

o peso estratégico da complementaridade para o nosso desenvolvimento

Em África – todos o sabemos – temos um provérbio que nos encoraja a caminhar em conjunto para que possamos chegar mais longe. Infelizmente, mencionámo-lo muitas vezes, mas nem sempre o incluímos no nosso dia-a-dia, designadamente no profissional, motivo pelo qual o nosso continente continua longe de atingir o nível de desenvolvimento económico e social que todos ambicionamos.

O Corredor do Lobito pode e deve motivar-nos para fazermos deste provérbio uma missão de vida, com ganhos para toda a África subsariana. E pode fazê-lo se percebermos que é na complementaridade entre projectos e na harmonização de esforços entre os responsáveis políticos e destes com o sector empresarial privado que reside o nosso futuro comum.

Vem esta reflexão a propósito do artigo que vos convido a ler sobre a importância estratégica e a complementaridade entre dois corredores africanos com potencial para imprimir ao comércio mundial mais eficiência económica e mais sustentabilidade ambiental: o Corredor do Lobito, ao qual os Estados Unidos e a União Europeia declararam o seu apoio incondicional em Setembro de 2023, e a linha ferroviária da Autoridade Ferroviária Tanzânia-Zâmbia (TAZARA), construída com o apoio também incondicional da China.

Assinado por Judd Devermont, Conselheiro Sénior do Programa África do Center for Strategic International Studies, em Washington DC, este artigo defende de forma clara e consistente que *“o futuro do Corredor do Lobito e da TAZARA está na conexão, não na concorrência entre elas. Os argumentos para unir estas duas linhas ferroviárias são claros: realiza um objectivo pan-africano de um corredor de transporte transcontinental, reflecte as contribuições dos EUA e da China para ambas as ferrovias e promete revigorar as economias da região”*.

Que nós angolanos e todos os nossos vizinhos africanos sejamos capazes de perceber o poder desta complementaridade, desta conexão, para que o gap de infra-estruturas no nosso continente diminua substancialmente é não só um sonho como uma vontade que espero ajudar a concretizar enquanto responsável pelo sector dos transportes no nosso país. E, naturalmente, com o apoio de todos os meus colegas de Governo, que, tal como eu, conhecem bem o suporte e a determinação do titular do poder executivo para que o nosso desenvolvimento se cumpra.

Boa leitura!

*Ministro dos Transportes,
Ricardo Viegas d'Abreu*

Luanda, Outubro de 2024

”



DUAS LINHAS FERROVIÁRIAS, UMA VISÃO

CSIS - Center for Strategic and International Studies Inc. publicou este conteúdo a 10 de Outubro de 2024

Comentário de Judd Devermont, Conselheiro Sénior (não residente) do Programa África*

Ultimamente, tem-se falado muito sobre caminhos-de-ferro no sul de África. Impulsionados em parte pela corrida aos minerais essenciais, os Estados Unidos e a China aparentam apoiar caminhos-de-ferro rivais para assegurar o acesso a 70% do cobalto mundial, 12% do cobre mundial e reservas significativas de crómio, grafite, lítio, manganês e níquel. Estas potências estrangeiras comprometeram-se a investir bilhões de dólares na renovação da linha ferroviária de Benguela, refinanciada pelos EUA e pelo G7 (como parte do Corredor do Lobito), e na linha ferroviária da Autoridade Ferroviária Tanzânia-Zâmbia (TAZARA), construída pela China.

Os Estados Unidos mobilizaram mais de 4 mil milhões de dólares para desenvolver o Corredor Económico do Lobito, incluindo a renovação dos 1.866 quilómetros (km) da linha ferroviária de Benguela, em Angola, e o apoio a uma nova expansão ferroviária entre o sul da República Democrática do Congo (RDC) e a Zâmbia. A empresa ferroviária Lobito Atlantic Railway, uma joint venture que envolve a Trafigura, Mota-Engil e Vecturis SA, obteve uma concessão por 30 anos em Julho de 2023. Num afastamento do modelo “da mina ao porto” adoptado pela China e por projectos ferroviários ocidentais anteriores, os Estados Unidos estão a

financiar simultaneamente projectos de energia limpa, a apoiar investimentos em infraestruturas, a reorientar programas agrícolas e a promover iniciativas de mobile money, além de trabalhar com o sector privado, bancos de desenvolvimento multilateral, instituições financeiras de desenvolvimento e parceiros europeus.

