sector industrial;
- Concertar e aplicar os mecanismos financeiros de apoio ao investimento privado nacional.

O programa contempla um conjunto de sub-programas que são de particular relevância para o potencial investidor.

Projecto	Descrição	Custo (USD)	Postos de Trabalho (a criar)
Sub-Programa de Criação de Infraestruturas Agro-Industriais			
Construção de Fábrica de Oleo de Palma	Produção de Oleo de Palma	6.665.000	45
Construção de Fábrica de Oleo Vegetal	Produção de Oleo Vegeral	20.000.000	150
Construção de Fábrica de Processamento e Transformação Horto-Frúctícolas	Produção de Conservas de Horto-Frúctícolas	4.000.000	250
Construção de Fábrica de Aproveitamento e Transformação de Peles e Chifres de Animais	Produção de Artigos de Marroquinaria	2.000.000	60
Sub-Programa de Criação de Infraestruturas para a Indústria e Moagem			
Reabilitação da Moageira de Trigo de Benguela – CERANGOLA	Produção de Farinha e Subprodutos da Moenda de Trigo	20.000.000	400
Construção de Fábrica de Rações para Animais	Produção de Rações de Animais	1.000.000	40
Sub-Programa de Criação de Infraestruturas para a Indústria de Embalagens			
Construção de Fábrica de Embalagens de Cartão	Produção de Embalagens Diversas de Cartão	15.000.000	200
Construção de Fábrica de Embalagens de Metal	Produção de Embalagens Diversas de Metal	15.000.000	150
Sub-Programa de Criação de Infraestruturas para a Indústria Química			
Construção de Fábrica de Sabão	Produção de Sabão Azul e Branco	6.000.000	60
Construção de Fábrica de Napa e Encerados	Produção de Napa e Encerados	10.000.000	200
Sub-Programa de Criação de Infraestruturas para a Indústria Metalomecânica e Produtos de Metal			
Estaleiro de Construção e de Reparação Naval	Construção e Reparação de Navios de Diversos Calados	100.000.000	200
Sub-Programa de Criação de Infraestruturas para a Indústria do Papel			
Reabilitação de uma Gráfica	Aumento da Produção de Livros Escolares, Fabricação de Partes Gráficas e Edição de Publicações	2.500.000	75
Sub-Programa de Criação de Infraestruturas para a Indústria de Borracha			
Construção de Fábrica de Recauchutagem de Pneus	Produção de Pneus Recauchutados	2.000.000	20
Sub-Programa "Indústria Estruturante"			
Construção de Fábrica de Alumínios	Produção de Alumínios	4.058.000.000	3.500

3. Enquadramento Regulamentar

Neste capítulo dedicado ao enquadramento regulamentar do investimento em Benguela, concentraremos a nossa atenção em três dimensões complementares:

- Enquadramento Legal ao Investimento Privado – cujo conhecimento é fundamental para os empreendedores interessados em instalarem-se na província, através da promoção de iniciativas que visem aumentar a produção local de bens e serviços.
- Enquadramento Legal ao Investimento Público – indispensável para os interessados nas (diversas) oportunidades que oferece o mercado público de contratação de bens e serviços;
- Enquadramento Legal à Contratação Pública – igualmente indispensável para aceder a contratos com financiamento interno.

3.1 Enquadramento Legal do Investimento Privado

A Lei n.º 11/03, de 13 de Maio – Lei de Bases do Investimento Privado – enquadra e regulamenta o investimento privado em Angola. Aí são igualmente definidos os princípios de acesso aos incentivos e facilidades a conceder pelo Estado angolano ao investimento privado, tratados em diploma autónomo. O investimento privado pode assumir a forma de investimento nacional ou externo. Por oposição ao investidor nacional, considera-se investidor externo qualquer pessoa singular ou colectiva não residente que, independentemente da sua nacionalidade, introduza ou utilize em Angola capitais domiciliados no estrangeiro, com direito a transferir lucros e dividendos para o exterior. Este regime tem, assim, uma forte componente de disciplina de entrada e saída de capitais, com actuação directa do banco central angolano.

