El «corredor Lobito», proyecto de Occidente para frenar a China

COLETTE BRAECKMAN :: 25/11/2024

Angola-República Democrática del Congo: Las empresas estadounidenses quieren desafiar la competencia china, por lo que necesitan las materias primas embarcadas desde la costa atlántica

EEUU y la Unión Europea quieren reactivar una antigua vía colonial que ofrezca una salida de los minerales de la República Democrática del Congo (RDC) por el océano Atlántico. El objetivo es contrarrestar el casi monopolio que tiene China sobre estos recursos estratégicos que transporta hasta puertos del océano Índico a cambio de extensas ayudas sociales. Pero el conflicto diplomático entre Kinshasa y Kigali entorpece el proyecto.

La guerra en el este de la RDC estuvo muy presente en la última Cumbre de la Francofonía celebrada de Francia, en Villers-Cotterêt, a principios de octubre de 2024, hasta el punto de llevar a Félix Tshisekedi a precipitar su partida. Al jefe de Estado congoleño le había molestado el hecho que el presidente francés Emmanuel Macron omitiera en su discurso de inauguración de la Conferencia mencionar la situación en [la provincia de] Kivu Norte y que acogiera a su homólogo ruandés, Paul Kagame, de manera claramente cálida, a pesar de que se sospecha que este apoya a un grupo armado en la zona. Pero tras estos roces diplomáticos y mientras la situación sobre el terreno sigue siendo muy dramática, continúa un trabajo de fondo en la zona. Los países vecinos de la RDC están cada vez más preocupados por esta guerra que pone en peligro el equilibrio de África Central y paraliza potenciales progresos económicos.

Esa es la razón por la que el presidente de Angola, João Lourenço, nombrado mediador en el llamado «proceso de Luanda», sigue trabajando sin descanso. Aunque Kinshasa opta por la vía militar a pesar de sus tropiezos sobre el terreno, su vecino angoleño sigue proconizando una solución política. El 4 de agosto de 2024 logró que Kinshasa y Kigali firmaran a un alto el fuego, aunque sobre el terreno continúan los enfrentamientos. El movimiento derechista M23, apoyado por Kigali, acaba de conquistar la localidad estratégica de Kalembe de manos de sus adversarios gubernamentales, que se quedaron cortos de municiones.

La ecuación no ha cambiado: Kinshasa denuncia el apoyo del ejército ruandés al M23, un grupo de ex-soldados tutsis congoleños que se consideran discriminados en el reparto de botines. Los informes de expertos de la ONU que se publican dos veces al año confirman regularmente (y de forma muy precisa) el apoyo de Ruanda. También regularmente Kigali desmiente esta información y repite que el ejército congoleño colabora desde hace treinta años con sus adversarios, las Fuerzas Democráticas para la Liberación de Ruanda (FDLR), que en un principio estaban formadas por militares y milicianos que participaron en el genocidio de los tutsis en Ruanda en el año 1994 y cuyos descendientes siguen compartiendo la misma ideología. De manera más general Kinshasa acusa a Ruanda de apropiarse de los yacimientos mineros del este del Congo, entre ellos la mina de Rubaya, en Kivu Norte, uno de los yacimientos de cobalto más importantes del mundo.

De la RDC a EEUU

El empeño del presidente angoleño en seguir mediando no está motivado únicamente por la solidaridad africana ni por ninguna política de buena vecindad: Luanda cuenta con el apoyo de EEUU y de la Unión Europea, que quieren llevar a cabo lo antes posible un gran proyecto de, supuestamente, cooperación económica regional, el «corredor Lobito».

Corredores de exportación desde el «Cinturón de Cobre» a los principales puertos de África (en azul el trazado del «corredor Lobito»).

Este corredor pretende unir a lo largo de 1.300 kilómetros las regiones del sur de la RDC y el noroeste de Zambia con el puerto angoleño de Lobito, en el océano Atlántico. El corredor permitiría exportar por ferrocarril [lo extraído de] los yacimientos mineros de Katanga, calificados con razón de «escándalo geológico», desde la costa occidental africana en vez de dirigirse exclusivamente a los puertos del océano Índico.

Este estratégico proyecto económico (para Occidente) se volvió a lanzar en mayo de 2023 en el marco de la Asociación para la Infraestructura e Inversión Mundiales del G7 y después en octubre de ese mismo año en el Foro Global Gateway. La Unión Europea y EEUU firmaron junto con Angola, la RDC, Zambia, el Banco Africano de Desarrollo (BAfD) y la Corporación Financiera Africana un protocolo de acuerdo para definir los objetivos del corredor, destinado menos a romper el aislamiento del centro minero del continente que a orientar sus flujos hacia el Atlántico y los puertos estadounidenses.

Un antiguo proyecto colonial

Los veteranos del Congo colonial destacan en Bruselas que la idea no tiene nada de nuevo: antes de la independencia en 1960 los belgas que vivían en Katanga acostumbraban a acudir a las playas angoleñas al borde del océano Atlántico por carretera o por lo que entonces se conocía como el ferrocarril de Benguela. Gran parte del cobre producido por la Union minière du Haut-Katanga iba al mismo destino, lo mismo que el uranio, que de este modo llegaba después a EEUU.