A República Popular da China (RPC) concordou em investir mil milhões de dólares na revitalização dos 1.860 km da linha ferroviária TAZARA. O presidente Xi Jinping assistiu à assinatura do memorando de entendimento pelos seus homólogos zambiano e tanzaniano no Fórum de Cooperação China-África, realizado em Pequim em Setembro de 2024. Construída por trabalhadores chineses nos anos 70, a TAZARA foi outrora um símbolo das relações China-África, mas tem sido mal gerida e apresenta um desempenho consistentemente abaixo do esperado. A China Civil Engineering Construction Corp (CCECC), subsidiária da estatal China Railway Construction Corporation (CRCC), está em fase de negociação para obter uma concessão por 30 anos para operar a ferrovia. Se o acordo se concretizar, a CCECC modernizará a linha e fornecerá novas locomotivas para aumentar a capacidade e transferir mais carga pesada das estradas para a ferrovia.

A próxima visita do Presidente Joe Biden a Angola – recentemente adiada devido ao furacão Milton, mas prevista para ser reagendada ainda para este Outono – marcará a sua primeira viagem à região



e a primeira visita de um presidente dos EUA a um país do Sudoeste africano. É quase certo que o presidente americano dedicará grande parte do seu tempo a enaltecer os investimentos dos EUA no Corredor do Lobito. Igualmente, é quase certo que a media internacional apresentará estas duas linhas ferroviárias como protagonistas da rivalidade estratégica entre EUA e China.

Contudo, esta interpretação está errada. O futuro do Lobito e da TAZARA está na conexão, não na concorrência entre elas.

Os argumentos para unir estas duas linhas ferroviárias são claros: realiza um objectivo pan-africano de um corredor de transporte transcontinental, reflecte as contribuições dos EUA e da China para ambas as ferrovias e promete revigorar as economias da região.

O Caso da Conexão

A oportunidade de ligar o Lobito à TAZARA é mais concreta do que parece à primeira vista. Na cimeira do G7 de 2023, em Hiroshima, Japão, o Presidente Biden prometeu que “a linha ferroviária se estenderia desde a costa ocidental de Angola até à fronteira da RDC e da Zâmbia, com o objectivo de eventualmente alcançar o Oceano Índico, ligando o continente de Leste a Oeste pela primeira vez”. Este ano, o Secretário de Estado Antony Blinken reuniu os membros do consórcio do Corredor do Lobito numa mesa-redonda de alto nível na Assembleia Geral da ONU, convidando pela primeira vez a Tanzânia. Outros representantes dos EUA foram mais explícitos quanto ao potencial de conexão entre o Lobito e a TAZARA, explicando: “se nos for dada a oportunidade de encontrar uma forma de criar alguma

compatibilidade e uma conectividade de acesso aberto entre o trabalho que estamos a realizar [e na TAZARA] e/ou outras linhas ferroviárias existentes, certamente faremos tudo o que esteja ao nosso alcance para perseguir essa meta.”