O direito a investir em Angola, bem como o direito à prática dos actos necessários ao desenvolvimento dos respectivos projectos de investimento, encontra-se dependente da obtenção de autorização prévia nos termos da Lei n.º 11/03, de 13 de Maio. O valor mínimo para os projectos de investimento está legalmente fixado em USD 100,000.00. Porém, deve considerar-se tal limite como indicativo, uma vez que certos projectos, na sequência da sua apreciação administrativa, podem passar a requerer montantes superiores. Pela prática verifica-se também que investimentos exclusivamente nacionais que não impliquem esse trânsito de capitais podem dispensar a autorização prévia.

As propostas e a autorização de investimentos decorrem sob um de dois regimes processuais:

- a) Regime de declaração prévia;
- b) Regime contratual.

Estão sujeitos ao regime de declaração prévia, nos termos da referida lei, as propostas para investimentos de valor igual ou superior ao equivalente a USD 100,000.00 para investidores externos (50,000.00 para investidores nacionais) até ao limite máximo equivalente a USD 5,000,000.00.

Ficam sujeitas ao regime contratual (culminando na celebração de um contrato de investimento com o Estado angolano) as propostas que se enquadrem nas seguintes condições:

- a) Investimentos de valor igual ou superior a USD 5,000,000.00;

- b) Independentemente do valor, os investimentos em áreas cuja exploração só pode, nos termos da lei, ser feita mediante concessão de direitos de exploração temporária;
- c) Independentemente do valor, os investimentos cuja exploração só pode, nos termos da lei, ser feita com a participação obrigatória do sector empresarial público.

Os procedimentos de autorização ficam a cargo da ANIP - Agência Nacional do Investimento Privado, à qual está entregue a execução da política angolana em matéria de investimentos privados, bem como a promoção, coordenação, orientação e supervisão dos investimentos privados. A ANIP é, desse modo, um interlocutor privilegiado dos interessados que pretendam investir em Angola, na maioria dos sectores de actividade económica, sendo a entidade a quem devem ser apresentadas as candidaturas de investimento e quem (isoladamente ou em conjunto com o Conselho de Ministros - no caso do regime contratual) autoriza os projectos de investimento privado. Podem ser encontradas mais informações sobre esta entidade em <http://www.anip.co.ao/>

Aprovadas as propostas de investimento privado, a ANIP emite um Certificado de Registo de Investimento Privado (CRIP), que confere ao seu titular o direito de investir nos termos nele referidos. O CRIP constitui o documento comprovativo da aquisição dos direitos e da assumpção dos deveres de investidor privado, devendo servir de base para todas as operações de investimento, acesso a incentivos e facilidades, constituição de sociedades, obtenção de licenças e registos, solução de litígios e outros factos decorrentes da atribuição de facilidades e incentivos.

Assim, após ser obtido o CRIP, para que seja efectuada a importação de capitais integrante do projecto é necessário o licenciamento dessa operação, numa dimensão cambial, junto do BNA - Banco Nacional de Angola e com intervenção de uma instituição financeira da escolha do investidor que esteja autorizada a exercer o comércio de câmbios. Igualmente, caso o projecto de investimento implique a constituição ou alteração de sociedades, a qual deve ser outorgada por escritura pública, é necessária a apresentação ao notário do CRIP, emitido pela ANIP, bem como da competente licença de importação de capitais, emitida pelo BNA (atestando no verso a realização do capital investido), sob pena de nulidade dos actos a que disser respeito.

Do mesmo modo, o registo das operações de entrada no país de máquinas, equipamentos, acessórios e outros materiais para investimentos que beneficiem de facilidades e isenções previstas na lei, que é da competência do Ministério do Comércio em conjunto com as autoridades alfandegárias, depende igualmente da apresentação do CRIP.

Cabe notar que investimentos em certos sectores (como o petrolífero, o dos diamantes e o das instituições financeiras) regem-se por legislação própria, sem prejuízo de aplicação subsidiária da Lei n.º 11/03, de 13 de Maio. Acresce que se deverá ter em atenção o regime constante da Lei de Delimitação dos Sectores da Actividade Económica (Lei n.º 05/02, de 16 de Abril) relativamente aos sectores integrados nas designadas Reservas de Estado, incluindo restrições aplicáveis a áreas da economia fora da livre iniciativa privada ou especificamente limitados.

