

DOCUMENTO DE REFLEXÃO No. 386

O Corredor do Lobito: Entre a geopolítica europeia e a agência africana

Por Poorva Karkare e Bruce Byiers

Abril de 2025

A iniciativa do Corredor do Lobito – que liga a República Democrática do Congo, a Zâmbia e Angola, na África Austral – é vista sob o prisma da concorrência geopolítica entre a União Europeia (UE) e os Estados Unidos, por um lado, e a China, por outro, com especial incidência no acesso a matérias-primas essenciais.

Este artigo analisa esse enquadramento em termos de viabilidade financeira do investimento e em termos de atividades do sector privado, bem como das dinâmicas e as interações entre e dentro dos países do corredor. Este último aspeto tem sido negligenciado até agora, levando a uma consideração insuficiente da ação dos governos dos países do corredor e de outros atores. Com base em análise de políticas, revisão da literatura e entrevistas realizadas nos três países do corredor, o artigo explora, portanto, a seguinte questão crítica: quais atores e fatores determinam o sucesso e a viabilidade do Corredor do Lobito?

Constatamos que, apesar da retórica sobre a procura de matérias-primas essenciais por parte da UE através do Corredor do Lobito, como alternativa à dependência da China, na realidade há pouca clareza sobre os investimentos efetivos ao longo do corredor. Além disso, a forte presença chinesa e as capacidades consolidadas das suas empresas – combinadas com o fato de as empresas europeias e chinesas estarem, na prática, profundamente interligadas – tornam o envolvimento da China difícil de evitar. Além disso, as motivações dos diferentes atores africanos, a começar pelos governos africanos, variam muito. Embora não constitua necessariamente um problema, suscita preocupações quanto à priorização política das medidas necessárias para o êxito do corredor, que varia entre os países.

Índice

Agradecimentos	1
Acrónimos	1
Resumo executivo	2
1. Introdução	4
2. O Lobito ambição	6
2.1. A lógica	6
2.2. Realizar "a ambição	12
3. Da ambição à ação	14
3.1. Existe demanda suficiente em ?	14
3.2. UE-externo considerações	17
3.3. Considerações sobre o corredor países	27
4. Implicações	37
Referências	41

Lista de caixas

Caixa 1: O que é o Corredor do Lobito?	6
Caixa 2: O consórcio LAR	12
Caixa 3: Avaliação da procura da linha ferroviária greenfield Zâmbia-Lobito	15
Caixa 4: Ambiente sociopolítico na RDC	28

Lista de figuras

Figura 1: O Lobito e outros corredores da África Austral	7
Figura 2: Cronograma de compromissos no âmbito do Corredor do Lobito	13
Figura 3: Posição dominante da China na refinação de MPC e nas actividades a jusante	23

Agradecimentos

Os autores gostariam de agradecer a Ian Mwiinga pelas suas contribuições para a investigação e a Mark Pearson, Christian-Géraud Neema, Maddalena Procopio e Marc Tissot Favre pela sua revisão pelos pares. Estamos também gratos a Karim Karaki e a Mariella Di Ciommo pelos seus contributos construtivos e comentários sobre o projeto anterior deste estudo. Além disso, estendemos o nosso apreço a todos os entrevistados que de tempo para participar e partilhar as suas valiosas ideias.

Este artigo faz parte de um projeto de investigação mais vasto que examina as narrativas sobre a UE e a China em África. Segue-se a um trabalho anterior de Di Ciommo et al. (2024), sobre as percepções nacionais do apoio da UE, focando o muito discutido Corredor do Lobito.

As opiniões expressas neste documento são as dos autores e não representam as do ECDPM ou de qualquer outra instituição. Quaisquer erros ou omissões são da responsabilidade dos autores. Para comentários e feedback, por favor contacte pk@ecdpm.org.

Acrónimos

CAO	Comunidade da África Oriental
CE	Comissão Europeia
CER	Comunidade Económica Regional
CVR	Cadeia de valor regional
ETFP	Ensino Técnico e Formação Profissional
EUA	Estados Unidos da América
EUD	Delegação da União Europeia
LAR	Caminho-de-Ferro Atlântico do Lobito
LCTTFA	Agência de Facilitação do Transporte no Corredor do Lobito
MdE	Memorando de Entendimento
MPC	Matérias-primas críticas
PGII	Parceria para as Infraestruturas e o Investimento Globais
RDC	República Democrática do Congo
SDAA	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
UE	União Europeia
VE	Veículo elétrico
ZCLCA	Zona de Comércio Livre Continental Africana

Resumo executivo

A iniciativa do Corredor do Lobito, que liga o porto angolano do Lobito à cintura do cobre na República Democrática do Congo (RDC) e na Zâmbia, é em grande parte enquadrada numa narrativa de concorrência geopolítica: diz-se que a União Europeia (UE) e os Estados Unidos (EUA) estão a competir com a China pelo acesso a matérias-primas essenciais para a transição ecológica global. No entanto, uma análise mais aprofundada revela a realidade complexa de múltiplos fatores em jogo tanto do lado da UE como do lado africano, desafiando a simplicidade deste enquadramento geopolítico. Para começar, o Corredor do Lobito inclui coisas diferentes - uma linha férrea brownfield que liga Lobito (Angola) a Kolwezi (RDC) e uma linha férrea greenfield que liga Lobito (Angola) a Chingola (Zâmbia), com o objetivo a longo prazo de ligar a linha greenfield à linha TAZARA existente que vai até Dar es Salaam. A viabilidade comercial, especialmente da linha férrea greenfield, continua a não ser clara.

Embora a retórica geopolítica dê ênfase à concorrência, a implementação do corredor do lado da UE apresenta vários desafios. Em primeiro lugar, apesar de vários anúncios, a infraestrutura do corredor, incluindo a linha férrea greenfield, e os projetos conexos carecem de investimento suficiente para atingir os ambiciosos objetivos declarados. Em segundo lugar, a presença substancial da China nos sectores mineiro e das infraestruturas da região torna mais complexa a ideia de concorrência. Em vez de apresentarem uma alternativa, às empresas europeias e norte-americanas ligam-se frequentemente a investimentos e cadeias de abastecimento chineses existentes e em expansão. Este entrelaçamento de interesses comerciais torna difícil estabelecer cadeias de abastecimento ocidentais e chinesas separadas e distintas, apesar da retórica geopolítica. Em terceiro lugar, embora exista um compromisso de alargar o caso de utilização do Corredor do Lobito para além dos minerais, à agricultura, à energia e a outros sectores, alinhando assim com as aspirações de desenvolvimento dos países parceiros, o consórcio da Lobito Atlantic Railway (LAR), que opera a linha férrea existente, está principalmente focado no transporte de minerais. Este desalinhamento corre o risco de limitar o potencial futuro do corredor em termos de um impacto socioeconómico mais vasto. Em quarto lugar, a ênfase da UE em "normas e valores" pode criar tensões se não for equilibrada com a modernização económica. Estes valores, embora importantes, são por vezes considerados como impostos e aplicados de forma incoerente em África, dando origem a frustrações e acusações de duplo padrão.

Além disso, os interesses dos países do Corredor do Lobito são mais complexos e matizados do que a narrativa geral acima sugere. Em primeiro lugar, os três

países do Corredor – Angola, RDC e Zâmbia – receiam ser arrastados para uma rivalidade entre o Ocidente e a China, especialmente tendo em conta as suas experiências históricas durante a Guerra Fria. Consequentemente, adotam uma abordagem pragmática, procurando relações equilibradas tanto com o Ocidente como com a China, tirando partido das parcerias para os seus próprios objetivos de desenvolvimento. No caso da RDC, há também certas frustrações em relação à União Europeia e às suas relações com o Ruanda.

Em segundo lugar, o comércio entre estes países é baixo, o que levanta questões sobre até que ponto o Corredor do Lobito pode estimular cadeias de valor regionais, mesmo que isso esteja previsto no âmbito da Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA). Embora a industrialização e a agregação de valor continuem a ser prioridades políticas – como demonstra a iniciativa conjunta RDC-Zâmbia para uma fábrica de precursores de baterias – os progressos concretos têm sido limitados, e a ligação com a linha ferroviária permanece incerta; os interesses políticos estão centrados nos ganhos nacionais e não no desenvolvimento regional coletivo e coordenado. Em terceiro lugar, apesar do desejo de ir além de uma economia puramente dependente dos minerais, há uma falta de capacidade estatal para transformar estas ambições em ações. Reconhece-se a necessidade de um desenvolvimento económico mais amplo, incluindo na agricultura, mas a sua tradução em políticas concretas e estratégias de investimento continua a ser um desafio.

A viabilidade do Corredor do Lobito depende das ações da UE e dos seus parceiros africanos. Em vez de enquadrar a iniciativa como uma concorrência com a China, e reconhecendo a interligação das empresas ocidentais e chinesas, a UE deve concentrar-se em oferecer um apoio concreto e complementar que se alinhe com as necessidades de desenvolvimento de Angola, da RDC e da Zâmbia. É necessário integrar vários instrumentos para além da cooperação para o desenvolvimento, a fim de criar uma oferta mais convincente. Isso requer uma maior coordenação entre Bruxelas e as delegações da União Europeia a nível dos países parceiros, entre as diferentes direções-gerais da Comissão Europeia e entre a Comissão e o sector privado. Os investimentos no processamento da MPC nos países do corredor são essenciais para garantir a viabilidade comercial e política do corredor.

Para os parceiros africanos, isto responde ao seu desejo de agregar valor e de ir além da simples exportação de matérias-primas. No entanto, para maximizar os benefícios, é essencial que eles desempenhem um papel ativo na definição da trajetória da iniciativa. Para além dos investimentos no processamento de matérias-primas críticas (MPC) e do estabelecimento de expectativas realistas, é

necessário priorizar a agricultura e outros setores com vista à diversificação das suas economias. O reforço da cooperação regional será essencial para eliminar as barreiras comerciais, harmonizar os regulamentos e melhorar a gestão das fronteiras, maximizando assim o potencial do corredor para as cadeias de valor regionais e a integração económica. É através desta cooperação regional que os (diferentes) interesses nacionais podem ser satisfeitos, assegurando ao mesmo tempo a responsabilização de todos os parceiros pelos seus compromissos e promovendo o desenvolvimento sustentável.

1. Introdução

O Corredor do Lobito liga a Zâmbia, a República Democrática do Congo (RDC) e o interior de Angola ao porto do Lobito. Embora não seja uma iniciativa nova, o corredor tem ganho destaque nas discussões internacionais sobre desenvolvimento. Desde que a Presidente da Comissão Europeia (CE), Ursula von der Leyen, anunciou pela primeira vez os planos da União Europeia (UE) de colaborar com os Estados Unidos da América (EUA) em setembro de 2023, no âmbito da Parceria do G7 para as Infraestruturas e o Investimento Globais (PGII) – posteriormente com a adesão da Itália durante a sua Presidência do G7 (G7 2024) – a iniciativa tem atraído grande atenção mediática.

Nestes debates, o Corredor do Lobito é frequentemente enquadrado em termos de "concorrência geoestratégica" entre "o Ocidente" e a China.¹ Para a UE, o Corredor permite o acesso a "matérias-primas críticas" (MPC), em particular cobre e cobalto da RDC e da Zâmbia, servindo vários objetivos i) reduzir a dependência da China em relação a estes materiais para assegurar a autonomia estratégica; ii) acelerar a transição ecológica e digital; e iii) aumentar a competitividade na produção de tecnologias limpas.

Os governos africanos procuram beneficiar dos seus minerais, independentemente das rivalidades geopolíticas, para aproveitar "as cadeias de valor dos minerais verdes para uma industrialização e eletrificação equitativas baseadas nos recursos, criando tecnologias verdes e desenvolvimento sustentável para melhorar a qualidade de vida das suas populações" (UA 2025). Os potenciais benefícios do corredor para além dos minerais têm também sido cada vez mais destacados.

¹ Apesar do agravamento das tensões entre a UE e os EUA no momento em que escrevemos, o Corredor do Lobito tem sido enquadrado externamente em termos de concorrência "ocidental" com a China.

A promoção de parcerias mutuamente benéficas é um objetivo fundamental da dimensão externa das políticas da UE. O Corredor do Lobito passou a representar a forma com a qual a UE visa alcançar seja objetivos de política interna seja parcerias em apoio ao desenvolvimento socioeconómico dos países africanos, alinhando-se assim, no papel, com as ambições africanas de promover a integração comercial e a industrialização. Esta abordagem abrangente é apresentada através da estratégia Global Gateway (EC n.d.) e visa combinar as ações de desenvolvimento da UE com os seus objetivos de política geopolítica e económica.

Assim, em princípio, o Corredor do Lobito satisfaz uma vasta gama de interesses da UE e dos países do corredor. No entanto, esta interpretação assenta em pressupostos que requerem uma análise mais aprofundada. Estes pressupostos dizem respeito às dinâmicas de mercado e comerciais subjacentes aos minerais em questão; a viabilidade comercial dos investimentos ferroviários planeados; aos níveis de interesse e procura, por parte das empresas e das pessoas nos países do corredor, pelo desenvolvimento industrial e a cooperação regional para reduzir os tempos e custos do comércio; mas também, potencialmente, aos interesses em investimento agrícola; e as dinâmicas políticas dentro os países do corredor e entre eles.

Estudos anteriores sobre corredores de transporte sugerem que o seu "sucesso" depende das dinâmicas políticas, dos incentivos e das interações entre e dentro dos principais atores ao longo dos corredores de transporte (por exemplo, Lamarque e Nugent 2022). Os debates atuais parecem ignorar este aspeto, não considerando a agência e os interesses dos países africanos para além dos Chefes de Estado que assinaram os vários acordos. Tudo isto aponta para a necessidade de que os formuladores de políticas e os parceiros internacionais compreendam melhor os interesses políticos e económicos e os incentivos que moldam as dinâmicas internas e entre os países do Corredor do Lobito, incluindo os relacionamentos com parceiros internacionais como a UE e a China.

Este estudo discute estes atores e interesses, analisando a dinâmica interna e entre países do Corredor do Lobito, mas enquadrado-as no contexto mais vasto da concorrência geopolítica entre a UE e a China, para analisar tanto a retórica como os compromissos reais. Mais especificamente, procura-se identificar e discutir:

- quando existe um verdadeiro impulso político e um interesse comercial por parte das principais empresas, dentro e entre os países;

-
- onde podem existir potenciais bloqueios, seja por parte de empresas, políticos ou burocratas que beneficiam do status quo;
 - implicações para os governos e parceiros internacionais que procuram alcançar resultados de desenvolvimento partilhados através do processo do Lobito Corrido.

O resto do documento está organizado da seguinte forma: A Secção 2 apresenta a ambição e a lógica do Corredor do Lobito, através das lentes dos principais atores internacionais, a lógica subjacente de uma perspetiva africana e a forma como a iniciativa foi institucionalmente criada. A Secção 3 apresenta alguns dos desafios que surgem, particularmente quando se olha para os diferentes atores e interesses em torno da iniciativa do corredor. A seção 4 resume e conclui.

