



Artículos

África en la iniciativa “One belt One Road”. La infraestructura ferroviaria como área prioritaria.

Agustina Marchetti

¿Qué es la iniciativa One Belt One Road –OBOR- impulsada por el gobierno de China? ¿Qué lugar ocupa África dentro de la misma? ¿Cuáles son los principales proyectos de infraestructura ferroviaria desarrollados por China en África Subsahariana? ¿Qué implicancias tiene para los países africanos?

En 2013, el presidente chino Xi Jinping en su visita a Kazajstán, anunció el cinturón económico de la Ruta de la Seda (“The One Belt”). El mismo año en una visita a Indonesia anunció la Ruta de la Seda Marítima (“One Road”). Ambos forman conjuntamente lo que se conoce como la iniciativa "One Belt, One Road" (OBOR). El cinturón económico de la Ruta de la Seda se centra en vincular a China con Europa a través de Asia Central y Rusia; con el Medio Oriente a través de Asia Central y unir a China y el sudeste asiático, el sur de Asia y el Océano Índico. Por otro lado, la Ruta de la Seda Marítima se centra en el uso de los puertos costeros chinos para unir a China con Europa a través del Mar del Sur de China y el Océano Índico y conectar a China con el Océano Pacífico Sur a través del Mar del Sur de China. Es dentro de la ruta marítima que África entra en escena. Si bien es dudosa su participación en términos oficiales, no caben dudas que de alguna manera África forma parte de la iniciativa.

A lo largo del presente trabajo se pretende responder los interrogantes planteados y hacer una breve descripción de los proyectos de infraestructura ferroviaria desarrollados en los últimos años en países africanos en el marco de la iniciativa y los avances logrados en ellos en el último año.

El Primer Foro de la OBOR y la modesta presencia africana. La infraestructura como prioridad.

Si bien el lanzamiento de la OBOR como iniciativa fue en el año 2013, debe destacarse que las relaciones entre ambas partes iniciaron mucho tiempo antes. Desde 2013 se han fir-

mado una serie de documentos entre la Unión Africana (UA) y China en donde se puede observar que hay un gran activismo por parte del gigante asiático en la región.

El 25 de enero de 2015 se firmó un Memorando de Entendimiento entre China y la Unión Africana que consolidó en alguna medida los planes de China para África para promover la cooperación en ferrocarriles, carreteras, redes regionales de aviación y campos de industrialización. Principalmente se propuso conectar todos los países del continente a través de proyectos de infraestructura.

El 5 de octubre de 2016, se firmó un Plan de Acción Quinquenal en la sede de la UA, entre la Comisión de la Unión Africana (AUC por sus siglas en inglés) cuya presidencia estaba a cargo de la Dra. Nkosazana Dlamini Zuma y el representante del Gobierno de la República Popular de China, el Sr Xu Shaoshi Ministro de Desarrollo Nacional y Comisión de Reforma (NDRC). El principal objetivo era conectar sus capitales y ciudades importantes con una red ferroviaria de alta velocidad integrada, la cual era un proyecto emblemático de la Agenda continental de África 2063. En el marco del Plan de acción quinquenal se propusieron varios hitos a desarrollar durante el periodo en cuestión como: el desarrollo y el acuerdo sobre leyes y regulaciones relevantes sobre cooperación ferroviaria; el establecimiento de una Unidad de Implementación de Proyectos (UEP) por parte de las AUC en los 6 a 12 meses siguientes; la colaboración en el apoyo y la facilitación de la cooperación entre empresas africanas y chinas; y la transferencia de tecnología, creación de capacidad para fabricación local y contenido, así como educación y desarrollo de habilidades previas (Unión Africana, 2016).

Asimismo el gobierno chino también se comprometió a liderar la formación de un grupo chino para la cooperación sino-africana en ferrocarriles y trenes de alta velocidad, que integraría recursos de instituciones de financiamiento, empresas de construcción de ferrocarriles y empresas de gestión de operaciones ferroviarias.

