

TRANSPORTES NOVAS APOSTAS DO MINISTRO AUGUSTO TOMÁS



# Rumo

BUSINESS INTELLIGENCE

# BAÍA DE LUANDA

EXCLUSIVO

OS MEGAINVESTIMENTOS NA NOVA CARA DE ANGOLA



**ESPECIAL MALANJE**  
OS NEGÓCIOS QUE ESTÃO  
A NASCER NA PROVÍNCIA **PÁG. 50**

**EMPREENDEDORES**  
CASOS DE SUCESSO NA  
AGRICULTURA E INDÚSTRIA **PÁG. 56**

media Rumo ANO 1 • NÚMERO 1  
DEZEMBRO 2011 • 700 KWZ  
PORTUGAL €5,00



EXCLU  
SIVO

**Rumo**

IMAGENS EM 3D: COMO  
VAI FIGAR A BAÍA DE LUANDA





B | A  
- - -  
I | A

# OS MILHÕES QUE ESTÃO A MUDAR LUANDA

A nova frente da baía de Luanda estará concluída em Julho de 2012. O projecto custa mais de 200 milhões de dólares e já empregou 600 pessoas. A *Rumo* revela, em exclusivo, os planos em 3D e imagens inéditas do estaleiro de três quilómetros da obra que está a mudar a cara de Luanda

**TEXTO DE LUÍS FERREIRA LOPES**





B  
A  
I  
A

EM 2012 ESTA DEVERÁ  
SER A CARA DE  
**LUANDA**

1 A nova estação de serviço serve o acesso rodoviário à ilha e Luanda Sul, mas na baía será possível andar de bicicleta numa ciclovia





② Praças, palmeiras, relva, esplanadas, bares e outras zonas de lazer. Tudo para usufruir na frente oceânica, ao longo de três quilómetros



**J**ulho de 2012. Kalunga e Maria estão sentados tranquilamente numa esplanada na ilha, olhando para a baía de Luanda. O jovem casal costuma ir ali, mas desta vez encontra uma nova paisagem da cidade. Está perante mais de três quilómetros de frente oceânica, mais de três mil palmeiras, relva, ciclovia, parques infantis, novas praças e até a marginal antiga deu lugar a um parque de estacionamento. Sorriem e perguntam se será efeito do *gin* ou do *whisky*. Maria confirma que Kalunga está sóbrio: Luanda tem mesmo nova cara.

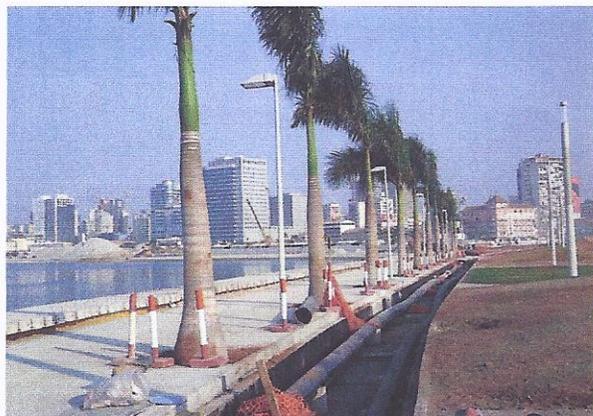
Deixemos Kalunga e Maria com a sua bebida, a aproveitar a vista, e voltemos ao cacimbo de 2011. Como sempre, o céu está nublado e faz mais frio do que o habitual, algo que não atrapalha quem está a trabalhar dentro do espaço vedado da obra da baía. Há camiões enormes de transporte de pedras, dezenas de contentores onde dormem operários e trabalham engenheiros. Há uma enorme azáfama de centenas de trabalhadores de várias nacionalidades, entre maquinaria, manilhas, montes de areia. Respira-se confiança – e também bastante pó.

requalificação concretiza-se dentro dos prazos estipulados e com uma forte componente de trabalhadores angolanos.

### Prazos cumpridos até agora

A obra estará concluída no final do primeiro semestre de 2012, de acordo com a equipa técnica. Isso inclui toda a obra pública de infra-estruturas e também os arranjos exteriores, ou seja, espaços verdes, cinco quadras de basquete, quatro espaços para crianças, ciclovia e restaurantes. No final do segundo trimestre do próximo ano, está prevista a conclusão dos parques de estacionamento na actual marginal. Pode parecer estranho hoje, mas é isso mesmo: a via por onde passam os automóveis actualmente, junto aos edifícios da baía, dará lugar a um gigantesco estacionamento para mais 3100 novos lugares em local nobre da capital.