2. O Lobito ambição

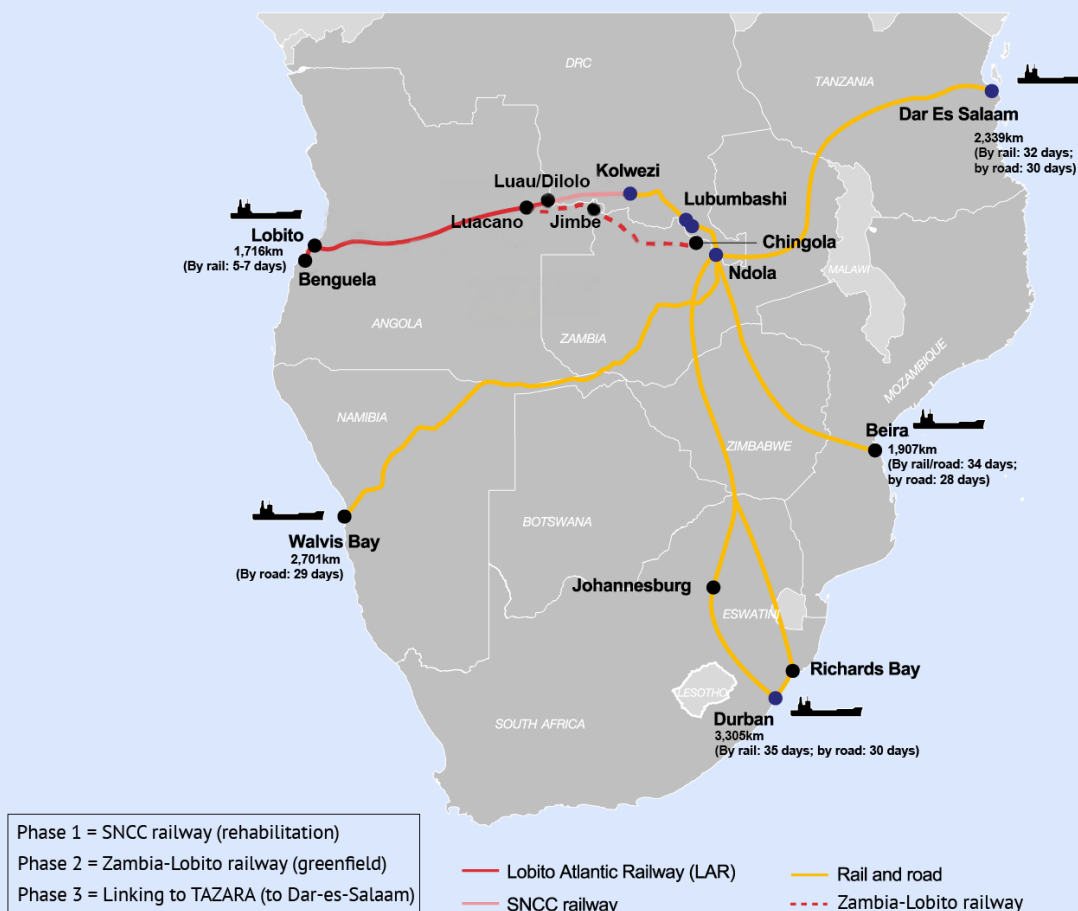
2.1. A lógica

No papel, o Corredor do Lobito responde a uma série de interesses africanos e externos. Esta secção apresenta os fatores que moldam os interesses da UE, a forma como se alinham com as ambições africanas e a medida em que são alcançados com uma abordagem de corredor.

Caixa 1: O que é o Corredor do Lobito?

International partners should not push too forcefully for a successful merger to unfold, given the uncertainties around how exactly the merger will roll out and the political and institutional dynamics that shape and indeed challenge the AU's governance agenda. Striking this balance is key not only because the merger is just one piece of the bigger member state-led AU reform process. Strong push from partners (real or perceived) without sufficient buy-in from AU member states could undermine the AU's credibility to push the governance agenda as its own. More targeted support to AU member states, especially those that have influence over the AU and other member states could help expedite the merger and ensure the governance agenda is not marginalised. That may help address the political blockages that limit the AU's role in governance – something the merger of AUC departments will not be able to overcome by itself.

Figura 1: O Lobito e outros corredores da África Austral



Um objetivo a longo prazo do projeto do Corredor do Lobito, tal como expresso no Memorando de Entendimento, é também ligar o fim da linha ferroviária Lobito-Zâmbia em Chingola ao terminal da linha ferroviária TAZARA em Kapiri Mposhi, a cerca de 200 km de distância, para formar um "Corredor Transafricano" que ligue os oceanos Atlântico e Índico (fase 3).

Fonte: Autores, com base na Trafigura²

Concorrência nos corredores geopolíticos

As relações europeias com África são, e serão cada vez mais, enquadradas pela UE segundo linhas de interesses próprios, à medida que procura enfrentar os

² <https://www.trafigura.com/news-and-insights/case-studies/metals-and-minerals/lobito-atlantic-railway/>

desafios que afectam a sua economia, indústria e sociedade. Isto é evidente na i) estratégia Global Gateway, que visa "criar oportunidades para que o sector privado dos Estados-Membros da UE invista e se mantenha competitivo" (EC n.d.); ii) no Relatório Draghi sobre a competitividade da Europa (EC 2024a); e iii) nas orientações políticas para a nova Comissão de 2024 (von der Leyen 2024). Há também uma mudança de uma Comissão geopolítica, em 2021, para uma Comissão de investimento, em 2024, a fim de preparar a UE para responder a um mundo enquadrado por rivalidades geoestratégicas (EC 2024b).³ Esta mudança vem juntar-se à Lei da MPC da UE (EC 2023b), que estabelece uma série de medidas e objetivos para reduzir a dependência da UE de um único país relativamente a uma série de fontes de MPC e, por conseguinte, a necessidade de diversificação.⁴

Esta mudança surge, em grande medida, em resposta a um cenário geopolítico cada vez mais fraturante e às iniciativas dos EUA e da China. Na sequência das eleições nos EUA, a UE acelerou certas disposições destinadas a reforçar os laços comerciais e económicos com países terceiros – da Malásia ao Mercosul – numa tentativa de proteger as suas apostas e criar parcerias específicas com vários países, incluindo os de África (Corlin 2025; EC 2025a). É provável que esta tendência se acelere na sequência da guerra tarifária liderada pelos EUA (Lange 2025). Neste contexto, e ainda que as narrativas difiram por vezes entre Bruxelas e as delegações da UE (DUE) nos países parceiros, a China é frequentemente considerada ou enquadrada como um concorrente e um rival em termos de comércio, tecnologia e segurança (Di Ciommo et al. 2024; Jones et al. 2024).⁵ Embora recentemente se tenha verificado um certo abrandamento da linguagem em relação à China (Von der Leyen 2025; Governo da China 2025), a UE continua a "procurar uma maior autonomia estratégica e a desarticular as relações económicas e as cadeias de abastecimento".

³ Embora a carta de missão do novo comissário responsável pelo comércio e pela segurança económica refira a necessidade de "continuar a trabalhar com os parceiros africanos para facilitar o comércio e promover investimentos sustentáveis", o texto mais amplo refere a necessidade de "impulsionar a nossa prosperidade, mas também de reduzir as nossas dependências"; "uma posição mais assertiva para nos defendermos da concorrência desleal ou dos riscos de segurança"; e "a política comercial deve centrar-se nos objetivos fundamentais da competitividade, da segurança e da sustentabilidade".

⁴ "O Ato identifica uma lista de matérias-primas estratégicas, que são cruciais para tecnologias importantes para as ambições ecológicas e digitais da Europa e para aplicações de defesa e espaciais, embora estejam sujeitas a potenciais riscos de aprovisionamento no futuro" (CE 2023b).

⁵ Os funcionários da UE a nível nacional nas delegações da UE (EUD) são mais cautelosos em enquadrar a sua abordagem como "contrariando" a China ou justapondo o Portal Global com a Iniciativa "Uma Faixa, Uma Rota", pois estão conscientes de que tal é contraproducente (Di Ciommo et al. 2024). De facto, de acordo com Yuyuan (2024), a narrativa da "concorrência" pode desviar a atenção de complementaridades genuínas que se baseiam em pontos fortes individuais (por exemplo, construção e financiamento do lado chinês e investimentos e gestão do lado da UE).

Este pensamento está subjacente à iniciativa Global Gateway da UE, que procura aumentar os investimentos da UE, incluindo em conectividade. Embora não estivesse entre os 11 'Global Gateway Strategic Corridors' (Lavalley et al. 2022), o Corredor do Lobito tornou-se rapidamente o corredor mais visivelmente importante para a UE em África no âmbito desta estratégia, na sequência dos esforços conjuntos da UE e dos EUA no âmbito do PGII do G7 (The White House 2023). Alguns dos seus estados-membros da UE também procuraram alinhar a sua abordagem nacional com a do G7 para desenvolver este corredor, como refletido no Plano Mattei da Itália (G7 2024).

Para além dos esforços conjuntos dos EUA e da UE, os interesses da UE reflectem-se também numa série de outros acordos e parcerias - centrados tanto nas MPC como nos investimentos em infraestruturas e não só. Para além do Memorando de Entendimento (MdE) assinado entre a UE, os EUA, Angola, a RDC, a Zâmbia, o BAD e a AFC para desenvolver o Corredor do Lobito em outubro de 2023 (Lobito Corridor MoU 2023), a UE assinou parcerias estratégicas sobre cadeias de valor de minerais críticos com a RDC e a Zâmbia, respectivamente (EC 2023c). Estes acordos complementares constituem uma outra perspetiva através da qual a UE espera utilizar o Corredor do Lobito para melhorar o seu acesso aos minerais. Estes acordos são distintos do Memorando de Entendimento EUA-RDC-Zâmbia (Géraud-Neema 2023) para apoiar o desenvolvimento de uma cadeia de valor de baterias para veículos eléctricos, que por sua vez se baseia no acordo de cooperação bilateral entre a RDC e a Zâmbia para desenvolver esta cadeia de valor (UNECA 2022).

O aspeto de concorrência geopolítica do Corredor do Lobito é ainda reforçado pelos planos chineses de modernização da atual linha de caminho de ferro TAZARA (Mark 2025). Esta linha liga, grosso modo, o mesmo interior a leste do porto tanzaniano de Dar es Salaam (TAZARA 2024). Isto acontece depois de as empresas chinesas não terem conseguido ganhar a concessão para gerir o Caminho-de-Ferro de Benguela que forma o Corredor do Lobito (Railway Gazette International 2022). De facto, as empresas chinesas melhoraram a secção angolana da ferrovia em 2014 (Banco Mundial 2024) antes de a entregarem ao governo angolano em 2019 (Xinhuanet 2019).

Ambições do corredor africano

Há muito que os governos africanos utilizam os corredores de comércio e transporte como meio de promover a integração do mercado e a industrialização. Esta lógica é válida ao nível das comunidades económicas regionais (CER), onde os corredores são vistos como um mecanismo de implementação fundamental para a Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA) (UA 2024). O Corredor (de desenvolvimento) do Lobito já era um dos seis corredores prioritários identificados no Plano Diretor de Desenvolvimento de Infraestruturas Regionais da SDAA de 2012, muito antes de os EUA, o G7 e a UE lhe darem prioridade.

Existe um argumento convincente de que o Corredor do Lobito poderia reduzir os tempos de viagem e as distâncias para os minerais chegarem da Zâmbia e da RDC ao porto. Esta lógica está subjacente ao consórcio do Caminho-de-Ferro Atlântico do Lobito (LAR) no Memorando de Entendimento da parceria e em muitas análises públicas - os relatórios afirmam que "o caminho de ferro renovado reduzirá os tempos de trânsito da RDC para o Lobito para menos de 36 horas" (por exemplo, Sanchez 2023), enquanto outros falam em reduzir os tempos de um mês na estrada para Durban para 8 dias (por exemplo, Gerding 2024). A Figura 1 apresenta as distâncias e tempos estimados de Kolwezi na RDC por estrada e caminho de ferro em diferentes corredores, mostrando a vantagem do Corredor do Lobito. A empresa mineira Ivanhoe, que exporta concentrados de cobre do Complexo de Cobre de Kamoia Kakula, transporta atualmente os seus concentrados de cobre por estrada para os portos de Durban na África do Sul, Dar es Salaam na Tanzânia, Beira em Moçambique e Walvis Bay na Namíbia (Bentham 2024). O facto de o Corredor do Lobito, especificamente a extensão do caminho de ferro de Benguela para Kolwezi (ou fase 1 na Figura 1), oferecer a distância mais curta e potencialmente o tempo de transporte ferroviário de todos os corredores, e de não existir atualmente uma estrada direta de Kolwezi para o Lobito, apoia o argumento para investir no caminho de ferro. No entanto, como será discutido mais adiante, a distância e o tempo até ao porto são apenas um dos muitos fatores que podem moldar o caso de utilização do corredor para as empresas.

As negociações para a Agência de Facilitação do Transporte de Trânsito do Corredor do Lobito (LCTTFA) começaram entre os Ministros dos Transportes e Desenvolvimento do Corredor dos países do corredor em 2013 (Banco Mundial 2024). Esta foi finalmente assinada em janeiro de 2023 com o objetivo de harmonizar as leis, regulamentos e sistemas para as infraestruturas do corredor com as disposições do Tratado da SDAA, Protocolos e quadros de

desenvolvimento como o Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional da SDAA (RISDP), o Plano Diretor de Desenvolvimento de Infraestruturas Regionais da SDAA (RIDMP) e a Estratégia e Roteiro de Industrialização da SDAA (SISR) (SADC 2023).

A combinação das iniciativas e estruturas institucionais acima referidas constitui o pano de fundo do Memorando de Entendimento do Corredor do Lobito, constituído por sete partes. Este cita cinco domínios de cooperação (Memorando de Entendimento do Corredor do Lobito 2023):

1. integração de cadeias de valor de matérias-primas sustentáveis;
2. mobilização de fundos para o desenvolvimento de infraestruturas;
3. cooperação para alcançar uma produção sustentável e responsável;
4. cooperação em matéria de investigação e inovação;
5. reforço das capacidades para aplicar as regras pertinentes.

O Memorando de Entendimento estabelece a *"possibilidade de trabalhar em colaboração para expandir um corredor económico que reforçará o comércio e o crescimento regionais*, incluindo, sujeito à viabilidade económica, financeira, ambiental e social, ajudando o desenvolvimento das duas secções orientais seguintes deste corredor, nomeadamente, a ligação Luau/Dilolo a Kolwezi e uma linha greenfield que liga Luacano (Angola) a Chingola (Zâmbia), dando um passo mais perto da visão comum de caminhos-de-ferro ligados e de livre acesso do Oceano Atlântico ao Oceano Índico" (ibid, itálico acrescentado). De facto, como a Figura 1 acima também realça, o Corredor do Lobito (tanto as secções "brownfield" como "greenfield") enquadra-se numa rede mais ampla de corredores regionais de comércio e transporte na África Austral, muitos dos quais culminam nas áreas ricas em recursos do Leste da RDC e da Província Zambiana de Copperbelt.⁶

Mas, para além do simples redirecionamento das matérias-primas da costa leste para oeste, a Zâmbia e a RDC, em particular, procuram formas de acrescentar valor aos seus minerais através de investimentos em processamento, com planos para uma fábrica conjunta de precursores de baterias (Karkare e Medinilla 2023).⁷ O MdE fala de um *"corredor económico que irá reforçar o comércio e o crescimento regionais"* (MdE do Corredor do Lobito 2023). O ZCLCA também ressuscitou o objetivo de promover a industrialização

⁶ A figura 1 não inclui os corredores de Maputo e Nacala em Moçambique, que também estão ligados a esta rede.

⁷ A exportação de matérias-primas rende aos países da África Subsaariana apenas 3% do valor de mercado dos produtos transformados (Chen et al. 2024).

através do comércio e das cadeias de valor regionais (CVR), o que representa um desafio para os investimentos em infraestruturas e comércio ao longo do Corredor do Lobito, de modo a alinharem-se com os interesses africanos mais amplos de maior valor acrescentado para os minerais.

2.2. Realizar "a ambição"

Em 2022, o Lobito Atlantic Rail (LAR) – um consórcio de empresas europeias (ver Caixa 2) – ganhou uma concessão de 30 anos para operar, gerir e manter a infraestrutura ferroviária e o transporte de minerais dentro de Angola (Schipani 2024). Como mostra a Figura 2, que resume os principais momentos do corredor, este facto precedeu o Memorando de Entendimento do Lobito, constituído por sete partes.