Sin embargo, los antecedentes mencionados no forman parte de la OBOR. Ahora bien, tal como expresa Bagwandeem (2017) en el caso de incluir formalmente al continente en la iniciativa, OBOR atraerá más atención internacional y además de los incentivos económicos, la incorporación de África ayudaría para fortalecer las relaciones sino-africanas ya vigentes. No obstante afirma la autora, "solo los países africanos considerados estratégicos para OBOR, especialmente aquellos vitales para establecer y asegurar enlaces comerciales, serían priorizados por el gobierno chino" (Bagwandeem, 2017:2). Numerosos proyectos enfocados en la infraestructura de transporte ya están en marcha en varios estados africanos.

En el mes de mayo de 2017, representantes gubernamentales de más de 100 países participaron en el primer Foro de Belt and Road (BRF) de China bajo el lema "*Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road*", que se celebró en Beijing. Dentro de esa larga lista de representantes que asistieron al evento, solo mandatarios de 4 países africanos estuvieron allí, lo cual nos hace pensar en consonancia con lo planteado por Bagwandeem (2017) que por el momento África tiene una presencia modesta en la iniciativa, al menos en términos formales y oficiales. No solo eso sino que de los 4 países que asistieron solo dos pertenecen al África Subsahariana que son Etiopía¹ y Kenia².

¹ Fue el primer ministro Etíope Hailemariam Desalegn quien asistió al foro.

² Fue el presidente Uhuru Kenyatta quien representó a Kenia en el foro.



En el discurso de la ceremonia de apertura del Foro fue el presidente Xi Jinping quien hizo hincapié en que la iniciativa se basa en los principios de cooperación pacífica, apertura e inclusión, aprendizaje mutuo y beneficios mutuos. Asimismo destacó que hay 4 grandes áreas prioritarias de cooperación, todas atravesadas por el principio de la "interconectividad". Estas 4 áreas prioritarias son: infraestructura, comercio, finanzas y contacto entre personas o "people to people connectivity" (XinhuaNet, 2017). En este sentido, se destaca que la iniciativa se esfuerza por aumentar la cooperación y

el intercambio en campos como la tecnología, los recursos, el turismo, la protección del medio ambiente y las ONG.

Dentro de la cooperación en materia de infraestructura se hizo hincapié en los ferrocarriles, carreteras, rutas aéreas, telecomunicaciones, oleoductos y gasoductos y puertos (XinhuaNet, 2017). Es por ello que hemos considerado relevante describir algunos de los proyectos de infraestructura ferroviaria en marcha en países del África Subsahariana.

Infraestructura ferroviaria en África Subsahariana. Los casos de Tanzania, Zambia, Nigeria y Kenia.

Si bien es un tema en debate la participación de África en la OBOR, o bien cuál es el rol de África en la iniciativa, corresponde aclarar que la participación de China en los proyectos de infraestructura del continente africano comenzó a fines del siglo XIX y principios de siglo XXI. La infraestructura ferroviaria en África Subsahariana, fue una de las principales áreas donde el gigante asiático tuvo una activa participación, principalmente a través de sus empresas y su financiamiento.

Actualmente se pueden identificar numerosos proyectos de infraestructura ferroviaria en el continente africano. En el presente trabajo se tomaron solo 3 de los grandes proyectos. En primer lugar la **línea ferroviaria de Tanzania-Zambia (TAZARA)**, la cual simboliza la presencia de China en África desde finales de la década de 1960. El TAZARA es un ferrocarril binacional de propiedad conjunta de los Gobiernos de la República Unida de Tanzania y la República de Zambia. Ambos países venían trabajando en el diseño pero sabían que este gigantesco proyecto requeriría grandes cantidades de fondos para poder despegar. En primera instancia, se contactaron con los países occidentales para obtener ayuda para construir la línea, pero éstos rechazaron la idea e insistieron en que "el proyecto no era económicamente viable". Fue allí cuando el Gobierno de la República Popular de China, bajo la dirección de Mao aceptó rápidamente y se ofrecieron a financiarla como un proyecto llave en mano. Los chinos ofrecieron financiar el proyecto con un préstamo sin interés, proporcionar ayuda para la construcción, la experiencia y el equipo, incluidos edificios, talleres, escuelas de capacitación e infraestructura relacionada. Fue en-



