



INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO: SONHO Nº 1 – CONTRUÇÃO DE LINHAS DE METRÔ DE SUPERFÍCIE PARA ANGOLA

TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE AS A DEVELOPMENT STRATEGY: DREAM Nº 1 – CONSTRUCTION OF SURFACE METRO LINES FOR ANGOLA

DOI: 10.5281/zenodo.15794870



José Manuel Lumbo¹

RESUMO

Este artigo apresenta, sob uma perspectiva criativa e crítica, a proposta da construção de linhas de metrô de superfície em Angola como vector estratégico para o crescimento económico, inclusão territorial e redução da pobreza. Partindo de um sonho simbólico, o autor propõe um modelo de concessão público-privada para a implementação de infraestruturas de transporte ferroviário que interligam as províncias angolanas. A narrativa onírica é utilizada como recurso para refletir sobre os potenciais impactos económicos, sociais e territoriais de um projecto estruturante de transporte. A proposta articula os objectivos de crescimento económico inclusivo, mobilidade sustentável, dinamização do turismo interno, redução da concentração urbana em Luanda e combate à fome. O artigo finaliza com um apelo à reflexão sobre a urgência de investimentos em infraestruturas que transformem sonhos em realidades concretas.

Palavras-chave: Transporte ferroviário, Desenvolvimento Económico, Pobreza, Mobilidade.

¹Professor da Faculdade de Economia da Universidade Agostinho Neto





ABSTRACT

This article presents, from a creative and critical perspective, the proposal for the construction of surface metro lines in Angola as a strategic vector for economic growth, territorial inclusion, and poverty reduction. Inspired by a symbolic dream, the author proposes a public-private partnership model for the implementation of railway transport infrastructure connecting Angola's provinces. The dreamlike narrative is used as a tool to reflect on the potential economic, social, and territorial impacts of a transformative transport project. The proposal aligns with the goals of inclusive economic growth, sustainable mobility, the promotion of domestic tourism, the reduction of urban concentration in Luanda, and the fight against hunger. The article concludes with a call to reflect on the urgency of investing in infrastructure capable of turning dreams into concrete realities.

Keywords: Railway transport, Economic Development, Poverty, Mobility.

1 INTRODUÇÃO

Angola, enquanto país em desenvolvimento, enfrenta sérios desafios estruturais, entre os quais se destacam a elevada concentração populacional em Luanda, o fraco escoamento de produtos agrícolas, o desemprego juvenil e a pobreza multidimensional. Neste contexto, a presente reflexão parte de um sonho para propor soluções concretas.

Durante uma noite, sonhei com a construção de um sistema nacional de metrô de superfície, que integrava passageiros e cargas, conectando todas as províncias angolanas. Embora onírico, o sonho refletia uma profunda necessidade real: a de apostar em infraestruturas modernas e integradoras para promover o desenvolvimento territorial e económico sustentável.

Este artigo explora, com base em literatura especializada e experiências internacionais, os impactos que uma rede ferroviária de superfície poderia ter em Angola, propondo um modelo inspirado nos eixos da bandeira nacional (linhas vermelha, preta e amarela) como símbolo de unidade, progresso e esperança.





2. BASE TEÓRICA E EMPÍRICA

Diversos estudos sublinham o papel das infraestruturas de transporte no desenvolvimento económico. Segundo Banister e Berechman (2001), investimentos em transportes têm efeito multiplicador sobre o emprego, os salários e a produtividade. Já Gwilliam (2011) argumenta que o transporte ferroviário é particularmente eficiente para países com grandes distâncias internas e centros urbanos concentrados, como é o caso de Angola.

Os sistemas ferroviários modernos podem aliviar o tráfego urbano, estimular o turismo, melhora a logística nacional e fortalece a coesão territorial.

3. MODELO PROPOSTO: LINHAS DE METRÔ DE SUPERFÍCIE EM ANGOLA

3.1 Estrutura das Linhas

O sistema seria estruturado em três linhas principais, seguindo as cores da bandeira de Angola:

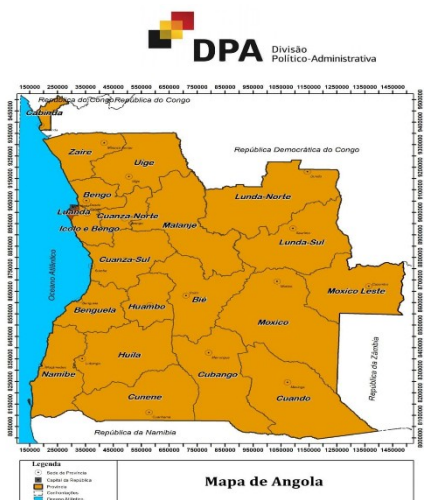
Linha Vermelha: Interliga as províncias costeiras (Cabinda, Zaire, Bengo, Luanda, Cuanza Sul, Benguela e Namibe), promovendo o turismo e o escoamento de mercadorias portuárias.