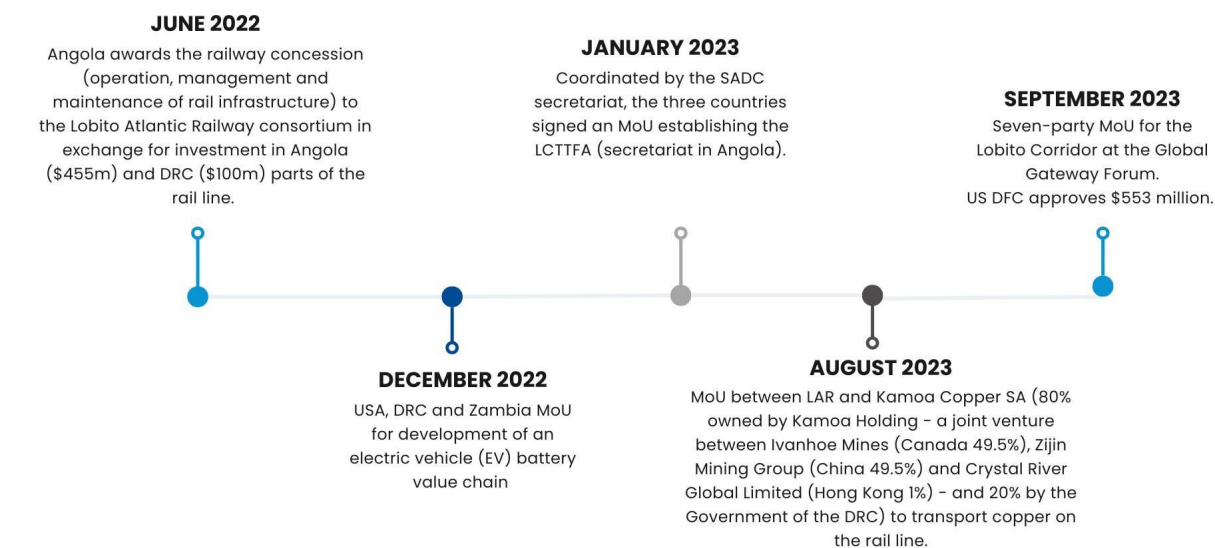
Caixa 2: O consórcio LAR

O consórcio da LAR inclui a Trafigura, uma empresa suíça de comércio de mercadorias, o grupo português de construção Mota-Engil (ambos com participações de 49,5%) e a Vecturis, especialista belga em caminhos-de-ferro (de 1%).⁸ Durante a vida da concessão, o grupo comprometeu-se a investir 800 milhões de USD, incluindo 455 milhões de USD dedicados a Angola (incluindo 1.555 vagões e 35 locomotivas, juntamente com investimentos em formação e competências) e 100 milhões de USD para a RDC (reabilitação de 80 km de via e compra de material circulante) através da subsidiária da Trafigura, Impala (Trafigura 2023). A África Global Logistics (AGL), que ganhou a concessão para o terminal de contentores do porto do Lobito, estima que, numa década, o Lobito será responsável por 20% da produção alargada de metal que entra e sai da Zâmbia e do Copperbelt do Congo (Hill 2024a).⁹

⁸ Embora a Trafigura seja um comerciante de produtos de base, estas empresas expandem-se frequentemente para o sector da logística, a fim de manterem os seus lucros, que resultam de elevados volumes de comércio (e não de margens elevadas), e pouparem custos investindo em operações de armazenagem, transporte rodoviário e ferroviário. Além disso, é mais fácil fazer arbitragem nos preços dos transportes, uma vez que não controlam os preços dos minerais e, por isso, não podem fazer arbitragem neste segmento.

⁹ AGL é a nova marca formada a partir da Bolloré Africa Logistics e MSC (AGL 2023).

Figura 2: Cronograma de compromissos no âmbito do Corredor do Lobito



ecdpm

Fonte: Elaborado pelos autores

As primeiras exportações de cobre destinadas aos EUA através do Lobito tiveram lugar em agosto de 2024, demorando seis dias de Kolwezi até ao porto (Trafigura 2024). Isto seguiu-se a ensaios a partir da RDC em janeiro de 2024 que demoraram 8 dias (Bentham 2024).

Dado que a concessão da LAR abrange apenas Angola, as diferentes secções de toda a extensão da linha férrea em terra batida funcionam de forma diferente e têm diferentes níveis de manutenção. Enquanto o lado angolano que vai do Porto do Lobito a Luau (1.344 km) está funcional, sendo operado pela LAR desde janeiro de 2024, as condições ferroviárias são piores no troço de 450 km operado pela companhia ferroviária nacional congoleza (SNCC) entre a fronteira Luau/Dilolo e Kolwezi, na zona mineira (Banco Mundial 2024).

Uma parte essencial do Memorando de Entendimento entre as sete partes é a linha greenfield entre Luacano, em Angola, e Chingola, na Zâmbia (fase 2, linha a tracejado na Figura 1). Esta linha contorna a RDC e atravessa a fronteira a sul de Jimbe. Este troço de raiz resultaria em 730 km de novos caminhos-de-ferro (270 km em Angola, 460 km na Zâmbia) (IFC 2019) com um custo estimado de 5 mil milhões de dólares, o que o torna a parte mais dispendiosa do projeto do Corredor do Lobito. Para esta secção greenfield, a KoBold Metals

comprometeu-se a ancorar a sua viabilidade comercial (KoBold Metals 2024).¹⁰ A African Finance Corporation (AFC) prometeu \$100m para a refinaria e \$500m para o financiamento da linha ferroviária (AFC 2024). Além disso, a primeira refinaria de sulfato de cobalto de África, Kobaloni, está planeada para o terminal da linha férrea em Chingola (Hill 2024b), o que reforça ainda mais a importância desta linha férrea greenfield.

De um modo mais geral, tal como esta secção indica, a multiplicidade de compromissos e enquadramentos institucionais em torno do Corredor do Lobito representa um vasto conjunto de grandes ambições de uma série de atores internacionais, regionais, públicos e privados e de contextos institucionais.¹¹ A próxima secção discute as principais considerações para o Corredor do Lobito de uma perspectiva da UE e de África, olhando para os países do corredor.

3. Da ambição à ação

Esta secção discute os potenciais desafios para o Corredor do Lobito a três níveis distintos: a justificação comercial para o corredor; considerações a partir de uma perspectiva externa à UE e considerações do ponto de vista africano, analisando mais aprofundadamente os interesses e incentivos dentro e entre os países do corredor.

3.1. Existe demanda suficiente em ?

Embora o Corredor do Lobito (ou seja, Lobito-Kolwezi) possa reduzir os tempos de trânsito da mina ao porto, os custos de transporte continuam elevados. De acordo com alguns entrevistados, estes são de facto demasiado elevados para atrair os utilizadores finais. Apenas alguns navios fazem escala no porto do Lobito, que é um porto secundário, e há ainda menos escalas diretas, exigindo que as mercadorias sejam transferidas para navios maiores nos portos principais, implicando assim custos de transporte adicionais. Além disso, embora o estudo de viabilidade do caminho de ferro greenfield Zâmbia-Lobito para determinar a sua viabilidade comercial ainda não seja público, os peritos familiarizados com o projeto questionam a viabilidade comercial do caminho de

¹⁰ Embora um memorando de entendimento seja um compromisso, não é o mesmo que um acordo de compra e venda. Além disso, a mina de Mingomba, que a KoBold está atualmente a desenvolver, necessitará de pelo menos 5 a 10 anos antes de verificar qualquer produção.

¹¹ Dito isto, dada a fase inicial dos investimentos, falta informação de qualidade. De facto, de acordo com o Banco Mundial (2024), embora tenham sido introduzidos vários novos projetos ao longo do Corredor do Lobito, nenhum tem informação suficiente para realizar uma análise custo-benefício.

ferro devido a pressupostos irrealistas (entrevistas, ver também Caixa 3). Os cálculos baseiam-se, alegadamente, em previsões irrealistas de aumentos das exportações ou dos volumes que poderiam/seriam transferidos das atuais rotas de exportação (entrevistas). Além disso, os entrevistados sugerem que os carregadores dão prioridade à fiabilidade e à previsibilidade em detrimento de tempos de trânsito mais curtos, o que significa que a concorrência de outros corredores continuará a ser elevada, lançando assim dúvidas sobre a procura de transporte ao longo do corredor por parte das minas.

Caixa 3: Avaliação da procura da linha ferroviária greenfield

Zâmbia-Lobito

Para ilustrar, a produção na mina de Mingomba pela KoBold Metals está, pelo menos, a alguns anos de distância (ver nota de rodapé 9), mas prevê um volume de até 300.000 toneladas por ano (KoBold Metals 2024). A refinaria de cobalto em Chingola, da Kobaloni, mesmo que seja comercialmente viável, registará volumes de até 6.000 toneladas por ano de cobalto refinado. Estes volumes, por si só, não são susceptíveis de justificar comercialmente a construção de uma linha ferroviária greenfield. Além disso, tendo em conta a ligação rodoviária existente entre Chingola e Kapiri Mposhi antes da ligação à Tanzânia (por estrada ou por caminho de ferro TAZARA), os potenciais exportadores, como a KoBold ou a Kobaloni, têm também a opção de transportar estas mercadorias por outras vias. Este facto sublinha ainda mais a necessidade de o corredor greenfield ser competitivo em termos de preços.

A viabilidade do caminho de ferro Lobito-Zâmbia depende também de mais investimentos e da reabilitação da rede interminas (da Zâmbia Railways Limited) para a ligar às minas e fundições existentes na Zâmbia - o atual terminal do caminho de ferro Zâmbia-Lobito, em Chingola, fica a oeste destas áreas-chave (entrevista). Não é claro até que ponto estas estão também a ser planeadas através das parcerias internacionais, com riscos potenciais de desalinhamento e lacunas que comprometeriam ainda mais a sua viabilidade comercial.

O tráfego na linha férrea existente também é atualmente limitado, com apenas dois comboios a transportar cobre de Ivanhoe todas as semanas (Carbó e Abebe 2024). Além disso, como os esforços de modernização e remodelação diferem ao longo das seções do corredor, algumas partes continuam precárias.

Também registaram roubos de equipamento, o que levou, em agosto de 2024 ao descarrilamento de um comboio do consórcio LAR, que transportava enxofre. Embora não tenham sido registradas vítimas, o facto de os comboios carregados de cobre para o Lobito transportarem enxofre e combustível na viagem de regresso para alimentar as minas de Kolwezi suscitou preocupações de segurança (Ibid.).

A procura de MPC processados/refinados nos EUA e na UE também não é clara. A capacidade limitada de refinação da UE constitui um desafio para a contribuição do Corredor do Lobito para a segurança da cadeia de abastecimento de MPC da UE. As empresas europeias concentram-se no fabrico a jusante e compram componentes intermédios, com incentivos limitados para refinar internamente devido ao abastecimento chinês mais barato (Logan 2024).¹² Mesmo que os MPC estejam provavelmente isentos da recente onda de tarifas de importação anunciadas pela administração Trump (Benchmark 2025), os países do corredor estão atualmente excluídos de iniciativas como a Lei de Redução da Inflação.

Embora a UE tenha parcerias MPC com a RDC e a Zâmbia, a sua potencial utilização de medidas unilaterais, como o Regulamento de Execução após o seu litígio com a Indonésia sobre as restrições à exportação de níquel nesse país, poderia enviar sinais negativos aos países produtores de minerais e minar os esforços da UE para garantir acordos com estes parceiros ricos em recursos (Crochet e Zhou 2024).¹³ Além disso, a falta de alinhamento em matéria de normas pode causar atrasos na importação de MPC, minando os benefícios do Corredor do Lobito (Nogués 2024).

As dúvidas sobre a viabilidade comercial do corredor com base apenas nos minerais levam alguns a considerar a utilidade do Corredor do Lobito para além dos minerais. Isto alinha-se com as ambições dos países do corredor. De facto, para além do transporte, o Corredor do Lobito também apresenta oportunidades para, em primeiro lugar, desenvolver a cadeia de valor dos minerais, incluindo as baterias para veículos eléctricos, tal como refletido no Memorando de

¹² A refinação é uma atividade extremamente intensiva em termos energéticos e poluentes (podcast The Big Switch 2024).

¹³ O Regulamento de Execução tem por objetivo resolver litígios comerciais na ausência de um órgão de recurso operacional da Organização Mundial do Comércio (OMC). No entanto, o seu alcance alargado pode dar origem a tensões. Embora este instrumento proteja temporariamente as indústrias da UE de choques devidos a restrições à exportação como as da Indonésia, as nações produtoras de minerais, que procuram uma maior margem de manobra para acrescentar valor aos seus minerais utilizando instrumentos semelhantes aos da Indonésia, poderão encará-lo como uma intrusão na sua soberania em matéria de recursos e opor-se à cooperação com a UE.

Entendimento entre a Zâmbia e a RDC, e, em segundo lugar, reforçar as ligações transfronteiriças através do desenvolvimento de cadeias de valor agrícolas regionais, o que se torna uma âncora para o crescimento e o desenvolvimento e, em terceiro lugar, fornecer uma base para uma cadeia de valor energética regional para resolver o défice crónico da região (UNECA 2024).

No momento da redação do presente documento, os EUDs nos três países do corredor estavam envolvidos na discussão de medidas de apoio tanto para as infraestruturas materiais como para as infraestruturas não materiais, em conformidade com a abordagem de 360° da UE, incluindo o apoio e o financiamento de projetos nos sectores da energia e da agricultura. Uma delegação recente liderada pelo Presidente dos EUA, Joe Biden, viu interesses empresariais de diversos sectores, incluindo transportes e logística, agricultura, energia limpa e cadeias de abastecimento associadas, saúde e acesso digital (Pecquet 2024). Embora o apoio dos EUA a estes projetos permaneça incerto, eles fazem parte do alargamento da atenção para além dos minerais.¹⁴ Estas iniciativas adicionais podem, por conseguinte, aumentar a procura do corredor em termos mais gerais, mas, como se verá mais adiante, a configuração atual não se presta imediatamente a ligar os minerais a um desenvolvimento mais vasto em torno do corredor ferroviário.

3.2. UE-externo considerações

Dos acordos de corredor aos investimentos

Embora o Memorando de Entendimento, os acordos e os compromissos financeiros em torno do Corredor do Lobito tenham atraído muita atenção dos meios de comunicação social, os seus pormenores e os mecanismos de implementação permanecem pouco claros. Os números exactos dos compromissos e dos investimentos reais são irregulares, assim como as especificidades dos papéis que os diferentes parceiros irão desempenhar.

Para além do acordo de consórcio da LAR acima referido, os diferentes projetos de construção e modernização no Corredor do Lobito e nas suas imediações deverão custar até \$2,3 mil milhões (Hill 2024a). Cerca de \$1b deste montante tinha sido mobilizado em junho de 2024. Os anúncios de investimento dos parceiros do G7 e dos bancos de desenvolvimento regional ultrapassaram os \$6b, dos quais mais de \$4b dos EUA (The White House 2024). Estes compromissos são anteriores às eleições norte-americanas de 2024, mas presume-se que o

¹⁴ "Isto inclui o apoio ao Ministério dos Transportes de Angola e o apoio aos produtores agrícolas ao longo do corredor ferroviário que liga as minas congoleesas e zambianas à costa atlântica de Angola" (Pecquet 2025).

apoio dos EUA ao Corredor do Lobito continuará sob a nova administração Trump (Chilamphuma 2025). Embora impressionante, o projeto exato ou a forma como esses montantes serão atribuídos é difícil de determinar.

A Comissão Europeia está a analisar as lacunas de investimento e as questões sistémicas ao longo do corredor. Este exercício visa consolidar uma visão conjunta para o Corredor do Lobito, que vai além dos minerais e inclui o "corredor económico" e as ambições de desenvolvimento referidas no MdE entre as sete partes. A abordagem 360, (14) "Isto inclui o apoio ao Ministério dos Transportes de Angola e o apoio aos produtores agrícolas ao longo do corredor ferroviário que liga as minas congoleesas e zambianas à costa atlântica de Angola" (Pecquet 2025).

Por conseguinte, conjugar o objetivo de segurança económica da UE com as prioridades de desenvolvimento económico dos países parceiros, reforçando a competitividade dos parceiros através do espírito empresarial e da inovação e abordando os fatores económicos e as competências. A Comissão está a utilizar uma abordagem "Team Europe " para concretizar as suas ambições, com os Estados-Membros da UE a contribuírem para vários sectores, incluindo o investimento ferroviário de base (Itália), a energia (Alemanha), a logística agrícola (Países Baixos), a governação da gestão do risco de crédito (Suécia e República Checa) e a formação profissional inicial e contínua ou EFTP (França). Além disso, o sector privado está a ser envolvido através de plataformas como o Fórum Empresarial Europa-África a nível europeu, enquanto os Estados-Membros da UE estão a ponderar a forma como a sua programação atual pode ser adaptada, para além da série de compromissos em curso que podem ser associados ao corredor.¹⁵ Mesmo assim, é difícil reunir um número global em termos de compromissos de investimento.