tonces que el 5 de septiembre de 1967, se concluyó un Acuerdo para la construcción de TAZARA en Beijing, entre los tres gobiernos de China, Tanzania y Zambia. La idea inicial era que la línea férrea comenzara desde Kidatu en Tanzania hasta Kampoyo en Zambia. En marzo de 1968 se estableció la Autoridad Ferroviaria de Tanzania-Zambia (TAZARA). El trabajo de diseño comenzó en octubre de 1968 y terminaron en mayo de 1970. En 1970, China acordó conceder a Tanzania y Zambia un préstamo sin intereses reembolsable en treinta años por un total de 988 millones de yuan para cubrir los costos de construcción de la línea y la infraestructura de apoyo de las estaciones y la escuela de capacitación, así como el suministro de energía motriz y material rodante³. En términos de conectividad, TAZARA conectaba Zambia con el puerto marítimo de Dar es Salaam en Tanzania y proporcionaba, además, carreteras y vías férreas. En esencia, proporcionaba una red troncal de comunicación para las tres agrupaciones regionales de SADC, COMESA y la Comunidad de África Oriental. Para los importadores y exportadores del interior central y del sur de África con vínculos comerciales con el Medio Oriente y países asiáticos, incluida China, TAZARA ofrecía la ruta más corta al mar, a través del puerto de Dar es Salaam y es por lo tanto un enlace ferroviario vital en la cadena logística⁴. Esto explicaría también el gran interés chino que en julio del corriente, concretó un encuentro entre el el Ministro del Comité Central del Departamento Internacional del Partido Comunista de China (PCCh) el Sr. Song Tao, y las autoridades de TAZARA a quienes ha pedido el avance del "Espíritu de TAZARA" como símbolo de amistad comprometiéndose en la modernización del mismo (TAZARA, 2018)⁵.

En segundo lugar, otro importante proyecto ferroviario vigente es la **línea ferroviaria de Kano-Lagos en Nigeria**. Fue en 2014 que la compañía China Railway Construction Corporation (CRCC)⁶ de propiedad estatal, fue la encargada de construir una línea ferroviaria de 1.402 kilómetros que recorrería prácticamente toda la costa de Nigeria y uniría las ciudades de Lagos y Calabar. El contrato fue oportunamente valorado en unos 12 mil millones de dólares (El País, 2014). Se sostuvo desde el inicio que "beneficiaría a los dos países" ya que China se aseguraba exportar equipamiento para la construcción del proyecto y que crearía más de 200.000 empleos directos e indirectos aproximadamente.

La fase de segmentación comenzó en la línea ferroviaria Abuja-Kaduna en 2011, que el presidente Muhammadu Buhari completó y puso en funcionamiento comercial en 2016. En el mes de marzo de 2017, comenzó el segundo tramo del proyecto ferroviario, actualmente en curso y la perspectiva de finalización es de dos a tres años. Se trata de un proyecto de mo-

³ Para mayor información visitar el sitio oficial de TAZARA. Disponible en: <https://tazarasite.com/our-history>

⁴ Para mayor información visitar el sitio oficial de TAZARA. Disponible en: <https://tazarasite.com/about-us>

⁵ Para mayor información acerca de este proyecto se puede leer: "Freedom Railway.

The unexpected successes of a Cold War development Project". Disponible: <http://bostonreview.net/jamie-monson-freedom-railway-tazara-tanzania>

⁶ La China Railway Construction Corporation Limited ("CRCC") fue establecida únicamente por China Railway Construction Corporation el 5 de noviembre de 2007 en Beijing, y ahora es una corporación de construcción de gran tamaño bajo la administración de la Comisión Estatal de Supervisión y Administración de Activos del Estado. Consejo de China (SASAC). CRCC es uno de los grupos integrales de construcción más potentes y más grandes del mundo, y es el el mayor contratista de ingeniería en China. Para mayor información visitar el sitio oficial: <http://english.crcc.cn>



modernización ferroviaria Lagos-Kano⁷. En el mes de mayo 2018, Nigeria ha firmado un acuerdo de 66.8 mil millones de dólares con la Corporación de Construcción de Ingeniería Civil de China (CCECC) para un importante segmento de la línea férrea que une la capital económica Lagos con Kano, el centro comercial del norte de Nigeria. (XinhuaNet, 2018).