Apesar da retórica acalorada sobre competição estratégica, a ligação entre estas duas linhas está de acordo com a abordagem dos EUA em relação à RPC. Em Maio de 2022, Blinken sublinhou que “competiremos com confiança; cooperaremos sempre que possível; contestaremos onde for necessário”. Este ano, o Conselheiro de Segurança Nacional, Jake

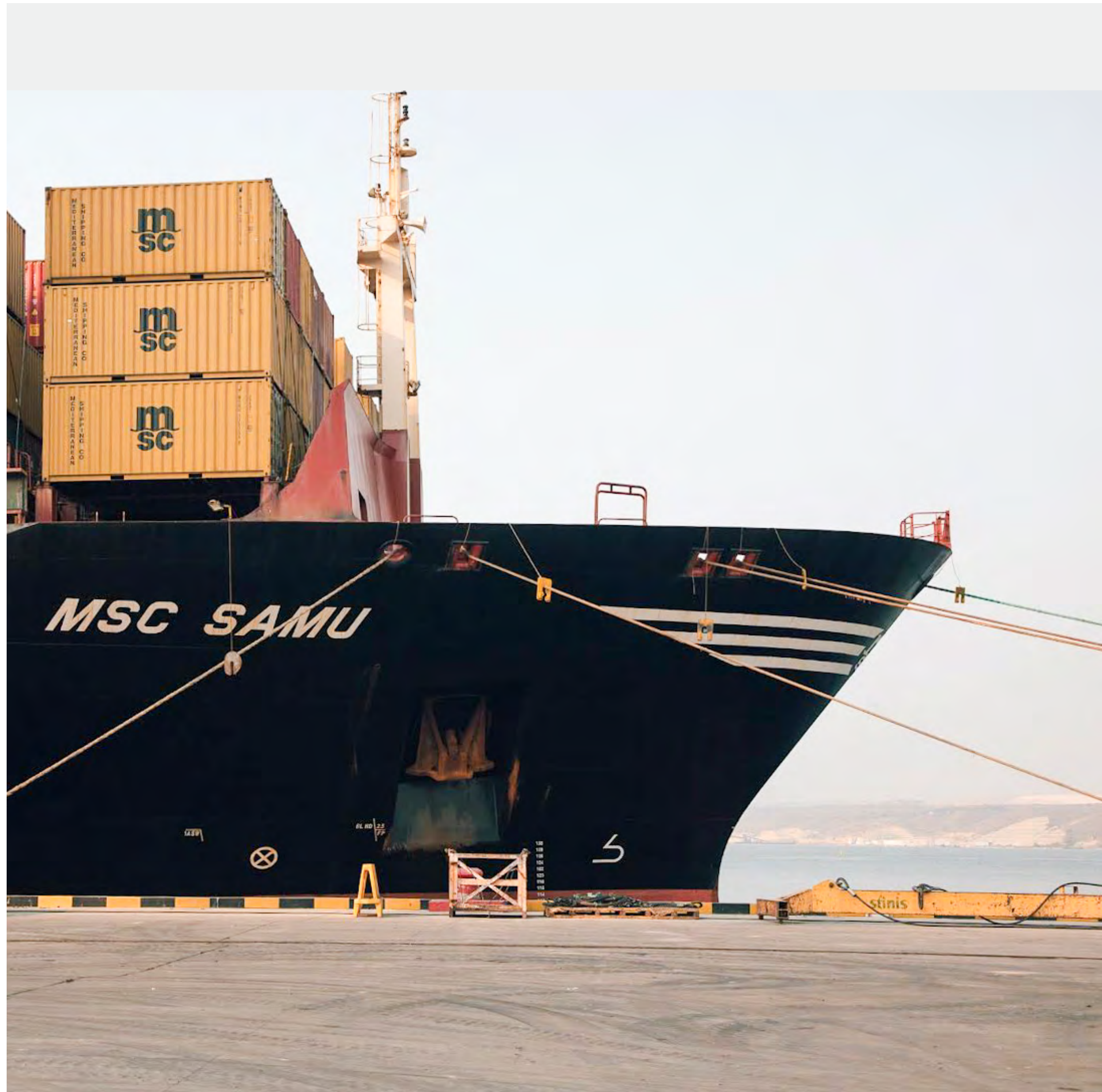
Sullivan, reiterou a importância de encontrar espaço “para coordenar questões em que os nossos interesses coincidam” e “desbloquear a cooperação em áreas onde os nossos interesses se alinham”. A minha experiência como conselheiro especial do Conselho de Segurança Nacional para a estratégia em África e como director sénior para os assuntos africanos entre 2021 e 2024 comprova a atractividade e a lógica desta abordagem. Encontrei um entusiasmo genuíno para conectar estas ferrovias ao conversar com o conselho da TAZARA e outros oficiais de governo africanos. Existem três razões que sustentam a promessa e o potencial de unir o Lobito e a TAZARA:

Um Projecto Pan-Africano.