Para além do desafio de reconciliar os dados financeiros, existe uma falta de informação sobre ações específicas ou sobre como estas serão coordenadas com os países parceiros. Isto contribui para a percepção de muitos de que a iniciativa do Corredor do Lobito é impulsionada externamente, com poucas ligações à realidade política e económica no terreno. Apesar da disponibilidade de múltiplos instrumentos de apoio e compromissos da UE (por exemplo, financiamento, assistência técnica e outras medidas de acompanhamento), até à data existem poucas propostas concretas sobre a forma como a UE se irá

¹⁵ No seu conjunto, estes montantes ascendem a várias centenas de milhões de euros e incluem alguns aspectos de infraestruturas materiais (por exemplo, interconexões ferroviárias e apoio), mas centram-se sobretudo em infra estruturas não materiais (por exemplo, promoção do comércio e do investimento, desenvolvimento de corredores e facilitação do comércio, EFTP, espírito empresarial, participação da sociedade civil, governação mineira, ecoturismo e conservação da natureza, entre).

empenhar para assegurar estas ligações. Mesmo que a abordagem procure indiscutivelmente resolver o desafio de identificar projetos financiáveis e atrair investidores privados que estão na base de grande parte do atual déficit de infraestruturas em África (Pleeck e Gavas 2023), continua a ser um problema.

Existe um certo grau de coordenação entre os parceiros externos. A embaixada dos EUA assumiu informalmente um papel de coordenação na Zâmbia, presidindo a reuniões sobre a Parceria para a Segurança dos Minerais juntamente com o EUD (entrevista). Do mesmo modo, na RDC, o DUE coordena estreitamente com a embaixada dos EUA os diálogos com o governo sobre onde/como apoiar o Corredor do Lobito e promover a parceria MPC com o país (entrevista). Por outro lado, os mecanismos formais de coordenação entre os países do corredor, como o LCTTFA, parecem concentrar-se na facilitação do comércio e nas questões de harmonização regulamentar, e não nos parceiros internacionais e nos seus investimentos. Isto levanta questões sobre o alinhamento dos diferentes interesses e estruturas institucionais que estão a ser para maximizar os benefícios partilhados. Desde 2023, existe agora também uma Autoridade de Promoção do Investimento no Corredor do Lobito, uma iniciativa privada (por Lerna Group Llc nos EUA), que procura oferecer uma plataforma para várias partes interessadas para coordenar os esforços públicos e privados em torno do corredor, embora as suas ligações formais aos governos dos países do corredor e ao LCTTFA não sejam claras.¹⁶

Embora não sejam uniformes em todos os países do corredor, existem algumas estruturas de coordenação para se concentrarem na iniciativa também dentro dos países. Na Zâmbia, o Ministério do Comércio e Indústria e o Ministério dos Transportes e Logística criaram unidades de implementação de projetos centradas no Corredor do Lobito. Além disso, o Ministério do Desenvolvimento das Pequenas e Médias Empresas da Zâmbia está atualmente a prestar apoio ao reforço das capacidades das Pequenas e Médias Empresas como preparação para o seu envolvimento efetivo no Corredor do Lobito. Mas, tal como discutido abaixo, a forma como isto funciona noutros países do corredor está sujeita a dinâmicas e prioridades políticas mais amplas.

O diálogo com o governo da RDC sobre o apoio às infra estruturas duras e suaves começou recentemente e a exploração de oportunidades nos sectores da energia e da agricultura está numa fase inicial (entrevista). A UE organizou fóruns empresariais na Zâmbia para incentivar o investimento, em especial no sector mineiro do cobre, mas as ligações ao Corredor do Lobito continuam a ser ténues

¹⁶ <https://www.lobitocorridor.org/about>

devido à fase inicial das discussões.¹⁷ Em janeiro de 2025, o Presidente angolano reuniu-se com homólogos da UE, tendo sido anunciado um pacote de assistência de 76,5 milhões de euros, destinado a proporcionar "benefícios tangíveis ao povo angolano através de melhores empregos, melhor educação e crescimento económico sustentável, bem como a continuar a desenvolver o Corredor do Lobito" (EC 2025b). A UE está a preparar, no âmbito do programa Business Europe, uma série de projetos centrados na relação entre agro-energia e transportes, juntamente com formação. O objetivo é equilibrar os interesses de investimento com os objetivos de desenvolvimento, gerindo simultaneamente os riscos associados, sendo muitos destes projetos baseados em Angola.

Mesmo quando começa a surgir uma visão do Corredor do Lobito para além do sector mineiro, um relatório de diagnóstico preparado para a Comissão Europeia sublinha que a LAR não fornecerá serviços de transporte de mercadorias e de passageiros. Do mesmo modo, do lado congolês, a Trafigura, que está a pré-financiar a reabilitação de um troço troço Dilolo-Kolwezi, está a centrar-se nas exportações de minerais e nas importações de insumos mineiros e não no transporte de mercadorias (entrevista).

Tudo isto reforça ainda mais a incerteza sobre até que ponto existe ou existirá procura para o caminho de ferro e, na verdade, se a infraestrutura disponível corresponde às ambições de ir além dos minerais.

Do corredor de transporte aos acordos MPC

Para além da iniciativa do Corredor do Lobito em si, as parcerias MPC com a Zâmbia e a RDC complementam idealmente as infraestruturas e os planos de desenvolvimento de negócios mais amplos. Alguns argumentam que sem investimentos de processamento, a viabilidade do Corredor do Lobito é questionável (King 2024; Geraud-Neema 2024a). Apesar disso, a situação dos roteiros nacionais da Parceria MPC, prevista para meados de 2024, continua incerta (Geraud-Neema 2024b). O roteiro da Zâmbia foi acordado, mas não é público, mas consiste em pilares estratégicos concebidos para promover os interesses da UE na cadeia de valor da extração mineira, o que suscita preocupações em alguns entrevistados quanto à apropriação por parte do governo, uma vez que é claramente orientado pela UE. A assinatura do acordo de parceria MPC da RDC foi adiada até à instalação de um novo governo em maio de 2024 (Di Ciommo et al. 2024). O roteiro terá sido negociado, embora, tal como na Zâmbia, não seja público, para além de um anúncio público feito pelo

¹⁷ https://international-partnerships.ec.europa.eu/eu-business-fora/eu-zambia-business-forum-2024-04-10_en

Ministério das Minas nas redes sociais.¹⁸ Os compromissos citados incluem o apoio da UE ao centro de excelência para a investigação avançada em matéria de baterias em Lubumbashi, a fim de criar as competências técnicas adequadas para a cadeia de valor das baterias e dos veículos eléctricos.

Para além destas, o apoio da UE ao Memorando de Entendimento RDC-Zâmbia para desenvolver conjuntamente a cadeia de valor das baterias para veículos eléctricos também permanece incerto devido à falta de coordenação do lado africano (ver adiante). Embora Bruxelas considere que estas parcerias são estratégicas, o apoio concreto e o valor acrescentado da UE também não são claros a nível da UE, o que sugere a necessidade de uma melhor coordenação vertical (entre Bruxelas e as direcções-gerais da UE) e horizontal (entre as diferentes direcções-gerais em Bruxelas) para orientar estas parcerias. Especificamente na RDC, existem também frustrações em relação à UE, tendo em conta o seu recente memorando de entendimento com o Ruanda, bem como as preocupações em matéria de segurança (ver infra).

É importante referir que as parcerias MPC da RDC e da Zâmbia com a UE não são exclusivas. Ambos os países assinaram acordos com outros países motivados por preocupações com a cadeia de abastecimento no contexto da fragmentação geopolítica (Beuter et al. 2024). A RDC tem acordos semelhantes com os EUA (2022), o Japão (2023) e a Arábia Saudita (2024), enquanto a Zâmbia tem acordos com a China que remontam a 2010, mas também com a Índia (2019), os EUA (2022), os EAU (2023), o Japão (2023), o Reino Unido (2023) e, mais recentemente, a Arábia Saudita (2025, Kamanga 2025).¹⁹ Como tal, os diferentes acordos de parceria sobre e em torno do Corredor do Lobito são apenas alguns entre muitos interesses diferentes em, reflectindo uma realidade que muito dependerá dos interesses internos e entre países dos países do corredor.

Finalmente, embora o Corredor do Lobito tenha atingido um carácter geopolítico devido à suposta concorrência com a China pelo acesso aos minerais, a significativa mistura de investimentos chineses e da UE dificulta a separação. Em 2019, a China tinha financiado um em cada cinco projetos de infraestruturas em África (quatro vezes mais do que a UE) e construído um em cada três (Karkare et al. 2020). A China concedeu um empréstimo e executou a modernização do caminho de ferro de Benguela em 2006 e do porto do Lobito em 2014 (Schipani 2024) (enquanto a TAZARA, à qual o Corredor do Lobito pretende juntar-se, também foi construída com a cooperação chinesa em 1975).²⁰ Um parceiro de

¹⁸ <https://x.com/minminesrdc/status/1867174641833226751?s=46&t=XRkBI6Nrl8Qb7nSedwiw2Q&mx=2>

¹⁹ Para mais informações, ver <https://afripoli.org/projects/crm-mapping/>

²⁰ Para um mapa dos interesses significativos da China nos portos africanos, ver Nantulya (2025).

consórcio da LAR, a Mota-Engil, tem participação chinesa com as locomotivas para a ferrovia produzidas na China (Africa Confidential 2024)²¹ (enquanto os motores são fabricados pela General Electric, sediada nos EUA). Na prática, portanto, as empresas ocidentais e chinesas interagem significativamente, dificultando a segregação das cadeias de abastecimento (China Global South podcast 2024a).²² Além disso, sendo a China o principal consumidor de MPC extraídos dos corredores, o cenário de investimento em MPC é igualmente caracterizado por investimentos interligados. Pelo menos nesta perspetiva, é possível argumentar que a China está a fazer o que é considerado necessário para o seu desenvolvimento económico, independentemente das intervenções da UE ou do Ocidente em geral.

Investimentos relacionados com MPC

Um desafio fundamental na ligação entre os investimentos em infraestruturas materiais e imateriais acima referidos e a agenda da MPC prende-se com o nível de financiamento UE-EUA para aquisições relacionadas com a MPC. O atual investimento europeu em MPC é limitado (Faubert et al. 2024)²³ quando comparado com os 57 mil milhões de dólares de ajuda e empréstimos da China para minerais de transição em 2000-2021 (Escobar et al. 2025). As empresas chinesas controlam pelo menos 41% da produção de cobalto da RDC e 28% do cobre na RDC e na Zâmbia (Andreoni e Avenyo 2023).²⁴ Os principais produtores de cobre na Zâmbia (First Quantum Minerals Ltd.) e na RDC (Ivanhoe Mines Ltd.) são propriedade chinesa e exportam principalmente para a China (Rajkotwalla 2024). Este facto também levanta questões sobre o grau em que o Corredor do Lobito irá realmente ajudar a "competir" com a China, em vez de simplesmente ligar aos investimentos chineses existentes.²⁵

Na ausência de investimentos complementares significativos no processamento destes minerais, e dado o domínio da China na refinação de MPC (ver, por exemplo, Ritchie e Rosado 2024) e nos sectores a jusante, como as baterias para

²¹ A empresa teve de criar uma estrutura ad-hoc para isolar a sua propriedade chinesa nas operações do corredor (entrevista).

²² O cobre expedido através do corredor é alegadamente vendido a clientes americanos por empresas chinesas que operam no corredor.

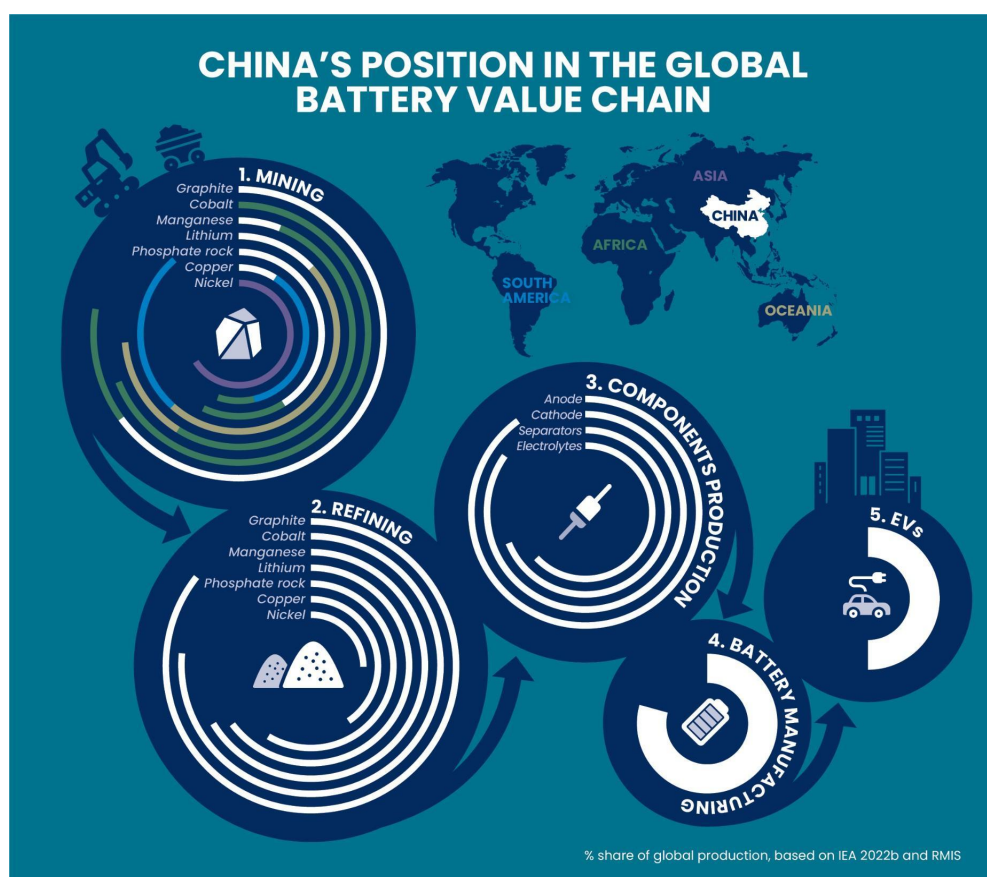
²³ As taxas de participação ponderadas pela produção nas empresas cotadas na UE situam-se nos dígitos únicos para as terras raras (0%), o níquel (4%), o lítio (2%), o cobre (7%) e o cobalto (4%).

²⁴ Embora estes números sejam significativos, é importante notar que quase dois terços da produção mineira total de África são, de facto, controlados por duas multinacionais ocidentais: Glencore (Suíça) e Anglo American (África do Sul) (Ericsson et al. 2020).

²⁵ Do ponto de vista do operador ferroviário, a viabilidade comercial do caminho de ferro depende dos volumes que passam, sem que o LAR se preocupe necessariamente com o destino ou a propriedade (isto é, se é ocidental ou chinesa) das mercadorias transportadas.

veículos eléctricos (Figura 3), os investimentos no Corredor do Lobito podem simplesmente beneficiar as empresas chinesas, oferecendo uma rota de exportação mais eficiente, evitando a pesada rota de camiões para Dar es Salaam (Sanderson 2024; Gerding 2024).²⁶ A RDC refina a maior parte do cobre fora da China (juntamente com o Chile), mostrando que a RDC tem potencial para fornecer minerais refinados, especificamente cobre, e complementar os objetivos de segurança da cadeia de abastecimento da UE, mas, ao mesmo tempo, os empreiteiros africanos locais, incluindo na Zâmbia, lutam para aceder a financiamento para projetos de mineração e processamento, dificultando o desenvolvimento do conteúdo local (entrevista).

Figura 3: Posição dominante da China na refinação de MPC e nas actividades a jusante



Fonte: Karkare e Medinilla 2023

²⁶ Embora a explicação destes desafios ultrapasse o âmbito do presente documento, estes incluem riscos energéticos e ambientais, dado que a refinação é uma atividade poluente. Os peritos salientam que a agenda de segurança da cadeia de abastecimento da UE não pode ser alcançada apenas através do processamento interno, sendo necessário trabalhar com parceiros (Le Mouel e Poitiers 2023). No entanto, outros argumentam que "a China não se tornou a fábrica do mundo através do controlo de minerais críticos; pelo contrário, desenvolveu cadeias de abastecimento de minerais críticos para alimentar as suas fábricas" (Clarke 2024), salientando a necessidade de abordar os fatores do lado da procura para investimentos europeus bem sucedidos.