É ainda de fazer notar que, por regra, não existe a obrigatoriedade legal de os investidores externos se associarem a investidores nacionais para a implementação de projectos. Esta regra não se aplica a sectores específicos, como o da comunicação social, transporte aéreo, petrolífero e diamantífero.

A Lei n.º 11/03, de 13 de Maio, e a Lei n.º 17/03, de 25 de Julho, que regula especificamente os benefícios fiscais e aduaneiros, regulam a concessão de incentivos a projectos de investimento privado, quer estes sejam nacionais ou externos, estabelecendo um conjunto de medidas directamente aplicáveis aos referidos projectos. São abrangidos no âmbito do regime de incentivos fiscais, nomeadamente os projectos de investimento que se enquadrem nos seguintes sectores, zonas, ou projectos:

- Sectores Prioritários:
 - Agricultura e Pescas
 - Construção civil
 - Energia e águas
 - Infra-estruturas Rodoviárias, Ferroviárias, Portuárias e Aeroportuárias
 - Educação e Saúde
 - Indústria transformadora
 - Equipamentos de grande porte de carga e passageiros

- Zonas de Desenvolvimento Elegíveis para Efeitos da Atribuição de Incentivos Financeiros:
 - Zona A – abrange a província de Luanda e os municípios sede das províncias de Benguela, Huíla, Cabinda e o município do Lobito.
 - Zona B – restantes municípios das províncias de Benguela, Cabinda e Huíla e províncias do Kwanza Norte, Bengo, Uíge, Kwanza Sul, Lunda Norte e Lunda Sul.
 - Zona C – províncias de Huambo, Bié, Moxico, Cuando Cubango, Cunene, Namibe, Malange e Zaire.

Existem legalmente dois regimes distintos de incentivos fiscais, aplicáveis a projectos de investimento, em função do montante de investimento:

- Investimentos > USD 250.000; e
- Investimentos USD 50.000 e USD 250.000.

Note-se, numa dimensão prática, não têm sido conferidos incentivos a projectos de investimento de valor inferior a USD 250,000.00, esperando-se que em breve prazo tal valor mínimo venha a aumentar. Caso se trate de investimentos superiores a USD 5,000,000.00, os incentivos poderão estar dependentes dos termos negociados ao nível do contrato de investimento, podendo inclusive ser alargados.

Os incentivos previstos na Lei n.º 17/03 incidem sobre três tipos de direitos:

- **Direitos Aduaneiros** - as operações de investimento estão isentas do pagamento de direitos e demais imposições aduaneiras sobre bens de equipamento (ou redução 50%, no caso de equipamentos usados).
- **Imposto Industrial** - os lucros resultantes de investimentos estão isentos do pagamento de imposto industrial.
- **Imposto sobre a Aplicação de Capitais** - as sociedades que promovam operações de investimento ficam isentas do pagamento de imposto sobre o rendimento de capitais relativamente a lucros distribuídos a sócios.

Estes incentivos aplicam-se da seguinte forma:

Zona de Desenvolvimento	Direitos Aduaneiros	Imposto Industrial	Imposto sobre Aplicação de Capitais
Zona A	3 Anos	8 Anos	5 Anos
Zona B	4 Anos	12 Anos	10 Anos
Zona C	6 Anos	15 Anos (*)	15 Anos

(*) Gozam ainda de isenção sobre o preço da empreitada, os sub-empregados.