Os fundadores de Angola, Tanzânia e Zâmbia sempre falaram apaixonadamente sobre a ligação ao resto de África por via ferroviária. Encaravam as suas ferrovias como projectos políticos, promovendo a ligação e a libertação do sul de África. Em 1975, o presidente da Zâmbia, Kenneth Kaunda, proclamou que “sempre que existe uma rede de comunicações entre países africanos, estamos mais perto do fim da fragmentação do nosso continente”. Mesmo depois de a China ter iniciado negociações com a Tanzânia e a Zâmbia sobre a TAZARA, Kaunda apoiava discretamente uma proposta para construir uma nova ligação ferroviária da região de Copperbelt, na Zâmbia, ao porto do Lobito. Segundo uma avaliação desclassificada da Agência Central de Inteligência (CIA) de Setembro de 1968, Kaunda estava “interessado na ligação ferroviária

com Angola porque desejava o maior número possível de rotas alternativas para o mar.” Analistas da CIA destacavam que Kaunda via o projecto ferroviário como um complemento à TAZARA, não como uma alternativa. Avançando para 2024, existe ainda o desejo de realizar este sonho pan-africano. Akashambatwa Mbikusita-Lewanika, ex-director-geral da TAZARA, disse no The China in AfricaPodcast: “Acredito que as ideias de conectividade ferroviária discutidas ao longo dos anos são absolutamente necessárias. Deve haver uma ligação desde a costa angolana, passando pelo Congo até à região de Copperbelt, na Zâmbia, ligando-a às Ferrovias da Zâmbia, à TAZARA e a Dar es Salaam, e também ao ponto médio entre a TAZARA e o Lobito.”





Viabilidade Económica.

Nenhuma das ferrovias atingiu o seu potencial económico pleno. A TAZARA registou o seu melhor desempenho em 1977-1978, quando transportou 1,27 milhões de toneladas de carga, sendo que em Novembro de 2023 o Conselho de Administração da TAZARA assumiu que transportava apenas 324.903 toneladas. Benguela atingiu o seu auge em 1973, transportando 3,3 milhões de toneladas de carga. Esse ano recorde foi rapidamente seguido por um declínio acentuado devido à guerra e, nas últimas duas décadas, por produções limitadas e esporádicas.

A resposta, portanto, deve ser a integração e não a fragmentação contínua. De facto, a CIA em 1985 avaliou que a rede de transporte no sul de África poderia funcionar como um sistema integrado único, observando que “estas linhas têm quase todas a mesma bitola, o que permitiria o intercâmbio de material circulante, de modo que qualquer ferrovia que estivesse com escassez de locomotivas ou vagões de carga poderia alugar o equipamento necessário às linhas vizinhas.” Cobus Van Staden faz uma observação semelhante, sugerindo que ligar o Corredor do Lobito à linha TAZARA é economicamente eficiente, pois a expansão planeada do Lobito até Chingola, na RDC, está apenas a 115 km da estação da TAZARA, em Ndola, na Zâmbia. Os benefícios, aliás, são significativos: reduzir o tempo de transporte de mercadorias através do continente e fortalecer os vínculos com os mercados globais. A possibilidade de transportar carga de, digamos, Mumbai, para o Rio de Janeiro ou Nova Iorque em menos dias e com benefícios para os países de trânsito africanos é muito atraente. No mês passado, o secretário de Estado americano, Anthony Blinken comentou com entusiasmo que “antigamente demorava até 45 dias para transportar mercadorias até ao porto de camiã. Agora, é apenas necessária uma fração desse tempo de comboio”.