A abordagem de parceria MPC da UE contrasta com o modelo Estado-a-Estado e os projetos chave-na-mão da China,²⁷ que são atraentes para os líderes africanos devido à sua rapidez, resultados tangíveis (Karkare 2024).²⁸ O Global Gateway da UE visa uma abordagem holística, colmatando as lacunas nos casos em que a ajuda ao desenvolvimento não está ligada às empresas da UE ou aos objetivos estratégicos da UE. No entanto, a escala dos investimentos tem sido, na melhor das hipóteses, limitada e a velocidade de execução dos projetos é mais lenta do que na China (Zhōnghuá Mundus 2024). A UE luta para atrair o investimento privado europeu na exploração mineira africana devido à aversão ao risco e às preocupações com os direitos humanos, e os incentivos económicos para as empresas europeias trabalharem nestas jurisdições são limitados (Logan 2024; García-Herrero 2024). Na RDC, em particular, a perceção dos riscos associados à corrupção, à falta de cumprimento dos contratos, aos choques da taxa de câmbio e à insegurança, entre outros fatores, prejudica a vontade dos investidores de se envolverem (IFC 2022). Mesmo as instituições de financiamento do desenvolvimento da UE, incluindo o Banco Europeu de Investimento (BEI), mostraram um interesse limitado em investir devido a estes fatores.²⁹

No entanto, os investimentos de empresas ocidentais estão a aumentar, após a venda de minas detidas por empresas ocidentais a empresas detidas por chineses.³⁰ Entre estas contam-se a já mencionada KoBold Metals, o potencial investidor-âncora do projeto ferroviário Zâmbia-Lobito. A empresa está a promover descobertas através da inteligência artificial e está a desenvolver a maior mina de cobre da Zâmbia (Mingomba) (Governo da Zâmbia 2024).³¹ A Kobaloni, que está a desenvolver a primeira refinaria de sulfato de cobalto de África, é também considerada estratégica, uma vez que a UE e os EUA procuram

²⁷ Normalmente, os projetos chineses envolvem a extração de MPC com um aspeto de infraestrutura (desenvolvimento de estradas) ou energia (para facilitar a extração de MPC).

²⁸ Globalmente, de acordo com o Ministério do Comércio chinês, as empresas chinesas assinaram contratos no valor de 700 mil milhões de dólares em África entre 2013 e 2023 (VoA 2024).

²⁹ Embora o BEI tenha estado estreitamente envolvido nas negociações da EUD (Kinshasa) e de Bruxelas com o Governo da RDC, a sua carteira total de investimentos na RDC, à medida que os projetos vão sendo identificados, poderá mais do que duplicar em comparação com a carteira que tem desde a década de 1960. Este facto coloca desafios, dado o perfil de risco do país (entrevista).

³⁰ Os Estados Unidos perderam o seu último ponto de apoio importante na cintura do cobre quando a empresa Freeport McMoRan vendeu a sua mina a um concorrente chinês em 2020 (Hill 2024a). Está a desenrolar-se uma situação semelhante na RDC, onde a empresa mineira Chemaf, um parceiro de longa data da Trafigura, está a vender os seus activos devido aos baixos preços. Mas, neste caso, a empresa estatal Gécamines, apoiada por lobbies norte-americanos, está a tentar evitar que estes caiam nas mãos dos chineses (Njini 2025).

³¹ A empresa também manifestou interesse em explorar depósitos de lítio na RDC (Kavanaugh e Clowes 2025).

desafiar o domínio da China na refinação de MPC. A Ivanhoe terá também obtido uma licença de exploração na Zâmbia.³²

Mas as necessidades de lucro a curto prazo das operações das empresas privadas complicam os esforços de investimento, especialmente durante períodos de preços baixos ou de excesso de oferta (IEA 2024; China Global South podcast 2023).³³ A volatilidade dos preços do MPC também pode resultar num dilema – enquanto os preços elevados do MPC podem atrair investimentos, podem atrasar a transição ecológica, enquanto os preços baixos afectam a competitividade destas empresas e, por conseguinte, a segurança do abastecimento a longo prazo (Patrahau e Rademaker 2024).

A agenda "normas e valores" da UE

Para além das questões relacionadas com o transporte, o acesso aos minerais e a sua transformação, os intervenientes na região mostram-se preocupados com o impacto destes investimentos. A fragilidade dos quadros jurídicos a nível nacional pode significar uma supervisão limitada para garantir a sustentabilidade social, atenuar as pegadas ambientais e melhorar a governação mineira. O recente colapso de uma barragem de armazenamento de resíduos numa exploração gerida pela China na Zâmbia descarregou resíduos tóxicos contendo lamas tóxicas provenientes da exploração mineira de cobre num rio próximo, correndo-se o risco de uma maior contaminação do Zambeze, um dos principais rios da região da África Austral (Manda 2025). Alguns argumentam que os custos mais baixos de supervisão ambiental e de mão de obra (juntamente com o financiamento subsidiado e apoiado pelo Estado, que distorce o mercado) tornam os projetos chineses mais baratos do que os das empresas europeias, que são obrigadas a respeitar normas ESG mais rigorosas, o que, por sua vez, os torna menos competitivos em termos de custos (embora haja nuances que podem ser acrescentadas, ver, por exemplo, o podcast China Global South 2025a).

A diligência devida na cadeia de abastecimento de minerais tem sido incentivada para garantir o respeito dos direitos humanos, evitar a contribuição para conflitos e apoiar um desenvolvimento mais alargado. O prisma dos minerais de conflito deu origem a requisitos unilaterais crescentes em matéria de diligência devida, contrastando fortemente com a abordagem chinesa, em que os projetos são implementados com maior rapidez (de Brier e Hoex 2023). O foco principal destes regulamentos são os compradores dos minerais e não as

³² <http://bit.ly/4i6GAVh>

³³ <http://bit.ly/4jGF4dR>

preocupações das pessoas que dependem das operações mineiras como meio de vida, o que leva a algumas frustrações porque aumentam os custos e as barreiras administrativas para os próprios atores que estes regulamentos visam apoiar, ou seja, os mineiros (Haagh 2024). Isto realça mais uma diferença entre as abordagens chinesas e europeias em geral – enquanto os chineses consideram África como uma terra de oportunidades com atenção política de alto nível para os líderes africanos, a abordagem europeia tem sido a de mitigar os riscos trabalhando com a sociedade civil.

Embora com o objetivo de chamar a atenção para a situação difícil dos mineiros, a cobertura das ONG ocidentais e dos meios de comunicação social levou inadvertidamente algumas empresas a evitarem abastecer-se na RDC devido ao risco para a sua reputação (Sanderson 2022).³⁴ Além disso, os esforços de "redução dos riscos" podem resultar em sinais de virtude em vez de melhorias tangíveis, especialmente para os mineiros artesanais (Gouby 2024).³⁵ Do mesmo modo, a ligação entre conflitos e minerais está a ser posta em causa através de uma investigação sólida (IPIS 2024). De facto, mesmo nos casos em que existe uma ligação, não é claro como a abordagem da UE ajuda – a resolução do conflito em curso na leste da RDC exige soluções políticas a longo prazo, que ultrapassam o âmbito dos atuais compromissos da MPC da UE ou do Corredor do Lobito (Geraud-Neema 2024a).

Apesar de a UE continuar a concentrar-se na melhoria da governação africana, as empresas ocidentais também têm estado envolvidas em escândalos de corrupção. A própria Trafigura esteve envolvida num desses casos de grande visibilidade.³⁶ Além disso, a ajuda ocidental e as cadeias de abastecimento multinacionais financiam inadvertidamente os conflitos ao pagarem taxas de acesso e impostos a grupos rebeldes nos bloqueios de estradas que controlam (Schouten 2021), uma ligação até agora ignorada. Em termos mais gerais, esta abordagem tecnocrática e descontextualizada levou a percepções de hipocrisia (Gouby 2024) em que os governos ocidentais se consideram superiores, com

³⁴ De acordo com Dempsey (2023), "o clube de 7,7 biliões de dólares de mineiros, fabricantes de automóveis e fabricantes de electrónica – incluindo a Glencore, a Volkswagen, a Microsoft e a Apple – que pertencem à Iniciativa dos Minerais Responsáveis continua a excluir rigidamente o cobalto extraído de forma artesanal do que consideram fontes "responsáveis".

³⁵ Arian e Bushiru (2025) captam uma multiplicidade de aspectos relacionados com a extração de cobalto na RDC, onde o abastecimento responsável é apenas um dos desafios que travam o desenvolvimento do sector.

³⁶ Para além do pagamento de uma multa e de uma restituição, numa ação sem precedentes, o antigo diretor de operações da Trafigura foi condenado pelo caso de Angola, em que um alto funcionário angolano da Sonangol recebeu 5 milhões de dólares em subornos por contratos que renderam à Trafigura 147 milhões de dólares em lucros (Farchy e Hunter 2023; The Continent 2025).

iniciativas irrealistas que não incentivam a exploração mineira responsável (de Brier e Hoex 2023; Lezak 2024).

Outros problemas de governação no sector mineiro, incluindo a corrupção e as violações dos direitos humanos, levantam questões sobre a capacidade da UE para retirar o risco do sector (da China) para as empresas europeias, mantendo ao mesmo tempo práticas responsáveis. Além disso, incidentes como o alegado despedimento de um funcionário americano da DFC devido a preocupações com a deslocação (Anyanzwa 2024) também evidenciam um potencial conflito de interesses entre os parceiros ocidentais, em que a realpolitik tem prioridade sobre a sustentabilidade no esforço de "desarquivar" as cadeias de abastecimento (Müller et al. 2023).

Em resumo, os imperativos geopolíticos da UE, combinados com o seu limitado poder financeiro e abordagem tecnocrática, são vistos como paternalistas pelas contrapartes africanas, alimentando relações históricas (Eickhoff e Tull 2024; Martin 2024), com implicações para o sucesso do Corredor do Lobito. À medida que a UE procura investir e envolver-se neste corredor, há questões sistémicas sobre os beneficiários - sector privado europeu ou do país parceiro -, os verdadeiros objetivos - ODS ou promoção das exportações ou construção de infraestruturas - e os instrumentos - cooperação para o desenvolvimento ou investimentos estratégicos que podem ser orientados por outras DG e não pela DG INTPA para alcançar as ambições declaradas. Embora mantendo uma "agenda de valores", é necessário compreender a estratégia da China para adaptar a abordagem da UE e competir efetivamente (Escobar et al. 2025). Mas, acima de tudo, os países parceiros africanos também têm cenários políticos, económicos e sociais complexos que afectam o sucesso do corredor. Estes serão agora discutidos.

3.3. Considerações sobre o corredor países

Enquanto as discussões acima começam a partir da perspetiva dos parceiros externos, há claramente uma necessidade de compreender os interesses e o que está a impulsionar o envolvimento político dos próprios países do corredor. Estes podem ser distinguidos nas suas relações com o Ocidente e a China, e nas relações entre e dentro dos países do corredor, que em conjunto terão impacto nas suas perspectivas sobre o Corredor do Lobito.

Relações com o Ocidente e a China

Para os três países, o Corredor do Lobito é um complemento, e não uma alternativa, às rotas comerciais e de transporte existentes. Tal como a sua posição de procurar laços mais estreitos com ambos os lados da divisão geopolítica emergente entre o Ocidente e a China, o Corredor do Lobito é visto como uma das muitas iniciativas interessantes e potencialmente úteis. Os anteriores Chefes de Estado dos três países – os Presidentes Joseph Kabila, na RDC, Edgar Lungu, na Zâmbia, e José Eduardo dos Santos, em Angola – mantinham relações estreitas com a China, tendo os seus sucessores procurado reequilibrar as relações com o Ocidente. Isto reflecte uma abordagem pragmática, mas também a história passada de guerras por procuração da Guerra Fria que afectaram a região, levando os líderes a evitar alinhar-se com blocos geopolíticos específicos (CFR 2023).

No caso da RDC, as relações com o Ocidente têm sido difíceis, agravadas por deficiências internas (Doss 2023). Em particular, as relações com a UE têm sido tensas (ver caixa 4). Durante o mandato do Presidente Felix Tshsekedi, tem havido uma aproximação aos EUA, que se reflecte em parte na renegociação dos contratos mineiros chineses (ECDPM 2024). No entanto, a presença chinesa continua a ser significativa e, em janeiro de 2024, "a China comprometeu-se a investir até 7 mil milhões de dólares em infra estruturas numa revisão do acordo de joint venture de cobre e cobalto da Sicominex com Kinshasa" (Schipani 2024).

Caixa 4: Ambiente sociopolítico na RDC

A RDC registou um crescimento económico rápido mas frágil, impulsionado pelos minerais, que coincidiu com conflitos violentos, incluindo contínuas explosões e deslocações em massa. Anos de má governação, ausência de Estado, corrupção e os efeitos persistentes da história colonial e das guerras por procuração exacerbaram estes desafios. O grupo rebelde M23, apoiado pelo Ruanda, apoderou-se das principais cidades do Kivu Norte e do Kivu Sul.

Os processos de paz ineficazes levados a cabo pelas Nações Unidas, as abordagens deficientes em matéria de direitos humanos e de ajuda humanitária por parte dos parceiros de desenvolvimento ocidentais e a contínua ingerência dos países vizinhos (responsáveis por duas guerras

regionais) grandes frustrações. As missões regionais da CAO e da SDAA não conseguiram trazer a paz ao último surto violento, o que sugere a necessidade de diálogo em vez de confrontação militar (Karkare 2025). No entanto, o Presidente Tshisekedi está alegadamente a considerar um acordo de minerais por segurança com os EUA, numa altura em que Kinshasa perde terreno para o M23.

A última ronda de tensões com a UE está relacionada com a sua parceria MPC com o Ruanda (EC 2024c). Além disso, a UE também anunciou investimentos no valor de 900 milhões de euros no Ruanda através do Global Gateway e, mais controversamente, concedeu duas subvenções no valor de 43 milhões de dólares ao exército ruandês para as suas operações em Moçambique (Stearns 2025). Estes negócios, no meio de alegações sobre a presença ruandesa no leste do Congo para alimentar a rebelião do M23 e a sua pilhagem de minerais, levaram as autoridades congoleesas a acusar a UE de cumplicidade na agressão ruandesa no leste da RDC (Titeca 2024; Châtelot 2024).

Não se realizou uma reunião com o representante especial da UE para os Grandes Lagos, alegadamente devido ao descontentamento relativamente ao acordo da UE com o Ruanda (Nsimba 2024). Paradoxalmente, como salienta Titeca (2024), é pouco provável que estes desenvolvimentos signifique uma ruptura total das relações, uma vez que servem os interesses de Kinshasa – ao atribuir a culpa do conflito no Leste ao apoio do Ocidente ao Ruanda, o governo pode efetivamente desviar as atenções das suas próprias fraquezas na gestão situação. Desde então, a UE introduziu sanções contra alguns dirigentes do M23 e da Força de Defesa do Ruanda, tendo o acordo MPC sido objeto de revisão (Cokelaere e Gijs 2025).

O Corredor do Lobito oferece à RDC uma opção adicional para transportar os seus minerais para a costa para exportação, com apenas um posto fronteiriço, ao contrário das rotas de Durban (África do Sul) ou da Beira (Moçambique). Existe, no entanto, a sensação de que a RDC é contornada quando se trata de investimentos privados, dado o seu difícil ambiente empresarial, apesar do facto de a maior parte da tonelagem transportada na linha ferroviária existente/brownfield ser, de facto, proveniente deste país. Embora o Lobito-Zâmbia (fase 2 do projeto) signifique essencialmente contornar a RDC, os intervenientes relevantes estão bem cientes de que existem fortes ligações e

ligações de transporte rodoviário entre Kolwezi (RDC) e Solwezi (Zâmbia) que continuarão a competir com a ligação ferroviária.

Na Zâmbia, o governo de Hichilema restabeleceu as relações com o Ocidente, que anteriormente eram más (Vandome 2023). Apesar das difíceis negociações sobre a dívida, que internacionalmente têm sido atribuídas à China, a Zâmbia tem procurado reforçar as relações com este país, centrando-se no crescimento. Numa recente visita à China, foram assumidos compromissos de investimento em novos projetos de energia solar e eólica e no fabrico de baterias, em conformidade com as ambições e prioridades declaradas pelo governo (Chen 2023). O Global Gateway da UE na Zâmbia inclui três programas no valor de 110 milhões de euros, incluindo 30 milhões de euros para a reabilitação da barragem de Kariba (CE 2023d), embora não se trate de projetos greenfield, que são normalmente complexos, árduos e plurianuais. O país é visto como um teste à governação democrática e um potencial aliado do Ocidente, para o funcionamento do Quadro Comum do G20 para o Tratamento da Dívida, para não mencionar as suas dotações de MPC (Vandome 2023). Estas sobreposições de interesses e considerações mostram também a complexidade da agência africana (Kamwengo 2024).