Linha Preta: Liga o norte ao centro do país (Uíge, Malanje, Bié, Huambo e Huíla), facilitando a integração entre centros agrícolas e mercados consumidores.

Linha Amarela: Conecta as províncias do leste e sudeste (Lunda Norte, Lunda Sul, Moxico, Cuando Cubango), promovendo a ocupação territorial e atraindo investimentos para zonas menos povoadas.

O interessante deste sonho é que as linhas garantem uma conectividade de todo país. Sonhei também que no processo de construção toda matéria-prima para construção da referida linha foi abastecida por Angola e alguns países africanos vizinhos.

3.2 Transporte de Passageiros e Cargas





Os comboios seriam híbridos, operando simultaneamente com passageiros e carga, reduzindo o custo logístico, facilitando o escoamento da produção agrícola nacional e diminuindo o preço final dos alimentos nos centros urbanos.

3.3 Modelo de Concessão

O projeto adotaria um modelo público-privado (PPP) com envolvimento directo do Estado angolano e concessão operacional à iniciativa privada multinacional. Isso garantiria financiamento, gestão eficiente e transferência de tecnologia.

4. IMPACTOS ESPERADOS (SEGUNDO O SONHO)

- Crescimento económico acima dos 75% em um ano;
- Redução da taxa de desemprego acima dos 80%;
- Formalização em mais de 85% dos empregos informais;
- Queda significativa no custo dos alimentos;
- Valorização do turismo nas províncias do interior;
- Descentralização urbana com menor pressão sobre Luanda;
- Aumento da qualidade de vida da população angolana.





5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo não apresenta apenas uma utopia, mas um exercício de imaginação orientado por dados, experiências internacionais e uma leitura crítica da realidade angolana. O sonho de um metrô de superfície nacional reflete uma ambição legítima de desenvolvimento inclusivo e sustentável.

Para transformar este sonho em realidade, é necessária visão estratégica, vontade política, parcerias internacionais e compromisso com o bem comum. Investir em transporte ferroviário é investir na Angola do futuro.

6. RECOMENDAÇÕES

- Estudos de viabilidade técnica e económica para a implementação das linhas propostas;
- Revisão da legislação sobre concessões e PPPs para facilitar investimentos em infraestruturas;
- Mapeamento das zonas de maior potencial agrícola e turístico para integração com o sistema ferroviário;
- Mobilização da diáspora e instituições multilaterais para o financiamento de infraestruturas transformadoras;
- Criação de um plano nacional de mobilidade sustentável com foco na integração territorial.

7. NOTA FINAL DO AUTOR

Este é apenas o sonho número 1. Em sete noites, sonhei sete sonhos diferentes para Angola. Em breve, partilharei o segundo. Espero que esta narrativa desperte esperança, reflexão e acção.





REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Banister, D., & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9(3), 209–218.

Gwilliam, K. (2011). *Africa's Transport Infrastructure: Mainstreaming Maintenance and Management*. The World Bank.

Estache, A., & Serebrisky, T. (2004). Where Do We Stand on Transport Infrastructure Deregulation and Public-Private Partnership? World Bank Policy Research Working Paper, No. 3356.

Ministério dos Transportes de Angola. (2023). *Relatório Anual de Mobilidade e Infraestruturas*.

Adebayo, A. A. (2011). Construction and development in Africa: The case of Nigeria. *Journal of African Development Studies*, 6(1), 27–43.

Estache, A. (2010). *Infrastructure Finance in Developing Countries: An Overview*. EIB Papers, 15(2), 60-88.

Hausmann, R., Hwang, J., & Rodrik, D. (2005). *What You Export Matters*. NBER Working Paper No. 11905.

Henderson, J. V., & Turner, M. A. (2020). *Urbanization in Developing Countries: Policy and Evidence from Africa*. *Journal of Economic Perspectives*, 34(3), 25–46.

Hirschman, A. O. (1958). *The Strategy of Economic Development*. Yale University Press.

Hirschman, A. O. (1958). *The Strategy of Economic Development*. Yale University Press.

Recebido em: 20/05/2025

Aprovado em: 30/06/2025

Publicado em: 02/07/2025