Indicadores para a Unificação

Se algum dia houver uma ligação entre o Lobito e a TAZARA, autoridades africanas, dos EUA e da China terão de colocar de lado os seus egos e inimizades, bem como resolver problemas antigos de ineficiência governamental e corrupção, para fazer com que funcione.

Liderança africana.

Os angolanos, congolese, tanzanianos e zambianos terão de concordar que uma ligação entre o Lobito e a TAZARA é a sua opção preferida. A União Africana promove frequentemente a sua Rede Ferroviária Africana Integrada de Alta Velocidade, que inclui tanto o Lobito quanto a TAZARA como nós principais. Parece razoável que a Comunidade de Desenvolvimento da África Austral e os seus Estados-membros, incluindo os quatro países envolvidos, apoiem esta iniciativa, especialmente se for baseada na intenção da Zâmbia e da RDC de processar os materiais brutos localmente. Além disso, é necessário um esforço concertado para enfrentar os desafios de governação, incluindo a corrupção, que têm prejudicado há muito tempo a eficácia da TAZARA.

Apoio dos EUA.

Os Estados Unidos já manifestaram a sua abertura para ligar as duas linhas, mas podem fazer mais para avançar nesta agenda. Primeiro, o Presidente Biden deveria declarar o seu apoio pessoal a este ambicioso objectivo quando reagendar a sua viagem a Angola. Em segundo lugar, o governo dos EUA deveria utilizar o novo programa do Millennium Challenge Corporation, em fase de qualificação na Tanzânia, para enfrentar obstáculos políticos ou legislativos. Terceiro, deveriam ser abertos vários programas dos EUA aos países africanos, incluindo a Lei de Redução da Inflação e a Parceria para a Segurança de Minerais. Também deveria expandir-se a elegibilidade de mais países, além do Quênia, para a Lei de Ciência e Chips, para apoiar o processamento local, como já se está a fazer com o níquel na Tanzânia.

Acordo chinês.

A RPC é o maior potencial opositor deste arranjo, mas é do interesse de todos que as mercadorias se movam em ambas as direcções. De facto, segundo os modelos de análise de mercado de mineração global da IHS Markit, 80% dos minerais extraídos da RDC e da Zâmbia serão transportados pelo Corredor do Lobito até 2030, por ser a rota mais curta entre a região de mineração de Katanga na RDC, o Copperbelt na Zâmbia e um porto de águas profundas. A CCECC teria de concordar com o acesso aberto, o que significa abster-se de práticas discriminatórias, incluindo o pré-agendamento de carga, para impedir que outras empresas ou países utilizem a TAZARA. Embora grande parte da capacidade de refinação esteja no Médio Oriente e na Ásia Oriental, as empresas

chinesas já estão a utilizar o Corredor do Lobito, uma vez que outras rotas, como a do porto de Durban, são menos eficientes. De facto, o primeiro cliente da Lobito Atlantic Railway foi uma joint venture entre a chinesa Zijin Mining e a Ivanhoe Mines.



Um Novo “Golden Spike”

A 10 de Maio de 1869, uma cerimónia jubilosa marcou a conclusão da primeira ferrovia transcontinental nos Estados Unidos, ligando a Central Pacific Railroad de Sacramento e a Union Pacific Railroad de Omaha com um “Golden Spike” (prego dourado). A ferrovia unida revolucionou o transporte e contribuiu positivamente para a economia, impulsionando o crescimento das indústrias de ferro, aço e carvão, bem como o fabrico de locomotivas e vagões ferroviários. Um fenómeno semelhante é possível no sul de África. Ao unir o Lobito e a TAZARA, há potencial para realizar o sonho pan-africano de longa data de um corredor de transporte transcontinental e económico, beneficiando tanto os africanos quanto os seus parceiros externos.

**Judd Devermont é Conselheiro Sénior (não residente) no Programa África do Center for Strategic and International Studies em Washington, D.C.*