Na Zâmbia, a ambição do caminho de ferro Lobito-Zâmbia remonta ao tempo do primeiro Presidente Kenneth Kaunda (Devermont 2024).³⁷ Embora o atual interesse geopolítico pela linha ferroviária coincida perfeitamente com as ambições existentes de estimular a atividade económica, existem também preocupações quanto à concorrência das importações latino-americanas para o país (entrevistas).

As relações de Angola com o Ocidente e com a China têm sido fortes. Embora a sua sangrenta guerra civil seja um dos símbolos mais proeminentes da morte e destruição deixadas pela Guerra Fria, as relações com os EUA têm sido cordiais desde então, com um impulso especial nos últimos anos. O Presidente angolano João Lorenzo é o único Chefe de Estado africano, para além do queniano William Ruto, a ser recebido na Casa Branca para discutir a cooperação económica e outras. A visita do Presidente Biden, em dezembro de 2024, faz de Angola o primeiro país a receber um Chefe de Estado dos EUA desde 2015 (Dizolele 2024), ao mesmo tempo que recebe muita atenção da UE, tal como salientado acima (ver secção 3.2). Ao mesmo tempo, Angola é também um signatário de longa

³⁷ Enquanto as negociações com a China sobre a TAZARA, Kaunda apoiou "discretamente" uma proposta de construção de uma nova ligação ferroviária entre a cintura de cobre da Zâmbia e o porto do Lobito, num esforço para manter o maior número possível de rotas alternativas para o mar.

data do BRI da China.³⁸ Como o desenvolvimento de Angola, alimentado pela dívida mas sem emprego, mostrou as limitações de recursos para acordos semelhantes a infraestruturas, a natureza das relações entre estes dois parceiros mudou com uma reconfiguração de ambos os lados devido a vários fatores (Jura et al. 2024). No entanto, o Presidente Lourenço também obteve concessões durante uma visita recente à China, tendo o seu stock de dívida sido reduzido de 45 mil milhões de dólares para 17 mil milhões de dólares através de uma reestruturação, ao contrário da Zâmbia, o que levou alguns observadores a chamar a Angola o "Vietname de África" (China Global South podcast 2024b).

Olhando especificamente para o Corredor do Lobito, a adjudicação da concessão ferroviária ao consórcio LAR pode ser vista como o culminar de esforços documentados já em 2015, com as autoridades angolanas firmemente no comando do processo ao longo de todo o processo.³⁹ Diz-se que o consórcio apresentou a melhor proposta técnica através de um processo de concurso "exaustivo, aberto e competitivo" (Olander 2022; Hill 2024a). Tudo isto demonstra a agência de Angola e não qualquer ação do Ocidente para atrair Angola para um dos lados da rivalidade entre o Ocidente e a China.

Em suma, a UE é um parceiro importante para os países do Corredor do Lobito, mas é apenas um entre muitos. Os governos mostram relutância em tomar partido politicamente, enquanto economicamente os investimentos e as empresas do Ocidente e da China estão altamente interligados.

Relações entre os países do corredor

É claro que o sucesso do Corredor do Lobito passa também pelo alinhamento de interesses entre os países do corredor. Neste domínio, as relações são cordiais. Sob a liderança do atual Presidente João Lourenço, Angola desempenhou um papel importante na mediação de um acordo de paz na RDC no âmbito do Processo de Luanda (2022), realizando reuniões bilaterais entre o Presidente Tshisekedi e o Presidente Kagame para dissipar as tensões, chegando a um

³⁸ De acordo com a Embaixada da China em Angola, "as empresas chinesas contribuíram para a restauração ou construção de 2.800 km de caminhos-de-ferro, 20.000 km de estradas, mais de 100.000 , mais de 100 escolas e mais de 50 hospitais em Angola, e mais de 400 empresas chinesas estão presentes em Angola" (CGTN 2024).

³⁹ Duarte et al. (2015) refere que, no âmbito das reformas institucionais nos sectores portuário e ferroviário, foi dada ênfase à participação do sector privado, através de parcerias com empresas angolanas com ligações políticas. A Trafigura, em colaboração com a empresa angolana Cochan, criou o DT Group para gerir investimentos nos sectores mineiro, das infraestruturas e da agricultura. O DT Group, ligado à empresa belga Vecturis, desempenhou um papel importante na reabilitação do caminho de ferro do Katanga, procurando expandir as operações ao longo do caminho de ferro de Benguela e do porto do Lobito. Carbó e Abebe (2024) explicam ainda como os parceiros do consórcio LAR entraram no corredor através de negócios com elites políticas para o seu enriquecimento pessoal.

acordo de cessar-fogo assinado em agosto de 2024.⁴⁰ O seu sucesso, no entanto, foi de curta duração, uma vez que as negociações estão paradas desde dezembro de 2024, agravadas pela recente escalada de violência no leste da RDC (Amani Africa 2025; Stearns 2025). Com esforços renovados, foi organizada uma reunião para negociar a paz entre o Presidente Tshisekedi e o M23, facilitada pelo Presidente Lourenço, embora o M23 se tenha retirado na sequência das sanções da UE, o que acabou por levar o gabinete do Presidente angolano a anunciar o fim do seu papel de mediação para se concentrar no novo papel do Presidente como Presidente da União Africana (AfricaNews 2025).⁴¹

De igual modo, existe um compromisso no sentido de reforçar os laços económicos entre Angola e a RDC (Diplo News 2023; Short 2023). No entanto, as elites político-empresariais Angolanas consideram RDC com alguma preocupação devido ao ambiente empresarial, embora se apercebem das vastas oportunidades de negócio no sector mineiro (entrevista). O caso é semelhante na Zâmbia. Embora a ambição política da linha ferroviária greenfield seja reduzir a dependência da Zâmbia em relação à RDC (Parlamento zambiano 2023), do ponto de vista congolês, as elites políticas estão estreitamente ligadas ao sector dos transportes rodoviários, do qual dependem as empresas mineiras. Dado o dinheiro que se pode ganhar com o transporte de minérios, é possível que haja também uma pressão do lado da RDC para garantir que o transporte rodoviário, onde as elites políticas são frequentemente proprietárias de empresas, continue a (ICG 2016).⁴² Por exemplo, Moïse Katumbi, antigo governador de Katanga, tem interesses em várias empresas de camionagem, como a Hakuna Matata, a Muzuri Sana e a Habari Kani, que transportam cobre congolês (Ibid.). De facto, de acordo com muitos observadores, o principal problema para a operacionalização do Corredor do Lobito continua a ser do lado da RDC (Gerding 2024; Schipani 2024).

Os padrões de comércio entre Angola, a RDC e a Zâmbia mostram que o comércio formal é atualmente limitado, embora o comércio informal seja substancial.⁴³ De acordo com os dados disponíveis, enquanto Angolana está

⁴⁰ Esta ação decorreu paralelamente ao processo de Nairobi, que procurava uma solução entre o Governo da RDC e os numerosos grupos armados do Leste do país. Para mais pormenores, ver (Byiers et al. 2023). Após a reunião conjunta CAO-SDAA, os dois processos foram fundidos (Karkare 2025).

⁴¹ Embora tenha sido anunciado um cessar-fogo através da mediação do Qatar, este facto provocou algumas frustrações em Luanda, tendo o M23 desafiado o cessar-fogo (Dudouet 2025).

⁴² Embora a prioridade política e empresarial tenha sido o desenvolvimento de infraestruturas que liguem mais diretamente as zonas mineiras de Kolwezi e arredores às rotas de exportação, incluindo a renovação do caminho de ferro que liga à linha de Benguela, há informações de que as elites empresariais de Kolwezi e Lubumbashi apoiam corredores rodoviários rivais.

⁴³ O comércio agrícola e pecuário entre a RDC e a Zâmbia é elevado, sendo Lubumbashi informalmente considerada como a "décima primeira província" da Zâmbia (entrevista).

menos integrada regionalmente, com menos de 3% das suas exportações e menos de 10% das suas importações envolvendo outros países africanos, as relações comerciais entre a RDC e a Zâmbia são mais intensas, impulsionadas principalmente pelo comércio de cobre entre a RDC e a Zâmbia e pelos fatores de produção mineiros conexos, e pela exportação de alimentos e bebidas da Zâmbia para a RDC. Sem uma diversificação do cabaz de exportações e uma intensificação das ligações comerciais regionais, o Corredor do Lobito corre o risco de servir principalmente para transportar minerais não transformados da Costa Ocidental de África, em vez da Costa Oriental ou da Costa Austral.

A promoção do comércio transfronteiriço exigirá mais esforços em matéria de facilitação do comércio e de harmonização das políticas transfronteiriças (ECFR 2025). Tanto a Zâmbia como Angola têm tido fronteiras contestadas com a RDC, se não mesmo disputas fronteiriças definitivas (por exemplo, Mucari 2020; Edmund et al. 2019). Embora estas tensões não parecem afetar as relações atuais, existem questões relacionadas com a coordenação transfronteiriça. Por exemplo, embora a bitola dos caminhos-de-ferro na RDC e em Angola seja a mesma, as cargas por eixo são diferentes - enquanto em Angola é de 22 toneladas, na RDC é de 16,5 toneladas, o que permite menos vagões e menor velocidade na linha férrea do lado congolês em comparação com o lado angolano. Além disso, a insegurança levou a perturbações, incluindo o encerramento da fronteira entre a RDC e a Zâmbia (China Daily 2024). De facto, a insegurança na RDC é uma das principais razões para o interesse na linha ferroviária Zâmbia-Lobito, onde atualmente existem condições contratuais rigorosas na Zâmbia para viajar em comboios, durante o dia e, por vezes, também com pessoal de segurança armado.

A um nível mais prático, continuam a existir barreiras não pautais ao comércio entre os sistemas aduaneiros. A harmonização aduaneira entre os três países tem sido difícil devido às diferenças linguísticas, aos sistemas informáticos e ao nível das infraestruturas nas respectivas fronteiras. A gestão das fronteiras foi identificada como um desafio num relatório de diagnóstico recente, afetando desproporcionalmente as mulheres, que estão sobretudo envolvidas no comércio transfronteiriço informal (Banco Mundial 2024). Atualmente, o Governo da Zâmbia, juntamente com o BAD, está a implementar o Projeto de Facilitação do Comércio do Corredor do Lobito, que visa a formação das PME e o desenvolvimento de uma plataforma comercial. No entanto, não é claro se existem projetos semelhantes nos outros dois países e se há coordenação entre eles.

O Corredor do Lobito também enfrenta a concorrência de outros portos da região. O porto de Walvis Bay, na Namíbia, constitui um caso interessante de potencial cooperação e concorrência. Embora o porto de Walvis Bay esteja equipado com um terminal de contentores, não possui os volumes de carga (Freightnews 2023), o que significa que o porto do Lobito poderia potencialmente aumentar a concorrência pela carga. No entanto, as ineficiências na linha férrea do Lobito (por exemplo, descarrilamento, mas também corrupção ou atrasos na fronteira) e no porto do Lobito (por exemplo, falta de equipamento) podem tornar-se uma vantagem para os concorrentes com carregadores dispostos a pagar um prêmio por uma passagem segura através de Walvis Bay. Por outro lado, empresas como a First Quantum Limited da Zâmbia veem o Corredor do Lobito como um complemento da sua mudança estratégica para Walvis Bay, afastando-se de Durban devido à insegurança (entrevista). A complementaridade, e não a concorrência, resulta do facto de o corredor rodoviário para Walvis Bay ligar apenas a província do Norte, enquanto o corredor ferroviário do Lobito liga também a província de Copperbelt, e de Walvis Bay ser um porto mais pequeno do que o do Lobito.

Podem também ser retiradas lições da atual linha TAZARA. As rivalidades entre a Tanzânia e a Zâmbia na gestão conjunta desta linha mostram as relações complexas entre os parceiros africanos que contribuíram para que a gestão transfronteiriça dos caminhos-de-ferro não atingisse todo o seu potencial (China Global South podcast 2024c). Isto inclui a falta de apropriação por parte dos parceiros africanos e, em vez disso, a entrega de responsabilidades a parceiros externos, bem como questões mais práticas relacionadas com o acordo sobre a partilha de receitas e a partilha da responsabilidade pela gestão e manutenção do caminho de ferro. É provável que esta história se repita no caso da linha ferroviária do Lobito, a menos que haja uma coordenação suficiente entre os três países.

Os países competem frequentemente em vez de cooperarem quando se trata de integração regional, com o objetivo de maximizar o lucro interno e a adição de valor. O caso da produção de baterias é revelador, onde existem atualmente desacordos entre a Zâmbia e a RDC sobre a localização de uma fábrica de precursores de baterias previamente acordada (Olan'g e Scurfield 2023). A falta de viabilidade de uma única Zona Económica Especial (ZEE) transfronteiriça exigiu ZEEs separadas e respectivos conselhos de baterias na RDC e na Zâmbia, embora com uma coordenação pouco clara entre as duas, com expectativas irrealistas, como mostra o objetivo inicial de obter todos os minerais precursores

de baterias no mercado interno.⁴⁴ Do mesmo modo, o encerramento das fronteiras e as tarifas de importação dificultam ainda mais a colaboração, apesar dos potenciais benefícios mútuos (ver, por exemplo, Karkare e Medinilla 2023).⁴⁵

Em suma, embora as relações políticas entre os municípios do corredor sejam 'cordiais' à superfície, não existem atualmente laços fortes ou ligações comerciais proativas que conduzam à necessidade de uma integração mais estreita através do Corredor do Lobito. Isto aponta para uma procura limitada do sector privado por serviços que o Corredor do Lobito possa oferecer, enquanto que para os desencadear pode ser necessário um âmbito mais alargado para além dos minerais.

Desafios nos países do corredor

Politicamente, as prioridades mudam com os ciclos eleitorais e as novas administrações podem suspender as iniciativas em curso. Este é um risco para projetos de grande dimensão, como o Corredor do Lobito, que exigem uma coordenação entre países ao longo de vários anos (China Global South podcast 2025b). Por exemplo, na RDC existe um interesse concorrente em desenvolver um porto de águas profundas em Banana, onde o governo assegurou o financiamento de investidores ainda em agosto de 2024 (Orucho 2024).⁴⁶

Do ponto de vista económico, para além da dependência dos produtos de base e dos problemas que lhe estão associados,⁴⁷ uma série de limitações vinculativas ligadas às infra estruturas, à eletricidade a preços acessíveis e ao financiamento travam o desenvolvimento noutros sectores, incluindo a possibilidade de a transformação da exploração mineira em processamento. Estes desafios de longa data contribuem para as questões acima referidas sobre a viabilidade

⁴⁴ A fábrica de precursores de baterias, inicialmente prevista para produzir cerca de 100 000 toneladas de precursores NMC por ano, necessita de cerca de 48 000 toneladas de níquel, 15 000 toneladas de manganês e 16 000 toneladas de cobalto, que foi refinado em sulfato.

⁴⁵ Em 2020, uma empresa zambiana teve de suspender as suas operações de transformação de cobalto devido a uma escassez de matéria-prima de cobalto na sequência de um direito de 5% imposto pelo governo zambiano sobre as importações provenientes da RDC. Embora a tarifa tenha sido levantada desde então, este caso destaca as tensões entre a cooperação regional e a concorrência, uma vez que os países reter lucros e acrescentar valor dentro das suas fronteiras nacionais.

⁴⁶ O acordo remonta ao tempo do anterior Presidente Joseph Kabila, embora tenha havido um reacender do interesse. Para melhorar o acesso a Kinshasa, existe também uma visão alternativa ou concorrente que é o projeto rodoviário que liga Kinshasa ao porto de Pointe Noire via Brazzaville na República do Congo (IFC 2022). Do mesmo modo, o SNCC tem ambições de desenvolver os caminhos-de-ferro para além do troço Dilolo-Kolwezi, para se expandir de leste para oeste, bem como do norte para o centro e leste do país.

⁴⁷ Por exemplo, o governo da RDC anunciou recentemente a suspensão das exportações de cobalto devido aos baixos preços internacionais, embora seja improvável que seja eficaz (Lucas 2025).

comercial do Corredor do Lobito para além das MPC (para além do facto de haver pouco interesse por parte da LAR em envolver-se no transporte de mercadorias e passageiros, ver secção 3.2.).