Por último en el caso de Kenia, el impacto más sobresaliente es en el frente de infraestructura, con una inversión estimada de capital extranjero de 25 mil millones de dólares en la modernización ferroviaria. En Kenia **la línea ferroviaria de Nairobi- Mombasa** es parte de un Plan Maestro Ferroviario de África Oriental que se extendería a lo largo de Tanzania, Kenia, Uganda, Ruanda, Burundi, Sudán del Sur y Etiopía, que comenzó a construirse en 2013.

Con la ruta de Kenia, China también se ha ocupado de las perspectivas de una futura expansión de OBOR en el interior africano y al mismo tiempo obtiene un punto de acceso estratégico en caso de cualquier desafío de seguridad en la región de cuerno de África.

En junio de 2017, el presidente de Kenia Uhuru Kenyatta, anunció la construcción de una línea de ferrocarril de 480 kilómetros que conectaba Nairobi con el puerto marítimo de Mombasa. Kenia es el punto de entrada para la ruta de la seda marítima en África desde Asia. En un país con un PBI de 70,88 millones de dólares y una población de 48.46 millones en 2016 (Banco Mundial, 2016).

The EA SG Railways Master plan



El costo del proyecto ascendió a 4 mil millones de dólares, lo que la convirtió en la infraestructura más cara proyectada en Kenia desde su independencia y que equivale a un 20 % de su presupuesto nacional (ZiroMwatela & Changfeng 2016). El Banco de Exportaciones e Importaciones de China aportó cerca del 90 % de los fondos para el proyecto Nairobi-Mombasa y el 10% restante será financiado por el gobierno de Kenia. Dicho préstamo ha elevado la deuda de Kenia por encima del 50 % del PIB, y la importación de los suministros

y materiales procedentes de China necesarios para la construcción del ferrocarril genera preocupación con respecto al ya creciente déficit entre ambos países.

El principal contratista es China Road and Bridge Corporation (CRBC), es subsidiaria de China Communications Construction Company (CCCC) quien se encargará de operar la línea una vez completa la construcción. Con respecto a los materiales, se ha confirmado que las

⁷ Para mayor información sobre el proyecto visitar "Nigeria's Lagos-Kano Railway Modernization Project" http://english.crcc.cn/art/2008/2/19/art_896_102208.html

locomotoras y el material rodante, serán importados de China, fabricados por varias subsidiarias de CRRC Corporation Limited, la cual es una empresa estatal china. Uno de los principales problemas que se presentan en la ejecución del proyecto tiene que ver con el medioambiente. Si bien en el primer tramo construido se atraviesa el "Tsavo National Park", se construyeron puentes, pasos subterráneos y corrales para poder brindar a los animales alternativas de paso. Sin embargo la segunda fase está detenida porque se supuestamente el proyecto implicaba que atravesara el "Nairobi National Park" a lo cual se opusieron sectores de la sociedad autoproclamados conservacionistas.

Por último y aunque no se haga una descripción exhaustiva de todos los proyectos, no queríamos dejar de mencionar los proyectos de Angola y Yibuti o los más pequeños como por ejemplo el ferrocarril Belinga-Santa Clara de 560km en Gabón, 172km de ferrocarril en Libia y el ferrocarril de 430 km en Mauritania. Para poner esto en perspectiva, entre grandes y pequeño proyectos, toda la red ferroviaria africana es de 50,000 km aproximadamente.

En términos generales se puede considerar que todos aquellos proyectos dentro del alcance de la iniciativa OBOR pueden ser financiados por el Eximbank de China como fue el caso de tren de Kenia o por nuevos instrumentos de financiación propuestos por China, como el Silk Road Fund⁸ y el Banco Asiático de Infraestructura e Inversiones (AIIB)⁹. Actualmente, alrededor de 80 países de Europa, África, la región árabe, América del Sur y toda Asia son miembros de AIIB.