Las guerras contra portugueses y bandas armadas financiadas por EEUU que marcaron el acceso de Angola a la independencia en 1975, con ayuda de Cuba, y que se prolongaron hasta que acabó la Guerra Fría, paralizaron ese ferrocarril y dejó de funcionar. En el lado congoleño la falta de mantenimiento de la línea y después el hecho de que se recurriera al transporte por carretera acabaron por hacer obsoleto ese modo de transporte que, sin embargo, es más barato y menos contaminante.

Hace varios años que los acuerdos bilaterales entre Kinshasa y Luanda tienen el objeto de rehabilitar la línea. Las obras han acabado en el lado angoleño, desde la costa atlántica hasta la frontera: se han construido treinta estaciones a lo largo del trayecto, se crearon vías dobles para que los trenes puedan circular en ambos sentidos, se ha construido un aeropuerto internacional en Lobito, y una terminal de minerales y petróleo y un puerto seco esperan mercancías. China lleva años apoyando el desarrollo angoleño y proyecta construir una refinería en Lobito. En el lado congoleño, en cambio, los 427 kilómetros que quedan son

un verdadero escollo y el ferrocarril que se construyó entre 1902 y 1929 siguen esperando su restauración…

El monopolio de China

En 2006, cuando Joseph Kabila ya llevaba 18 años en el poder, apostó por establecer acuerdos de asociación con China decepcionado ante las políticas imperialistas de los europeos. Desde ese momento fueron calificados de *«win-win»,* «beneficiosos para todos», ya que a cambio de tener acceso a los minerales, China realizó grandes proyectos de infraestructuras, una política llamada las «cinco obras».

Hoy en día las empresas chinas siguen dominando la ciudad minera de Kolwezi. Enormes escombreras lindan con el centro de esta antigua ciudad colonial, donde las excavadoras se cuelan por las zanjas hasta los cimientos de casas y tiendas. Un ir y venir de camiones transporta los minerales (a menudo sin tratar y apenas clasificados) a Durban (Sudáfrica) y otros puertos del océano Índico. La contaminación que desprenden envenena los pueblos que se encuentran en su recorrido.

Cobre, uranio, cobalto y otros minerales estratégicos: los recursos del «Cinturón del Cobre» congoleño y zambiano son ahora fundamentales en el casi monopolio que tiene China de las tecnologías digitales, después de décadas de monopolio estadounidense. Son pistas polvorientas que atraviesan las sabanas africanas y alimentan las fábricas chinas que producen material informático. Los occidentales, a los que les importa mucho menos el tema ambiental, cortejaron a Félix Tshisekedi desde su primer mandato (2018-2023), con la esperanza de basculara a su favor.

La fallida cita de Joe Biden en Angola

Preocupados por contrarrestar la competencia comercial y tecnológica de Pekín, EEUU y la Unión Europea apostaron entonces por el corredor Lobito. Según sus promotores, esta ruta ferroviaria y por carretera iba a acortar enormemente el tiempo del transporte (en ocho días se podría llegar a EEUU por el Atlántico, en vez del mes que se necesita para llegar desde las orillas del Índico). Esta «vía rápida» debería liberar el enorme potencial económico de la zona para beneficio de las multinacionales, y mejorar las exportaciones de Angola, la RDC y Zambia.

Las empresas estadounidenses quieren desafiar la competencia china, por lo que necesitan las materias primas embarcadas desde Lobito. Hasta que Biden renunció a presentarse candidato para un segundo mandato, tenía previsto viajar a Angola para presionar por este ambicioso proyecto, viaje que habría sido su única visita al continente africano. Esa es también la razón de que Washington y Bruselas apoyen los intentos de mediación de João Lourenço en la zona.

Queda por ver cómo responderá China ante esta competencia occidental. [El presidente de la RDC] Félix Tshisekedi fue acogido con todos los honores en el Foro sobre Cooperación China-África que tuvo lugar del 4 al 6 de septiembre (mucho mejor que en París unos días después) y sus anfitriones reafirmaron su apoyo a la integridad territorial de la RDC. El Presidente congoleño, que a finales de 2023 llevó a cabo una campaña electoral impregnada

de nacionalismo y basada en la promesa de una victoria militar en el este del país, se encuentra ahora atrapado por sus compromisos y vigilado de cerca por la opinión pública, por lo que está poco inclinado a una posible negociación con las bandas armadas apoyadas por su vecino ruandés.

Además, la RDC querría (sin demasiado éxito por el momento) dotarse de un puerto de aguas profundas en Banana, en la provincia de Bajo Congo, para que sus exportaciones no dependan de los puertos de los países vecinos, aunque sean amigos. Con la misma idea se acaba de inaugurar con gran pompa un aeropuerto internacional en Mbuji Mayi, la capital de la provincia de Kasai, una zona a la que se pretende sacar de su aislamiento lo antes posible debido a que unas prospecciones recientes realizadas a petición de MIBA (la empresa estatal Minière de Bakwanga) han revelado la existencia de un importante yacimiento de níquel-cromo, que podría reactivar la economía de la antigua provincia del diamante.

El presidente de MIBA Jean-Charles Okoto tiene intención de viajar a China después de hacerlo a Bruselas y Londres. En este contexto de competencia internacional apenas avanza el «proceso de Luanda», que se suponía iba a llevar la paz al este del país, y el corredor Lobito no se va a abrir de inmediato.

afriquexxi.info

---

https://www.lahaine.org/mundo.php/el-llcorredor-lobitogg-proyecto-de