Existem, ainda, outros incentivos aplicáveis, de entre os quais salientamos:

- Isenção de imposto de sisa pela aquisição de terrenos e imóveis adstritos ao projecto, a requerer à repartição fiscal competente.
- Isenção de direitos aduaneiros: as operações de investimento estão isentas do pagamento de direitos e demais imposições aduaneiras sobre mercadorias incorporadas ou consumidas directamente nos actos de produção de mercadorias: (a contar do início de laboração, incluindo testes).
- Despesas de investimento consideradas como perdas, para além do período de isenção do imposto industrial, para apuramento da matéria colectável:
 - Até 100% das despesas com a construção e reparação de estradas, caminhos-de-ferro, telecomunicações, abastecimento de água e infra-estruturas sociais para os trabalhadores, suas famílias e população dessas áreas;
 - Até 100% de todas as despesas com a formação profissional em todos os domínios da actividade social e produtiva;
 - Até 100% de todas as despesas que resultem de investimentos no sector cultural e/ou compra de objectos de arte de autores ou criadores angolanos, desde que permaneçam em Angola e não sejam vendidos pelo período de 10 anos.

O investidor que pretenda beneficiar de incentivos fiscais, em qualquer dos dois sistemas de incentivos, deve preencher, cumulativamente as seguintes condições:

- Encontrar-se em condições legais e fiscais para o exercício da sua actividade;
- Não ser devedor ao Estado, à Segurança Social e não ter dívidas em mora junto do sistema financeiro angolano; e, igualmente,
- Dispor de contabilidade organizada e adequada às exigências de apreciação e acompanhamento do projecto de investimento.

3.2 Enquadramento Legal do Investimento Público

Como é do conhecimento público, o Governo Angolano decidiu empreender um processo de reorganização das finanças públicas que, introduzindo mecanismos reforçados de controlo, não deixará, certamente, de beneficiar os agentes que fornecem bens e serviços ao Estado, evitando a desregulamentação que conduziu, no passado recente, a graves problemas de pagamento.

Assim, o Governo está a tomar medidas para prevenir a constituição de dívidas além da capacidade de endividamento sustentável do Estado. Ao mesmo tempo, as autoridades estão decididas a impor maior rigor e transparência na execução orçamental. Entre as acções de reorganização e melhoria da gestão financeira pública já adoptadas, destacam-se as regras de Execução do Orçamento Geral do Estado de 2010, aprovado por Decreto Presidencial nº 24/ 10, de 24 de Março, o Decreto Presidencial nº 31/10, de 12 de Abril sobre o Regime dos Investimento Públicos, entre as quais se incluem disposições decorrentes das recomendações emitidas pela **Ernest & Young**, multinacional de consultoria contratada para apoiar o executivo angolano na reorganização das finanças públicas, das quais se destacam:

- O início da execução financeira de um projecto de Investimento Público deve obedecer a observância de tramitação processual que contemple:
 - Certificação de que é parte do programa de Investimentos Públicos (PIP)
 - Certificação da cabimentação orçamental (estar inscrito no OGE).
 - Existência de contrato aprovado pelo órgão competente para o efeito.

- A aprovação do contrato pelo órgão competente apenas na circunstância em que as Unidades Orçamentais façam prova da observância das disposições da legislação vigente sobre aquisições e contratação públicas, com a apresentação nomeadamente:
 - Prova de anúncio público ou convite de pré-qualificação.
 - Documentação de pré-qualificação.
 - Carta-convite para apresentação de proposta.
 - Documentação de proposta (de acordo com as normas estabelecidas).
 - Mapa de quantidades.
 - Memória descritiva do projecto.
 - Folha de apresentação das propostas.
 - Relatório de avaliação das propostas.

Nessas circunstâncias, as empresas que fornecem bens ou serviços a organismo do Estado, deverão requerer que tais organismos façam prova da observância dos procedimentos estabelecidos pois, de outro modo, o Estado não assumirá a responsabilidade por eventuais dívidas assim contraídas.

O objectivo é por termo a uma série de práticas dos gestores orçamentais que se confundem com os erros e vícios do passado, estando o Executivo empenhado em erradicar as mesmas. De recordar que, no início de 2010, depois da aprovação da Constituição, José Eduardo dos Santos reafirmou a sua política de tolerância zero em relação a esses erros e vícios, determinando um novo começo, com a adopção de novos métodos de trabalho, outra disciplina, nova consciência e um perfil do servidor público mais adequado às suas responsabilidades.