Até final de 2011 o mais difícil estará feito: saneamento e despoluição do oceano, bem como a nova estrada e zona de passeio e lazer, ou seja, o alargamento da orla marítima. Quando se circula, dentro da obra, é natural que se pense que é impossível construir uma nova marginal da fortaleza até ao porto de Luanda, em terrenos conquistados ao oceano, até fim de Dezembro. Mas os arquitectos e engenheiros garantem que o prazo do final deste ano é mesmo para cumprir, a menos que houvesse uma catástrofe natural inesperada.



B | A  
I | A

◀ ▶

**MARGINAL DE LUANDA**  
 Hoje, nas galerias técnicas passam tubos e canos de água, de electricidade e de telecomunicações. O objectivo é evitar a abertura de novos buracos na estrada cada vez que há problemas



O espírito confiante tem uma explicação: todos cumpriram os prazos de entrega da nova ponte de Kianda para a ilha, inaugurada no passado dia 27 de Maio. Dois meses antes seria difícil acreditar que a ponte, com fundações de 22 metros de profundidade, estaria em pleno funcionamento nessa data.

As fotografias a três dimensões do projecto da baía – guardadas a sete chaves – são, de facto, futuristas, mas não se trata de um mundo virtual, como nos jogos de vídeo. O futuro está já a acontecer à vista de todos, não é *marketing* do filme sobre a baía que é exibido a convidados numa climatizada tenda branca. Em frente à tenda de promoção do projecto, os peixes saltam na água – estão a voltar à outrora poluída baía. Para espanto de quase todos, o projecto de

### Quanto custa tudo isto

A conquista de território ao mar que banha a baía de Luanda e o alargamento da marginal ronda 60 milhões de dólares (USD), cerca de um quarto do custo total (oficial) da obra. O valor aproximado do investimento privado feito nas três fases da obra é de 200 milhões de dólares, mas alguns especialistas do sector da construção e obras públicas contactados pela *Rumo* admitem que o valor possa ser superior, face à dimensão e à qualidade que se espera deste projecto.

A obra procura resolver problemas de estrutura de boa parte da cidade e não maquilhar apenas (ou "colocar batom") para esconder o que não se quer mostrar. A equipa técnica

# B A I A

## OS NÚMEROS

Presente

**200** MILHÕES DE DÓLARES É O VALOR DESTA REQUALIFICAÇÃO



O equivalente a tudo o que a Argentina exporta para Angola durante um ano inteiro, onde se inclui petróleo, equipamento de saúde, agro-indústria e pecuária.

**600** POSTOS DE TRABALHO FORAM ATINGIDOS NO PICO DA OBRA



A obra emprega o mesmo número de pessoas previstas para a Fábrica de Automóveis CSG-Angola, que vai começar a produzir 30 mil automóveis/ano, ao abrigo de um contrato entre a ANIP e investidores britânicos.

### AS FASES DA OBRA



**Conclusão Julho de 2011**

A primeira fase terminou no final de Julho, depois de concluída a ponte e a despoluição da baía, saneamento, água, luz e telecomunicações, conquista de área ao oceano e arranjos na zona sul da baía.



**Conclusão Dezembro de 2011**

Até final de Dezembro deste ano, as terraplanagens, pavimentação e caleiras técnicas estarão prontos até à zona portuária.



**Conclusão Junho de 2012**

Em final de Junho, a obra da baía deverá estar concluída. A actual marginal será um enorme parque de estacionamento e terá zonas verdes e praças.

### FASE A

O QUE SE FEZ E OS NÚMEROS



### Futuro

**3100** METROS É A EXTENSÃO DA OBRA NA BAÍA

Imagine uma fila com 40 aviões Airbus A340 alinhados. É este o tamanho da linha que percorre toda a baía de Luanda, já em parte recuperada.

**700** MIL METROS<sup>2</sup> É A ÁREA GLOBAL DE INTERVENÇÃO

É toda a área do templo Meiji Jingu, em Tóquio, um dos mais procurados pelos turistas, depois de recuperado da destruição sofrida na segunda guerra mundial.



► orgulha-se de fazer “uma requalificação a sério” e criar uma imagem de marca da capital angolana. Outro motivo de orgulho para engenheiros, arquitectos e operários é o facto de a maior parte do material usado ter sido feito em obra, ou seja, não foi necessário importar – o que é de destacar numa economia que (ainda) importa quase tudo.

Este é um projecto público executado por privados, que conseguem cumprir prazos sem violentar a cidade e sem (aumentar) o caos do trânsito. Durante a primeira fase da obra, concluída em Agosto, houve desvios provisórios de infra-estruturas de alimentação de águas, telecomunicações, inclusive da ligação de energia e água à ilha. Nalgumas situações, foi preciso substituir tubagens antigas, por exemplo em fibrocimento, por materiais modernos em poliestireno, como foi o caso na ligação da Praça Angola/Cuba à ilha de Luanda.