De um modo mais geral, a fraqueza da capacidade do Estado é uma característica comum a muitos Estados africanos, minando a capacidade de manter a paz, promover o crescimento e prestar serviços. Esta situação afecta as relações entre o Estado e a sociedade, levando, por vezes, as elites políticas a extrair valor, mas a orientá-lo para um enriquecimento pessoal improdutivo e para a sobrevivência política, em vez de negociarem acordos que aumentem o bolo económico antes de o devorarem. A acumulação significativa das elites nos três países não conduziu a um verdadeiro desenvolvimento. Na ausência de tais "acordos de desenvolvimento", as riquezas de um país são trocadas por bugigangas por empresas privadas internacionais, como foi salientado no caso da Trafigura em Angola ou da Glencore na RDC, entre outros (The Continent 2025; Jolly 2022).

A falta de capacidade do Estado também se reflete em termos de oportunidades de investimento perdidas. A CMOC, uma importante empresa mineira chinesa, tem participações significativas nas minas de cobre/cobalto da RDC, que se encontram entre as mais produtivas do mundo. A CATL, um importante produtor chinês de baterias, estava a tentar adquirir participações nas operações mineiras de cobre e cobalto a montante, em conformidade com a estratégia empresarial global de integração vertical para garantir o fornecimento dos MPC necessários para a produção de baterias. Simultaneamente, o governo da RDC estava a explorar opções para que a ARISE-IIP, um promotor de infraestruturas, criasse uma SEZ ao abrigo do memorando de entendimento sobre baterias para veículos eléctricos inicialmente previsto entre a RDC e a Zâmbia, e obtivesse a CATL como potencial investidor-âncora em troca da garantia de acesso ao cobre/cobalto necessário para as suas operações. Entretanto, no entanto, a CATL assinou uma parceria estratégica com a CMOC para aceder ao cobre/cobalto necessário para a sua produção de baterias.⁴⁸ Esta medida, no entanto, limitou o potencial de influência do governo da RDC para que a CATL invista numa eventual SEZ.

Isto, entre outras coisas, àquilo a que Opalo (2025) chama a externalização das prioridades de desenvolvimento. Em vez de ajudarem a resolver as questões de "como fazer as coisas", as pessoas de fora (consultores nomeados pelos parceiros de desenvolvimento) são frequentemente recrutadas para o lugar de

⁴⁸ Ver <https://www.catl.com/en/news/644.html>.

condutor e incumbidas de decidir "o que deve ser feito". Os Estados [africanos] e as organizações da sociedade civil são meros braços de implementação de governos e organizações estrangeiras", imitando as "melhores práticas". Longe de serem atores neutros, as recomendações destes últimos refletem frequentemente os seus próprios preconceitos e lacunas. O resultado são ambições de desenvolvimento reduzidas, centradas em "projetos paliativos contra a pobreza" e não na transformação estrutural. Existe um risco de isto acontecer com o Corredor do Lobito e as parcerias MPC, a menos que os parceiros africanos conduzam proativamente o processo.

Para além dos atores externos, há também características do sector. Os investimentos relacionados com as baterias de veículos eléctricos, mesmo que se materializam e ultrapassem os desafios da cooperação regional acima mencionados, não são susceptíveis de gerar o emprego em massa de que os países do corredor necessitam, uma vez que se trata de um sector altamente intensivo em capital (Karkare e Medinilla 2023). Isto é importante porque a criação de emprego continua a ser a principal prioridade política que os cidadãos africanos querem que os seus governos abordem (Afrobarómetro 2023). Isto, por sua vez, exige que a atenção se volte para outros sectores mais intensivos em mão de obra, como o agro-negócio, que tem potencial para criar mais empregos.

Em Angola, o desenvolvimento do agronegócio é uma prioridade política para se afastar do petróleo, com enfoque na pecuária e na localização de outras cadeias de valor alimentar, num esforço para fazer face à crescente dependência das importações (Freightnews 2024). O Corredor do Lobito abrange o 'triângulo do milho', com o governo a tentar atrair investimentos (Duarte et al. 2015). Passa também por províncias com excelentes condições para a produção de fruta, nomeadamente citrinos e abacate (RVO 2023), ligando-o aos interesses da UE em financiar projetos que incluam câmaras frigoríficas (Nogués 2024).

Em resumo, o desenvolvimento socioeconómico e a governação nestes países têm um longo caminho a percorrer e necessitam de outras medidas de apoio para além do que é atualmente oferecido pelos parceiros de desenvolvimento do Corredor do Lobito.

4. Implicações

O que é que a dinâmica acima referida significa para a viabilidade do Corredor do Lobito? Do ponto de vista da UE, a caixa de ferramentas da UE para se envolver com os parceiros está em constante evolução, mas é provável que precise

expandir para garantir benefícios mais amplos. De acordo com Findeisen e Wernert (2023), o aumento da resiliência económica da UE para reduzir as suas vulnerabilidades no que diz respeito às MPCs incluirá lidar com os trade offs e um foco em três mudanças principais: 1) mobilizar financiamento europeu substancial (incluindo para apoiar o seu próprio sector privado) e disposições de apoio administrativo; 2) estabelecer requisitos de diversificação exequíveis para as empresas europeias através de regulamentação, e 3) equipar o comércio externo e as estratégias de parceria com recursos significativos. Ao mesmo tempo, tal como foi salientado no caso dos investimentos em MPC, a China está muito à frente, enquanto os países do corredor insistem numa maior transformação antes de exportarem os seus minerais.

De seguida, destacamos sete aspectos fundamentais com recomendações:

1. Apesar do enquadramento "geoestratégico" do Corredor do Lobito na perspetiva dos parceiros externos, tal não corresponde à realidade do terreno. A UE tem um historial limitado de envolvimento do seu sector privado nos países do corredor, especialmente em torno das MPC, e as empresas ocidentais trabalham frequentemente com empresas chinesas, em vez de competirem com elas. Dado que estas cadeias de abastecimento são difíceis de separar na prática, é necessária uma narrativa de **complementaridade e não de concorrência**,⁴⁹ o que também estaria em conformidade com a abordagem mais pragmática da UE em relação à China, especialmente tendo em conta as recentes tensões com os EUA.
2. Embora o futuro económico da UE dependa de parcerias fortes (Medinilla et al. 2025), também significa responder suficientemente às ambições e prioridades dos parceiros. A viabilidade comercial e política do Corredor do Lobito depende do **investimento no processamento de MPC nos países do corredor**. A UE precisa de ter acesso aos MPC na Zâmbia-RDC, mas tem pouca capacidade para os refinar na Europa, enquanto os governos dos países do corredor procuram formas de acrescentar valor aos seus minerais. Esta situação constitui um caso claro de cooperação entre os dois parceiros, tendo em vista os respectivos objetivos geopolíticos e de desenvolvimento.
3. Para além do enquadramento das questões, na prática, a UE deve incentivar o seu sector privado a operar nos três países do corredor e

⁴⁹ O cálculo da perspetiva dos EUA é diferente, na medida em que se considera difícil galvanizar apoio ao Corredor do Lobito simplesmente com base nos benefícios mais vastos que traria aos países do corredor, pelo que a administração dos EUA está a adotar deliberadamente uma narrativa de "combate à China" para assegurar a continuidade do apoio dos EUA iniciativa. No entanto, não é claro se esta consideração é relevante do lado da UE.

incluir as empresas locais na sua cadeia de abastecimento como parte da sua abordagem para incentivar o investimento através do Portal Global. Isto implica trabalhar através de **instrumentos para além da cooperação para o desenvolvimento e garantir a coerência e o alinhamento** entre o corredor, às MPC e os instrumentos de investimento mais alargados. Para tal, é necessária uma maior coordenação horizontal e vertical entre Bruxelas e os Estados-Membros da UE e entre as diferentes direcções-gerais da Comissão Europeia.

4. **A UE poderia também tirar melhor partido dos seus conhecimentos especializados.** Por exemplo, dada a sua força na definição de normas, em especial as normas ESG, a UE pode transformá-la numa força comercial, aumentando os benefícios globais dos projetos em curso, quer se trate de infraestruturas, de exploração mineira ou de outros sectores. Já existe alguma colaboração entre empresas europeias e chinesas no domínio das infraestruturas (van Staden 2024). Isto não só faz sentido do ponto de vista africano de procurar a cooperação com todos os parceiros, como também pode resolver algumas das frustrações relacionadas com o facto de o apoio técnico da UE não se refletir na atividade económica.

Na perspetiva dos decisores políticos dos países do corredor, a via com menos riscos negativos no atual ambiente geopolítico e, na verdade, com mais benefícios potenciais, está ligada à integração regional africana. No entanto, esta ambição não se concretizou devido a razões de economia política, entre outras (Moore 2025). Os países do Corredor podem aproveitar a retórica geopolítica em torno do Corredor do Lobito para impulsionar a integração inter-ordenacional para desenvolver os CVRs. Existem oportunidades para aproximar as prioridades de desenvolvimento económico africano dos interesses geoestratégicos da UE e de outros parceiros externos. Para além do processamento de MPC, as aspirações da RDC-Zâmbia de produzir precursores de baterias exigem a colaboração com empresas estrangeiras para adquirir know-how que pode ser melhor negociado em troca do acesso às suas MPC. Dado o imperativo da criação de emprego em massa, as cadeias de valor para além das MPC devem ser mais exploradas.

Mais especificamente, as recomendações para os responsáveis políticos dos países do corredor incluem

5. Dado o interesse dos países do corredor, e de Angola em particular, em desenvolver CVRs para além dos minerais, o sector do agronegócio merece uma atenção muito maior. Investimentos e reformas políticas ajudariam a criar empregos urgentemente necessários em todo o

corredor. Isto ajudaria a criar procura para **adaptar os planos atuais de modo a garantir que outras mercadorias para além dos MPC possam ser transportadas ao longo da linha ferroviária através de discussões com os parceiros do LAR.**

6. Os governos dos países do corredor devem encontrar formas de associar a atual estrutura institucional de facilitação do comércio a uma promoção mais ampla do investimento. Podem ser retiradas lições de outros corredores regionais, como o corredor setentrional na África Oriental, não só em relação à gestão logística e aos controlos nas fronteiras, mas também para ligar os transportes a um desenvolvimento socioeconómico mais vasto. Isto ajudaria a garantir um certo grau de **aprendizagem entre pares e de partilha de informações para adotar políticas coordenadas nos corredores e em torno deles, a fim de impulsionar a industrialização e a criação de emprego.**
7. Os países do corredor devem encontrar formas de **cooperar para garantir o melhor acordo possível com os parceiros internacionais.** Embora cada um procure os seus próprios interesses nacionais, através de uma coordenação regional, os países do corredor estarão em melhor posição para integrar estes interesses nas negociações com os parceiros externos, em vez de continuarem a ser o campo de batalha onde jogam os interesses geoestratégicos externos e a concorrência. Uma consideração importante neste domínio deve ser a criação de uma capacidade estatal mais forte.

Referências

- AFC. 2024. *AFC-led Zambia Lobito rail project receives boost from Biden visit to Angola*. Africa Finance Corporation.
- Africa Confidential. 2024. *Biden leaves behind a Lobito Corridor of uncertainty*. December 2024. Africa Confidential.
- Africanews. 2025. *Angola ends mediation role in the DRC-Rwanda conflict amid failed talk*. Africanews.
- Afrobarometer. 2023. *Africa's youth: More educated, less employed, still unheard in policy and development*. News release.
- AGL. 2023. *AGL (Africa Global Logistics) at the heart of Africa's transformation*. AGL – Africa Global Logistics.
- Amani Africa. 2025. *Emergency Ministerial meeting on the current escalation of the conflict in Eastern DRC*. Addis Ababa: Amani Africa.
- Andreoni, A. and Avenyo, E. 2023. *Critical minerals and routes to diversification in Africa: Opportunities for diversification into mobile phone technologies – The Case of Democratic Republic of Congo*. UNCTAD Background Paper No. 4. Geneva: UNCTAD.
- Anyanzwa, J. 2024. *Controversy hounds project linking DRC, Tanzania and Zambia*. The East African.
- Arian, H. and Bushiru, N. 2025. *The DRC's cobalt: Capturing the multiple stories, people, sites around cobalt mining in the former Katanga Province of the DRC*. A photo essay.
- AU 2024. *Report on the AfCFTA implementation theme of the year 2023*. African Union.
- AU 2025. *Africa's green minerals strategy*. The African Union.
- Ball, P. 2015. *Benguela – more just a current*. The Heritage Portal.
- Benchmark. 2025. *The trade war begins... what does it mean for EVs, batteries and critical minerals?* Benchmark Mineral Intelligence.
- Bentham, J. 2024. *Ivanhoe mines ships first copper concentrate by rail to Angola*. Global Mining Review.
- Beuter, P., Bhuee, R., Gabadadze, L., Gnanguênon A. and Hofmeyr, J., (2024). *Mapping Africa's green mineral partnerships*. Report. Africa Policy Research Institute.
- The Big Switch Podcast. 2024. *The mining conundrum for critical minerals* – Center on Global Energy Policy at Columbia University SIPA.
- Byiers, B., Karkare, P., Golooba-Mutebi, F., Nkuba, B., & Balegamire Karuta, C. 2023. *Security through market integration? The political economy of the DRC's accession to the EAC*. ECDPM Discussion Paper 341. Maastricht: ECDPM.

-
- Byiers, B., Apiko, P. and Karkare, P. 2021. *The AfCFTA and industrialisation: From policy to practice*. ECDPM Discussion Paper 314. Maastricht: ECDPM.
- Carbó, A.B. and Abebe, M. 2024. *Despite corruption trial, Trafigura still in the driver's seat*. Public Eye.
- CFR. 2023. *Eight "hot" wars during the Cold War*. New York: Council for Foreign Relations – Education.
- CGTN. 2024. *Backgrounder: China-Angola cooperation, exchanges mutually beneficial*. CGTN News.
- Châtelot, C. 2024. *DRC foreign minister: 'The European Union is complicit in the plundering of our resources and the aggression of Rwanda'*. Le Monde.
- Chen, H. 2023. *China and Zambia: A new chapter beyond debt*. The Diplomat.
- Chen, W., Laws, A. and Valckx, N. 2024. *Harnessing Sub-Saharan Africa's critical mineral wealth*. IMF commentary.
- Chilamphuma, E. 2025. *U.S. pledges continued support for Angola's Lobito Corridor Under Trump Administration*. FurtherAfrica.
- China Daily. 2024. *DR Congo, Zambia to reopen border posts*. China Daily News.
- China Global South Podcast. 2025a. *Zimbabwe's fight for responsible mining: Lessons for Africa & China*. China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2025b. *China, the U.S., and the competition for Africa's strategic resources*. China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2024a. *Factchecking international media coverage of Biden's visit to Africa*. China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2024b. *Angola, the "Vietnam of Africa"?* China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2024c. *Railroads and rivalries in Southern Africa*. China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2023. *China's dominance of the EV battery metal supply chain*. China Global South Project.
- Clarke, W. 2024. *West's critical mineral policy is putting the cart before the horse*. Mining Journal.
- Cokelaere, H. and Gijs, C. 2025. *Rwanda and Belgium cut diplomatic ties as EU adopts sanctions*. Politico.
- The Continent. 2025. *Trafigura executive found guilty*. The Continent.
- Corlin, P. 2025. *Can EU trade strategy counter the Trump tariff challenges?* Euronews.
- Crochet, V., and Zhou, W. 2024. *Defensive strategies in trade and investment agreements: The case of export restrictions on critical raw materials*. Journal of International Economic Law, 27(1), 147–175.
- de Brier, G., and Hoex, L. 2023. *Critical minerals and the need for equal partnerships with African producers*. Briefing. Antwerp: IPIS.