Entre os erros e vícios que o novo executivo quer combater, salientam-se:

- Não apresentação ou a apresentação irregular das necessidades de recursos financeiros por parte das unidades orçamentais;
- Contração de dívidas à margem das regras estabelecidas, a remissão de facturas ao Ministério das Finanças para pagamento;
- E até a emissão de ordens de saque em nome próprio.

Importa referir que o Orçamento Geral do Estado (OGE) enquanto Lei de Meios e não Lei de Despesas, prevê as Receitas e fixa a Despesa, pelo que as despesas nela inscritas, podem ser iguais ou inferiores às receitas arrecadadas efectivamente. Por isso, a execução do OGE é feita na base de programação financeira do Tesouro, que é trimestral, e nos planos de caixa. São esses instrumentos que dão a previsão mais próxima da realidade em termos de receitas existentes e, por isso mesmo, a afectação de recursos é feita com base em tais instrumentos que são mensais. As unidades Orçamentais devem, portanto, remeter ao Ministério das Finanças, trimestralmente, as suas necessidades de recursos financeiros, as quais devem estar de acordo com a programação Financeira do Tesouro. É esta que estabelece o limite das despesas que as Unidades Orçamentais devem cabimentar em cada trimestre.

Ou seja, não basta uma despesa estar inscrita no OGE, também, tem de estar prevista na Programação Financeira do Tesouro. Um dos vícios persistentes entre os gestores orçamentais é continuar a endividar-se com o argumento de que o seu orçamento lhes permitia realizar certas despesas, responsabilizando o Ministério das Finanças por não disponibilizar os fundos previstos no OGE. Outros vícios do passado são a celebração de contratos sem orçamentação prévia, a existência de contratos não aprovados pela entidade competente ou contratos não visados pelo Tribunal de Contas, práticas que constituem irregularidades, pelo que o Estado (Tesouro Nacional) não pode assumir o pagamento de despesas que resultem dos mesmos. A contratação em moeda estrangeira com residentes cambiais ou o estabelecimento de adiantamentos superiores aos 15% regulamentados são outras das (más) práticas que o Ministério das Finanças pretende erradicar.

A fim de não estrangular a economia, o executivo resolveu começar a pagar a dívida contraída em 2008 e 2009 desde que, no mínimo, exista um contrato reconhecido. Mas já a partir de 2010, as autoridades vão impor o máximo rigor na execução do OGE, pelo que os agentes e operadores interessados em disponibilizar bens e serviços ao Estado devem acautelar plena conformidade com a lei, sob pena de verem protelados ou mesmo congelados os pagamentos que lhes são devidos.

3.3 Enquadramento Legal da Contratação Pública

Foi recentemente publicada a nova Lei da Contratação Pública. Aplica-se a mesma à Contratação de Empreitadas de Obras Públicas, de Locação e Aquisição de Bens Móveis e Imóveis e à aquisição de Serviços por uma Entidade Pública. É também aplicada à Concessão de Obras Públicas e de Serviços Públicos e inclui todas as matérias que estão dispersas em três diplomas:

- Decreto n.º 40/05, de 08 de Junho - aprova o Regime de Empreitadas de Obras Públicas;
- Decreto n.º 7/96, de 16 de Fevereiro - estabelece o Regime de Realização de Despesas Públicas, Prestação de Serviços e Aquisição de Bens, bem como a Contratação Pública relativa à Prestação de Serviços, Locação e Aquisição de Bens Móveis;
- Decreto n.º 26/00, de 12 de Maio - aprova as Normas Reguladoras da Aquisição, Uso e Abate de Veículos do Estado.

Os principais objectivos da introdução do novo regime da contratação pública são os seguintes:

- Uniformização, simplificação e diminuição do número de procedimentos relacionados com a Contratação Pública.
- Promoção do respeito pelos princípios constitucionais e legais em matéria de direito administrativo em geral e da contratação pública em especial, nomeadamente:
 - Da igualdade;
 - Da imparcialidade;
 - Da transparência;
 - Da proporcionalidade.
- Promoção da inovação tecnológica dos processos (redução de custos, eficiência e rapidez dos procedimentos, ganhos ecológicos);
- Introdução dos Sistemas de Aquisição Dinâmica Electrónica (aquisições com base em catálogos electrónicos);
- Consagração da figura da Central de Compras;
- Instituição do Portal de Compras;
- Reforço do papel regulador do Estado, através da criação de uma entidade de fiscalização e de supervisão do mercado da contratação pública – O Gabinete da Contratação Pública;
- Fomento da Ética na Contratação;
- Fomento do Empresariado angolano, através da previsão de normas de protecção de empreiteiros, fornecedores de bens e prestadores de serviços.