## A solução para o fim dos buracos

De futuro, não será necessário (pelo menos em teoria) abrir buracos na marginal da baía para resolver fugas de água ou esgoto, porque a obra possui duas galerias técnicas ao longo da baía (no total, são cerca de cinco mil metros), por onde passam os cabos de electricidade e os canos de água. Para a equipa técnica, “esta é a maior vitória em termos de

eficiência na obra da baía” e implicará um custo de apenas seis a oito milhões de dólares acima do previsto inicialmente. Quando for feita a recuperação da ilha, bastará estender a tubagem que está nas caleiras técnicas, levantando as tampas e ligando condutas.

Para assegurar o escoamento de água na época das chuvas, em cenário de forte tempestade, a equipa de engenharia liderada por Luís Cantante de Matos construiu várias barreiras de manilhas de betão, “preparadas para 50 anos de tempestades”. Imagine, em período de cheias, cinco manilhas gigantes a escoar água, com intervalos de poucas centenas de metros. O resultado esperado é ver água a sair directamente para o oceano, em vez de um lago na Baixa da cidade, o que gerava, até agora, um verdadeiro caos e um forte impacto na vida das empresas e das famílias.

A fase mais difícil da obra implicou uma cooperação com as empresas que gerem as águas de Luanda (EPAL), a electricidade (EDEL) e os esgotos e lixo (ELISAL), assim como uma reorganização de quarteirões ou bairros. O sistema de esgoto actual foi recuperado por dentro.

Os esgotos são colocados a cerca de 3 km no oceano, para assegurar a despoluição da baía, e passa a haver separação entre esgotos domésticos e águas pluviais, o que implica que a Baixa da cidade, na ligação à baía, irá estar dividida bairro a bairro.



B  
A  
I  
A  
EM 2012 ESTA DEVERÁ  
SER A CARA DE  
**LUANDA**

▼ O sistema de transportes pretende servir a população de forma eficiente nas novas praças da capital angolana



BIA  
IA

EM 2012 ESTA DEVERÁ  
SER A CARA DE  
**LUANDA**

Esplanadas seguras, em plena baía. Parece virtual em 2011, mas os técnicos garantem que será real em 2012

Duzentos mil metros cúbicos de lodo, lamas e resíduos domésticos acumulados ao longo das últimas décadas foram retirados do fundo de toda a baía de Luanda, uma vez que o esgoto ainda ia directo para o oceano, sem qualquer tratamento. Arquitectos e engenheiros são peremptórios: a maior intervenção foi no “casco velho da cidade” – um trabalho que parece invisível, quase arqueológico, de reabilitação de infra-estruturas sem intervenção há mais de 30 anos.

### Quem gere o projecto

O dono da obra é a Sociedade Baía de Luanda (privada). Em 2005 foi criada a Sociedade Waterfront e, nessa altura, o Conselho de Ministros assumiu os direitos de construção/expansão conseguidos ao oceano. Depois da fase inicial de arranque, estudos e planeamento, o projecto entrou em execução em Outubro de 2009, depois de uma injeção de capital e nova equipa técnica.

A estrutura do projecto é dividida por três directores técnicos: gestão, coordenação da fiscalização da obra marítima e fiscalização da obra terrestre. Os empreiteiros que executam o projecto são a MotaEngil e a Soares da Costa (em terra) e a Dredging e a Draimmar (no oceano). Os estudos urbanísticos estiveram a cargo do atelier de arquitectura angolano Costa Lopes, Arquitectos.

Na análise de boas práticas internacionais, o projecto compara-se às frentes marítimas de Barcelona, Bilbao, Lisboa (Parque das Nações) e cidades asiáticas. Além dos prazos de execução, os materiais produzidos em pleno estaleiro, em Luanda, são uma das bandeiras dos técnicos que trabalham diariamente nesta obra. Os chamados pré-fabricados (betão)

são exemplo de que é possível evitar importações caras. O betão da ponte para a ilha, concluída antes do cacimbo, é “o topo do betão aplicado em Angola” e passou a ser a referência (*benchmark*) exigida em todas as outras obras de grande dimensão.

### Metro escondido na relva

Uma das grandes surpresas deste projecto é o facto de prever a utilização de uma linha de comboio que estará escondida ao longo da nova marginal. O relvado deverá tapar ou camuflar uma futura linha de Metro ligeiro. Os técnicos defendem o corredor de comboio como alternativa ao transporte automóvel em parte da capital do país. Por outro lado, não se trata propriamente de uma novidade, porque, pela análise à história da cidade, chegou a existir um comboio ligeiro na marginal.

A relva e as plantas fazem a diferença na paisagem actual de Luanda, cidade com graves problemas de mobilidade e com raros espaços verdes, entre outras fragilidades para a qualidade de vida dos seus habitantes. A relva e as plantas têm estado a ser regadas diariamente por camiões-cisterna (custo não revelado), mas no futuro o sistema de rega funcionará com furo artesiano. A relva é colocada pela empresa irlandesa SIS, que faz relvados de estádios de futebol na Europa e na Ásia e que pôs a relva dos estádios do CAN – Campeonato Africano das Nações, realizado em Luanda em 2008.