-
- Dempsey, H. 2023. *Artisanal mining: the struggle to clean up a murky industry*. Financial Times.
- Devermont, C. 2024. *Two railroads, one vision*. CSIS Commentary.
- Di Ciommo, M., Veron, P., & Ashraf, N. (2024). *The EU and China in the global south: perspectives from African countries*. ECDPM Discussion Paper 373. Maastricht.
- Diplo News. 2023. *Visit of Zambian President to Angola*. Monthly Edition No. 1.
- Dizolele, O. J. 2024. *Biden goes to Angola, beyond the Lobito Corridor*. CSIS Commentary.
- Doss, A. 2023. *Is the DR Congo a lost cause?* Commentary. Brussels: Egmont – The Royal Institute for International Relations.
- Duarte, M., Mckay, A., and Pires, J. 2015. *Diversification and development or white elephants? The Lobito Corridor and the Angolan economy*. CMI Report R 2015:07. Bergen: Chr. Michelsen Institute.
- Dudouet, M. 2025. *M23 takes Walikale in DRC, defying ceasefire: The shifting front line of the rebel offensive*. The Africa Report.
- EC. 2025a. *The European Union and South Africa take their partnership forward during a summit in Cape Town*. Brussels: European Commission.
- EC. 2025b. *Global Gateway: EU strengthens partnership with Angola and bolsters Lobito Corridor investments*. Brussels: European Commission.
- EC. 2024a. *The future of European competitiveness: Report by Mario Draghi*. European Commission.
- EC. 2024b. *Mission Letter*. Brussels: European Commission.
- EC. 2024c. *EU and Rwanda sign a Memorandum of Understanding on Sustainable Raw Materials Value Chains*. Brussels: European Commission.
- EC. 2023a. *Connecting the Democratic Republic of the Congo, Zambia, and Angola to Global Markets through the Lobito Corridor*. Brussels: European Commission.
- EC. 2023b. *Critical raw materials: ensuring secure and sustainable supply chains for EU's green and digital future*. Brussels: European Commission.
- EC. 2023c. *Global Gateway: EU signs strategic partnerships on critical raw materials value chains with DRC and Zambia and advances cooperation with US and other key partners to develop the 'Lobito Corridor'*. Brussels: European Commission.
- EC. 2023d. *Global Gateway: EU invests €110 million to advance education, health and green energy in Zambia*. Brussels: European Commission.
- EC. n.d. *Global Gateway overview*, European Commission Website.
- ECDPM. 2024. *Critical Raw Materials: Geopolitical chess or tug-of-war for development?* Maastricht: ECDPM.
- ECFR. 2025. *More than mining: leveraging critical minerals for growth in Zambia*. Event. European Council on Foreign Relations.

-
- Edmund, P., Titeca, K., and Kennes, E. 2019. *Angola's oil could actually be the DR Congo's. Here's why it isn't.* African Arguments.
- Eickhoff, K., and Tull, D. M. 2024. *The future of EuropeAfrica relations: Mapping strategic trends for 2030.* Megatrends Afrika Working Paper No. 13. Bonn: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE).
- Ericsson, M., Löf, O., & Löf, A. (2020). *Chinese control over African and global mining—past, present and future.* Mineral Economics, 33(1–2), 153–181.
- Escobar, B., Malik, A. A., Zhang, S., Walsh, K., Joosse, A., Parks, B. C., Zimmerman, J., and Fedorochko, R. 2025. *Power playbook: Beijing's bid to secure overseas transition minerals.* Williamsburg, VA: AidData at William & Mary.
- Faubert, V., et al., Guesse, N., & Le Roux, J. (2024). *Capital in the twenty-first century: Who owns the capital of firms producing critical raw materials?* SUERF Policy Brief, No 944.
- Farchy, J., and Hunter, M. 2023. *Trafigura charged in Switzerland over alleged Angola bribery.* Bloomberg Law.
- Findeisen, N., and Wernert, F. 2023. *A critical raw materials trade policy for Europe.* Policy Brief No. 11. Berlin: Jacques Delors Centre.
- Freightnews. 2024. *€38.15 pledged to upgrade Angolan roads around Lobito Corridor.* Freightnews.
- Freightnews. 2023. *Walvis bay could hold back threat of Lobito.* Freightnews.
- G7. 2024. *G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment Side Event Co-Chair Statement.* G7.
- García-Herrero, A. 2024. *David and Goliath: The EU's Global Gateway versus China's Belt and Road Initiative.* ZhōngHuá Mundus. Brussels: Bruegel.
- Géraud-Neema, C. 2024a. *U.S., Europe counter China's critical mineral dominance.* China Global-South Project.
- Géraud-Neema, C. 2024b. *Navigating critical mineral supply chains: the EU's partnerships with the DRC and Zambia.* African Policy Research Institute.
- Géraud-Neema, C. 2023. *The U.S.-Zambia-DRC agreement on EV batteries production: What comes next?.* CSIS commentary.
- Gerding, F. 2024. *Lobito Corridor. Hoping to Break China's Grip on African Ore.* Deutsche Welle.
- Gouby, M. A. 2024. *The problem with 'conflict-free' minerals how traceability schemes have wound up hurting Congo's people.* Foreign Policy.
- Government of China. 2025. *Wang Yi on China-EU relations: Lifting up both sides and making for a brighter world.* Ministry of Foreign Affairs. People's Republic of China.
- Government of Zambia. 2024. *Mingomba mine project takes shape.* Presidential Delivery Unit: Zambia.
- Haagh, M. 2024. *Revisiting responsible sourcing: Lessons from the Democratic Republic of Congo.* Briefing. Antwerp: IPIS.

-
- Hill, M. 2024a. *US bets on \$2.3 billion African railway to help deliver EV revolution*. Bloomberg News.
- Hill, M. 2024b. *Africa moves a step closer to continent's first cobalt refinery*. Bloomberg News.
- ICG. 2016. *Katanga: Tensions in the DRC's mineral heartland*. Africa Report No. 239. Brussels: International Crisis Group.
- IEA. 2024. *Global critical minerals outlook 2024*. Paris: International Energy Agency.
- IFC. 2022. *Country Private sector diagnostic: Democratic Republic of the Congo*. Washington, DC: International Finance Corporation.
- IFC. 2019. *Country Private sector diagnostic: Angola*. Washington, DC: International Finance Corporation.
- IPIS. 2024. *Mining and conflict in the DRC. Conflict-financing, armed interference, and sources of insecurity beyond the 'conflict minerals' paradigm*. Antwerp: IPIS.
- Jones, A., Di Commo, M., and Sheriff, A. 2024. *The Multiannual Financial Framework after 2027: Financing the EU's global ambitions*. ECDPM Discussion Paper No. 383. Maastricht: ECDPM.
- Jolly, J. 2022. *London court forces Glencore to pay record £281m for bribery in Africa*. The Guardian.
- Jura, J., Kopiński, D., Polus, A., & Tycholiz, W. (2024). *Examining shifts in the Angola–China relations in the post-Dos Santos era*. *African Affairs*, 123(491), 193–221.
- Kamanga, R. 2025. *Zambia and Saudi Arabia sign MOU for mineral resource cooperation*. ZNBC.
- Kamwengo, C. 2024. *Social media debates on Zambia's evolving relations with the West and East: Trends and implications*. Megatrends Afrika Policy Brief No. 21. Bonn: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE).
- Karkare, P. 2025. *The M23 in eastern DRC: Whose peace is it anyway?* Commentary. Maastricht: ECDPM
- Karkare, P. 2024. *Resource nationalism in the age of green industrialisation*. ECDPM Discussion Paper No. 365. Maastricht: ECDPM.
- Karkare, P., and Medinilla, A. 2023. *Green industrialisation: Leveraging critical raw materials for an African Battery value chain*. ECDPM Discussion Paper 359. Maastricht: ECDPM.
- Karkare, P., Calabrese, L., Grimm, S., and Medinilla, A. 2020 *European fear of 'missing out' and narratives on China in Africa*. ETTG.
- Kavanagh, M. and Clowes, W. 2025. *Gates-Backed explorer makes play for Congo lithium deposit*. Bloomberg.
- King, I. 2024. *Refining the Lobito Corridor. The future of cobalt in Sub-Saharan Africa*. Harvard International Review.

-
- KoBold Metals. 2024. *Partnership for Global Infrastructure and Investment in the Lobito Trans-Africa Corridor*. News. KoBold Metals.
- Lamarque, H., and Nugent, P. 2022. *Transport corridors in Africa*. Woodbridge: Boydell & Brewer.
- Lange, B. 2025. *Indonesia-EU trade agreement: The right time for strengthening ties is now*. The Jakarta Post.
- Lavalle, C., Spirito, L. and Baranzelli, C. 2022. *Strategic Corridors for an enhanced and greener EU-Africa connectivity*. JRC. Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- Le Mouel, P., and Poitiers, N. 2023. *Why Europe's critical raw materials strategy has to be international*. Brussels: Bruegel.
- Lezak, S. 2024. *What the cobalt industry can learn from coffee producers*. Carnegie Endowment for International Peace.
- Lobito Corridor MoU. 2023. *Memorandum of Understanding between the United States of America, the European Commission, the African Development Bank Group, the African Finance Corporation, and the Governments of the Republic of Angola, the Democratic Republic of the Congo, and the Republic of Zambia Regarding the Lobito Corridor*.
- Logan, S. 2024. *Material world: How Europe can compete with China in the race for Africa's critical minerals*. ECFR.
- Lucas, 2025. *Cobalt prices lean into their 'blue period'*. Financial Times.
- Manda, O. 2025. *Rivers of acid*. The Continent.
- Mark, M. 2025. *The railway that China hopes will take on the US in Africa*. Financial Times.
- Martin, E. 2024. *The paradoxes of the EU's Africa policy*. GIS Reports.
- Medinilla, A, Teevan, C. and Karaki, K. 2025. *The art of the deal: Securing Europe's future through strategic alliances*. Commentary, ECDPM
- Moore, G. 2025. *Africa united a turbulent world: A case for the African Continental Free Trade Area (AfCFTA)*. Substack.
- Mucari, C. A. 2020. *Zambia and DRC border dispute heating up*. HumAngle Media.
- Müller, M., Saulich, C., Schöneich, S., and Schulze, M. 2023. *From competition to a sustainable raw materials diplomacy: Pointers for European policymakers*. SWP Research Paper 2023/RP01, Berlin: SWP.
- Nantulya, P. 2025. *Mapping China's strategic port development in Africa*. Africa Center for Strategic Studies. US Department of Defense.
- Njini, F. 2025. *China's Norinco sweetens bid for Congo copper mines as deal stalls, sources say*. Reuters.
- Nogués, E. C. 2024. *Confronting the China challenge in Africa: The Lobito Corridor*. Centre for European Policy Analysis.
- Nsimba, C. 2024. *DRC: Did Tshisekedi snub an EU representative?* Africa Report.

-
- Olander, E. 2022. *Angola set a new standard for infrastructure contracting with the Lobito Corridor concession, which China lost*. China Global South Project.
- Olan'g, E., and Scurfield, J. 2023. *DRC-Zambia battery plant: Key considerations for governments in 2024*. Natural Resource Governance Institute.
- Opalo, K. 2025. *What explains the ambition gap among African policy elites?* The Africanist Perspective Newsletter.
- Orucho, J. 2024. *DRC adds new investor to power its deepwater port ambitions*. The Capital Ethiopia.
- Patrahau, I., and Rademaker, M. 2024. *HCSS Draghi report series: Critical raw materials*. The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS).
- Pecquet, J. 2025. *'Chaos and opportunity': Mining industry braces for a new world order under Trump*. The Africa Report.
- Pecquet, J. 2024. *Biden Looks beyond Minerals in visit to Angola's Lobito Port*. The Africa Report.
- Pleeck, S., and Gavas, M. 2023. *Bottlenecks in Africa's infrastructure financing and how to overcome them*. Center for Global Development Blog.
- Rajkotwalla, M. 2024. *Most Lobito minerals go to China. Here's why*. Mining Magazine.
- Railway Gazette International. 2022. *Lobito Corridor concessionaire selected*.
- Ritchie, H., and Rosado, P. 2024. *Which countries have the critical minerals needed for the energy transition?* Our World in Data.
- RVO. 2023. *Boosting the food and agribusiness sector in Angola*. The Hague: Netherlands Enterprise Agency.
- SADC. 2023. *SADC facilitates meeting of the Committee of Ministers of the three (3) Lobito Corridor Member States to accelerating implementation of activities of the Lobito Corridor Transit Transport Facilitation Agency (LCTTFA)*. Southern African Development Community (SADC).
- Sanchez, W. A. 2023. *Angola bets on critical minerals and the Lobito Corridor*. Geopolitical Monitor.
- Sanderson, H. 2022. *Volt rush: The winners and losers in the race to go green*. One World Publications.
- Sanderson, H. 2024. *The problem with de-risking: Transitioning to clean energy requires trade With China*. Foreign Affairs.
- Schipani, A. 2024. *The US-backed railway sparking a battle for African copper*. Financial Times.
- Schouten, P. 2021. *It's the roads, stupid*. Foreign Policy.
- Short, K. R. 2023. *DRC, Zambia vow to resolve customs delays for trucks hauling copper, cobalt*. Voice of America (VOA).
- Silva, C. 2025. *Angola pushes ahead with key corridor*. The Africa Report.
- Stearns, J. 2025. *Goma: Understanding the M23 and RDF attack*. Ebuteli.

-
- TAZARA. 2024. *Successful signing of MoU for the concession of TAZARA*. Dar-es-Salaam: Tanzania-Zambia Railway Authority
- Titeca, K. 2024. *The politics behind the EU-Rwanda deals and its consequences*. Egmont Institute Commentary.
- Trafigura. 2024. *Lobito Atlantic Railway begins exporting copper from the DRC to the United States*. Trafigura.
- Trafigura. 2023. *Concession for railway services transferred to Lobito Atlantic Railway in Angola*. Trafigura.
- UNECA. 2022. *Zambia and DRC Sign cooperation agreement to manufacture electric batteries*. United National Economic Commission for Africa.
- Van Staden, C. 2024. *Climate Collaboration in Multipolar Times. The European Union and China as Energy Transition Partners to African Countries*. Megatrends Working Paper 09. Megatrends Afrika.
- Vandome, A. 2023. *Zambia's developing international relations*. Chatham House.
- Vlassenroot, K. and Verweijen, J. 2025. *Congo crisis extends beyond 'conflict minerals'*. Commentary. Egmont Institute
- VoA. 2024. 2024. *5 key Chinese "Belt and Road" projects underway in Africa*. Original reporting by Agence France-Presse.
- von der Leyen, U. 2024. *Europe's Choice: Political guidelines for the next European Commission 2024-2029*. Brussels: European Commission.
- von der Leyen, U. 2025. *Davos 2025: Special Address by Ursula von der Leyen, President of the European Commission*. World Economic Forum.
- The White House. 2024. *FACT SHEET: Partnership for Global Infrastructure and Investment in the Lobito Trans-Africa Corridor*. US Presidency.
- The White House. 2023. *Joint Statement from the United States and the European Union on Support for Angola, Zambia and the Democratic Republic of the Congo's commitment to further develop the Lobito Corridor and the U.S.-EU launch of a greenfield rail line feasibility study*. US Presidency.
- World Bank 2024. *Overcoming the barriers to green, resilient, inclusive, and efficient regional trade corridors in Southern Africa*. Washington, DC.
- Xinhuanet. 2019. *Chinese-built Benguela Railway handed over to Angola*. Xinhua.
- Yuyuan, Z. 2024. *Beyond Geopolitics: Revisiting the relationship between Belt Road Initiative and Global Gateway*. Center for West Asian and African Studies. Shanghai Institutes for International Studies.
- Zambian Parliament. 2023. *Order paper*. Thursday 14th December, 2023. National Assembly of Zambia.
- Zhōnghuá Mundus. 2024. *Global Gateway vs Belt and Road Initiative: Europe's infrastructure vision*. Brussels: Bruegel.

Sobre o ECDPM

ECDPM é um centro independente de reflexão et ação que trabalha no domínio da cooperação internacional e da política de desenvolvimento.

Desde 1986, os membros da nossa equipa fornecem investigação e análise, aconselhamento e apoio prático aos decisores políticos e técnicos em Europa e África- para que as políticas contribuam ao desenvolvimento global sustentável e inclusivo.

As nossas principais áreas de trabalhham incluem:

- Política externa e de desenvolvimento da União Europeia
- Migração e mobilidade
- Economia digital e governação
- Relações União Africana-União Europeia
- Paz, segurança e resiliência
- Governação democrática
- Recuperação e transformação económica
- Alterações climáticas e transição verde
- Integração económica africana
- Sistemas alimentares sustentáveis

Para mais informação, consulte www.ecdpm.org

Este documento foi produzido com o apoio financeiro da União Europeia.

O conteúdo deste documento é da exclusiva responsabilidade dos autores e não pode, em circunstância alguma, ser considerado como reflectindo a posição da União Europeia. Esta publicação beneficia igualmente do apoio estrutural de parceiros institucionais do ECDPM: Países Baixos, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Estónia, Finlândia, Irlanda, Luxemburgo e Suécia.

ISSN1571-7577