Tomando por comparação o anterior enquadramento legal à contratação pública, de notar a eliminação do procedimento de "ajuste directo" (as aquisições de pequeno valor passarão a ser feitas através do procedimento por negociação), tendo sido estabilizada a seguinte tipologia de procedimentos:

- Concurso público
- Concurso limitado, por prévia qualificação
- Concurso limitado, sem apresentação de candidaturas
- Procedimento por negociação

O novo regime de contratação pública assenta, por outro lado, num conjunto de aspectos relevantes, cujo conhecimento se afigura fundamental para todos os agentes interessados na comercialização de bens e serviços junto de Entidades Públicas Angolanas:

Ética

Define os conceitos e as normas relacionadas com a ética no processo de contratação. São a materialização das disposições da Lei da Probidade Pública e o reflexo de transparência e isenção na gestão dos recursos públicos:

- Conduta dos Funcionários Públicos;
- Conduta dos Interessados (pessoas singulares e colectivas);
- Impedimento de Interessados;
- Cadastro dos Candidatos/Concorrentes
- Denúncia de Práticas Ilícitas

Gabinete de Contratação Pública - Atribuições

- Apoiar o Executivo na formação e implementação de políticas relativas à contratação pública;
- Fiscalizar, auditar e supervisionar os processos de contratação, em colaboração com os organismos competentes para o efeito;
- Constituir-se em observatório da contratação pública, através do estímulo à adopção das melhores práticas e de novos procedimentos de aquisição pública;
- Elaborar normas, regulamentos e instruções para normalizar os processos de contratação pública;
- Decidir sobre recursos apresentados pelos candidatos e/ou concorrentes.

Portal da Contratação Pública

- A nova Lei prevê a criação do Portal da Contratação Pública – as regras de constituição, funcionamento e de gestão e respectivas funcionalidades deverão fixadas por lei a ser publicada;
- A lei também fixará também, as regras de funcionamento e de utilização de plataformas electrónicas pelas entidades contratantes, bem como o modo de interligação destas com o Portal da Contratação Pública;
- Deverá haver articulação com o Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação.

Centrais de Compras

- As entidades públicas contratantes podem constituir Centrais de Compras para centralizar a contratação de empreitadas de obras públicas, a locação e a aquisição de bens e serviços;
- A constituição de Centrais de Compras permite aumentar o poder de negociação e consequentemente obter preços mais competitivos, rentabilizando os recursos públicos;
- As Centrais de Compras podem celebrar acordos quadro que tenham por objecto a posterior celebração de contratos de empreitada de obras públicas ou de locação ou aquisição de bens e serviços;
- As entidades gestoras das centrais de compras podem atribuir a gestão de algumas actividades a um terceiro, independentemente da sua natureza pública ou privada;

- A constituição, estrutura orgânica e o funcionamento das centrais de compras serão reguladas por diploma próprio.

Sistema de Aquisição Dinâmica Electrónica

- As entidades contratantes podem celebrar contratos de aquisição de bens móveis ou serviços de uso corrente, através de um procedimento especial totalmente electrónico que compreende três fases:
 - Instituição do sistema e formação do catálogo electrónico;
 - Convite;
 - Adjudicação.
- O Anúncio deve ser publicado na III Série do Diário da República e num jornal de grande circulação;
- O Programa do procedimento deve:
 - Fixar a duração do sistema (não superior a quatro anos);
 - Fornecer aos interessados todas as informações necessárias ao acesso ao sistema, indicando o equipamento electrónico utilizado, as modalidades e os aspectos técnicos de ligação ao sistema;
 - Ser integralmente disponibilizado até ao encerramento do sistema de forma gratuita e directa, na plataforma electrónica utilizada pela entidade contratante.