A frente oceânica ficará embelezada com mais de três mil palmeiras, que vieram, na sua maioria, de Miami e também do horto existente na barra do rio Kwanza. Se somarmos as plantas da baía com as cultivadas em viveiro, no total este

▶ projecto envolve 3680 palmeiras e acácias. Como as árvores não devem ser apenas elementos decorativos numa cidade, é crucial que o sistema de rega funcione com eficácia e regularidade, que haja um cuidado permanente de quem gere a frente oceânica da baía e que haja civismo da população para a preservação daquela nova área verde.

## A força dos grandes números

Quando se olha para as fotografias reais e em 3D da baía renovada, é fácil imaginarmo-nos a passear tranquilamente e em segurança, à noite, pela marginal, na presença de agentes policiais e entre candeeiros com boa iluminação. Logo, como garantir a iluminação de uma frente superior a três quilómetros, sabendo que há falhas eléctricas regulares na cidade? Os técnicos garantem que esse problema será resolvido através da instalação de três novos postos de transformação na baía.

Em Julho de 2012, Maria e Kalunga (o casal que encontramos na ilha de Luanda no início desta reportagem) irão percorrer os 3100 metros da baía e andar por cima de uma quantidade impressionante de materiais usados nesta obra. Só na primeira fase, terminada em Agosto de 2011, foram colocados 10.823 blocos, o que inclui blocos hexagonais pré-fabricados em obra na orla marítima, bem como peças de fundação e de coroamento.

Kalunga não imagina que só nas infra-estruturas (fase A) foram movimentados mais de 680 mil metros cúbicos de terra. Este jovem luandense fica espantado por saber que a nova ponte de Kianda e a estacaria de toda a obra da baía consumiram perto de seis mil metros cúbicos de betão e que o talude de conquista de território ao oceano foi feito com cerca de 12.500 metros de rachão ou pedras grandes colocadas ao longo da baía.

Na primeira fase, foram colocados cerca de 58.400 m<sup>3</sup> de *touvenan*, a estrutura de pavimento que fica por baixo do alcatrão. Outro número que impressiona são os cinco mil metros de galerias técnicas ao longo de toda a baía (na fase A, são 780 metros), por onde passam cabos eléctricos e canos



B  
A  
I  
A

**AS OBRAS QUE ESTÃO  
EM CURSO HOJE EM  
LUANDA**

▶ O terreno conquistado ao oceano  
alarga a zona de intervenção e as novas  
manilhas evitam inundações na marginal



de água. Por cima dessas calhas técnicas gigantes passará a ciclovia, ao longo da qual Maria poderá passear de bicicleta, usufruindo de quase 64 mil metros quadrados de espaços verdes.

Dentro de um ano, a população que irá utilizar os 700 mil metros quadrados do total da área pública de intervenção deverá sentir orgulho por ser dona de uma obra que decerto mudará a imagem de Luanda. Nessa altura, o importante é gozar o novo espaço e a tendência é esquecer todo o trabalho que ficou para trás. Mas há 600 pessoas que terão outra memória, porque trabalharam no duro, ajudando a construir um novo modelo de cidade e de qualidade de vida.

O projecto da baía ocupa, em média, 300 pessoas e chegou a dar emprego a 600 trabalhadores, no pico da obra, ou seja, na primeira fase, recentemente inaugurada, que inclui a construção da ponte para a ilha de Luanda. É uma equipa multicultural de angolanos, europeus (portugueses, ingleses, holandeses, belgas), sul-africanos, cubanos, indianos, marroquinos, libaneses e ainda trabalhadores de São Tomé e Príncipe e do Botswana.

Entre a área organizada de contentores e máquinas em funcionamento por todo o lado, estes homens comem as refeições no exterior, em marmitas que trazem de casa e em cantinas existentes nas várias frentes da obra. Se Luanda tem nova cara, as gotas de suor que dela brotam são dos operários, engenheiros e arquitectos. Em Julho de 2012, os construtores da nova baía não se cruzarão com o Kalunga e a Maria no novo calçada da marginal, porque já estarão envolvidos noutros projectos pelo país... e trabalho não irá faltar. ■

Veja a fotogaleria em [Rumo iPad](#) e [Rumo.co.ao](#)

B  
A  
I  
A

**A BAIÁ É O NOVO  
CARTÃO DE VISITA  
DA CAPITAL.  
VÁRIOS DECISORES  
ESTRANGEIROS  
VISITARAM JÁ  
A PRIMEIRA FASE  
DO PROJECTO**