Reflexiones finales

A modo de cierre se considera que la construcción de infraestructuras son necesarias para África. Gracias a los proyectos de infraestructura presentados y en ejecución, la región ahora cuenta con más carreteras, hospitales, escuelas, puertos y aeropuertos, ferrocarriles, presas, palacios presidenciales o del pueblo, refinerías y estadios.

La generación de empleo y capacitaciones; la mejora en el diseño y la planificación urbana; y las mayores posibilidades de inversión a futuro son algunas de las oportunidades que se les está brindando a algunos países del continente africano. Con respecto a la construcción de infraestructura ferroviaria en particular permite una mejora en la conectividad entre ciudades y eventualmente entre países (una de las claves de la iniciativa OBOR). Asimismo permite pensar en la posibilidad de disminuir los costos de flete lo cual mejoraría la competitividad de las exportaciones africanas. Por otro lado y no de menor importancia, el hecho de que las inversiones chinas sean, rápidas, tangibles y sin tanta burocracia permiten a estos países entrar en los circuitos de créditos internacionales que de otro modo no podrían.

Esto conduce a interrogarnos entonces, aun si es parte de otro análisis, si el tipo de créditos y las (no)condiciones terminan siendo positivas o negativas para los países africanos y que si bien es cierto que África necesita infraestructura, surgen dudas sobre cuántas personas tendrán acceso a las mismas y si las mismas contribuirán más a beneficiar a las élites que a la población en general.

⁸ Para mayor información, visitar el sitio oficial del "Silk Road Fund" en: <http://www.silkroadfund.com.cn/enwap/27363/index.html>

⁹ Para mayor información, visitar el sitio oficial del "Asian Infrastructure Investment Bank" disponible en: <https://www.aiib.org/en/index.html>

Bibliografía

African Business Magazine, 2017, "China rolls out railways across the continent" Sudeshna Sarkar 11 de enero. Disponible en:

<https://africanbusinessmagazine.com/sectors/infrastructure/china-rolls-railways-across-continent/>

Bagwande Mandira, 2017, "The African Link in China's OBOR Initiative" 15 de mayo, centre for Chinese Studies, Stellenbosch, Sudafrica. Disponible en: http://www0.sun.ac.za/ccs/wp-content/uploads/2017/05/CCS_Commentary_Africa_OBOR_15MAY2017.pdf

Banco Mundial, 2016, Country Profile Kenya. Disponible en:

http://databank.worldbank.org/data/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=Country_Profile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=KEN

El país, 2014, "China logra su mayor contrato en el exterior con una línea férrea en Nigeria" 21 de noviembre. Disponible en:

https://elpais.com/internacional/2014/11/21/actualidad/1416592226_992598.html

TAZARA, 2018, "Communist Party of China calls for improvement of TAZARA" 18 de julio. Disponible en: <https://tazarasite.com/communist-party-china-calls-improvement-tazara>

Unión Africana (AU), 2016, "African Union Signs Agreement on Africa's High-Speed Railway Network" Comunicado de prensa, 10 de octubre. Disponible en:

<https://au.int/en/pressreleases/20161010-2>

XinhuaNet, 2015, "Se pone en funcionamiento un ferrocarril construido en Angola por chinos" 15 de febrero.

XinhuaNet, 2017, Discurso en la ceremonia de apertura del "The Belt and the Road Forum for International cooperation `Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road`" Xi Jinping, 14 de mayo. Disponible en:

http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/16/c_136287878.htm

XinhuaNet, 2018, "Chinese firm, Nigeria sign 6 bln USD rail project agreement", 16 de mayo. Disponible en: http://www.xinhuanet.com/english/2018-05/16/c_137181714.htm

ZiroMwatela & Changfeng ,2016, "Africa in China's One Belt, One Road Initiative: A Critical Analysis", OSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS) Volume 21, Issue12, Ver. 1 (December. 2016) PP 10-21. Disponible en: <http://www.iosrjournals.org/iosr-jhss/papers/Vol.%2021%20Issue12/Version-1/B2112011021.pdf>