Leilão Electrónico

- É um processo interactivo baseado num dispositivo electrónico destinado a permitir aos concorrentes melhorar progressivamente as suas propostas, depois de avaliadas, obtendo-se a nova pontuação através de um tratamento automático
- A entidade contratante pode recorrer a este procedimento quando:
 - As especificações técnicas dos bens ou serviços a adquirir se encontrem totalmente estandardizadas;
 - O preço for o único critério de adjudicação.

Contratação de Serviços de Consultoria

- Estabelece as regras e os princípios que devem ser observados na contratação de serviços de consultoria:
 - Método de contratação;
 - Conflitos de interesses;
 - Fases do processo de selecção;
 - Termos de referência;
 - Anúncio e convite para apresentação de propostas;
 - Prazos.

4. Análise de Risco

No âmbito da abertura progressiva da economia angolana aos mercados internacionais, o executivo angolano solicitou à Fitch, Moody's e Standard & Poor's (S&P) a avaliação do risco soberano de Angola.

No caso de Angola, este primeiro exercício de classificação de risco soberano é um marco importante no aprofundamento da integração da economia do país nos mercados internacionais, pois melhora o seu estatuto no mercado financeiro global e na economia mundial.

Como se sabe, as avaliações de risco soberano reflectem a opinião sobre a capacidade de um país honrar as suas dívidas e a publicação dos relatórios das agências de "rating" dá, com efeito, aos investidores internacionais uma avaliação independente do potencial económico de Angola e, deste modo, facilita o acesso aos empréstimos internacionais por parte do Governo, das empresas e das instituições financeiras nacionais e a atracção de investimentos para o país.

Em resultado do seu trabalho de avaliação, a agência Fitch atribuiu a Angola a classificação B+ e a agência Moody's atribuiu B1 (que é equivalente a B+), ambas com perspectiva positiva, e a agência S&P atribuiu a classificação B+, com perspectiva estável.

Em termos comparativos, a agência S&P confere a Angola e à Nigéria o mesmo patamar (B+), enquanto o Ghana, Cabo Verde, Uganda, Moçambique e Quênia estão classificados, ou no mesmo patamar, ou num patamar inferior.

Contudo e contrariamente à situação prevalecente nestes países, a perspectiva positiva para Angola, tanto da Moody's como da Fitch, constitui a indicação da existência de um potencial de elevação de Angola para uma categoria BB (a categoria imediatamente superior a B+), num prazo relativamente curto, caso as perspectivas de progresso económico e institucional das agências se materializem.

Além disso, tratando-se da sua primeira avaliação, a classificação de risco soberano de Angola é igual às classificações iniciais obtidas por países emergentes como a Rússia e o Brasil, países que devido às suas realizações económicas e institucionais viram as suas classificações de risco melhorarem rapidamente.

De facto, a primeira classificação atribuída pela agência S&P ao Brasil, em Julho de 2002, foi um B+ com perspectiva estável (igual à atribuída agora a Angola, por esta agência). As classificações posteriores foram melhorando e, em Abril de 2008, o "rating" deste país era de BBB – com perspectiva estável.

O primeiro "rating" da Rússia, por seu lado, obtido em Dezembro de 2001, pela S&P foi um B+ com perspectiva positiva (o mesmo atribuído a Angola pelas agências Moody e Fitch). Posteriores classificações fizeram evoluir este 'rating' para BBB com perspectiva estável, em Dezembro de 2008.

De acordo com os relatórios das agências, a classificação de Angola reflecte uma visão equilibrada da sua dotação de recursos naturais e das boas perspectivas de estabilidade macroeconómica, de maior crescimento económico e desenvolvimento, bem como a necessidade de reforço da capacidade institucional do Governo, que aliás já denota um aumento crescente neste domínio.

As agências apreciaram favoravelmente os recentes esforços do Executivo para a reconstrução das infra-estruturas do país, que vêm aumentando a capacidade produtiva do sector não petrolífero e contribuindo para superar os constrangimentos relativos à produção interna.

De igual modo as três agências avaliaram positivamente os esforços de longo prazo para a consolidação da estabilidade política e as mudanças constitucionais e institucionais recentes.

As agências também valorizaram as medidas em curso no âmbito das políticas fiscal e monetária e para diminuir a vulnerabilidade da economia à volatilidade dos preços do petróleo.

A esse respeito, consideram o programa acordado entre Angola e o FMI, em fins de 2009, como um factor positivo, que mostra a determinação do Executivo de seguir adiante com as políticas visando a normalização dos mercados, a manutenção da estabilidade macroeconómica e a diversificação económica.

Finalmente, as agências consideram que a forte retoma do crescimento económico, em 2010 e nos anos futuros, contribuirá para o êxito das medidas do Executivo e para que se alcance, níveis maiores de diversificação económica.

5. ANEXO – PRINCIPAIS IMPORTADORES DE ANGOLA

Empresa	Morada	Web site/mail	Telefone	Fax
GRUPO AROSFRAN SARL	R. Comadante Valodia , nº 67, 1º Andar	mtajideen@grupoarosfran.com	2442430165 / 222 443 146	2442449972
ANGOALISSAR COMERCIO E INDÚSTRIA	R. Dr. Amílcar Barca, 5, 1º Luanda	http://www.angoalissar.com/pt/index.aspx ; info@angoalissar.com	222 310 221	
INTERCAL - EMPRESA REUNIDA DE COM. & IND.	Lgo 1º de Maio, 15- cx postal 23 - Lubango	intercal@nexus.ao	261223077 / 261 222 680 / 261 245 899	261228175 /
GRN - GABINETE DE RECONSTRUÇÃO NACIONAL	Gabinete de Obras Especiais, Morro Bento		222 35 8210	222357956
NOVACIMANGOLA, SARL	Av. 4 de Fevereiro, 45 2º Andar		310190	
ANGOLA LNG LIMITED	20 - Av. Lenine	http://www.angolalng.com/	222 69 26 00	
SECIL Lobito, S.A.	Morro da Quileva - CP 157 Lobito	secil-lobito@ebonet.net ; secil-lobito.secret@nexus.ao	272 222 207	272 223 106
GOLFRATE HOLDINGS	Av. 4 de Fevereiro, nº 13 r/c - Luanda; cx. Postal 6173	www.golfrateangola.com ; info@golfrateangola.com	253250023	
CHINANGOL, LDA	RUA MAJOR KANHANGULO BUNGO No AB E C LUANDA	marketing@gsp.cn	222 444 066	222 443 967
CABINDA GULF OIL	Avenida Lenine 77		244 239 26 46	244 239 43 48
SIMPORTEX - COMERCIALIZAÇÃO DE EQUIP.	R. Rainha Ginga, 24		350883 / 338983	
COCA-COLA BOTTLING LUANDA	Rua N'Gola Kiluange n.º370,	ccbl@sr.cangola.com	222-381212/382605/382567/380353	222-380047
ANGO RAYAN GROUP	R N Gola Kiluanji, nº 98			
EAA ENTREPÓSITO ADUANEIRO DE ANGOLA	Estrada do Cacuaco, km 4, Bairro N'Gola Kiluange Luanda		222 84 18 88	222 84 17 02
ADISTRIBUIDORA	R N Gola Kiluanji, nº 168, Bairro de São Paulo	distribuidora@snet.co.ao	222 38 15 91/222386590/222386591	222383795
ATLAS GRUPO, LDA	Rua Major Kanhangulo 199, 2 Andar - Luanda		310760/ 310751	
MAXI Cash & Carry (Grupo Teixeira Duarte);	Av. Pedro de Castro Van-Dünen «Loy», Morro Bento, Luanda			
NOSSO SUPER (ODEBRECHT);	Estrada do Catete km 30 - Bairro de Viana		22267-7472 / 222 67 85 00	
POUPALÁ (GRULA);	R. Manuel Augusto dos Santos, 28, Maculusso Bairro das Ingombotas, Luanda		222 39 41 48	222 33 32 68
CENCO (Central de Compras das FAA e Forças de Segurança).	Rua Rainha Ginga, 240/2		222 330 764 / 222 338 504 / 222 330131	