

COOPERACION ECONOMICA EN EL SAHARA

Hablar de cooperación económica a nivel multinacional en el Sáhara se nos aparece como un contrasentido, la expresión nos resulta extraña, en las dos últimas décadas hemos asociado el Gran Desierto al conflicto y no a la cooperación.

El Sáhara nos evoca los conflictos del paralelo 13°, a los que tantas veces hemos aludido en estas páginas, y la confrontación por razones de límites entre Estados vecinos, como consecuencia de la imprecisión de las fronteras que dejaron como herencia las potencias coloniales. Unas veces será el conflicto entre países paupérrimos que chocan por razones de prestigio, por la posesión de unos kilómetros cuadrados de arena; otras veces será debido a que, a caballo sobre las imprecisas rayas fronterizas, se han encontrado riquezas minerales; en otras ocasiones las diferencias étnicas o el nomadismo, cortados artificialmente por las fronteras coloniales, se convierten en otras tantas fuentes potenciales de violencia.

Los ejemplos en los últimos años son tan frecuentes como conocidos: el conflicto entre Marruecos y Argelia en 1963, entre Chad y sus vecinos de Libia y Sudán¹, el actual del Sáhara Occidental...

Pero aunque parezca extraño hablar de cooperación entre los Estados africanos que se han repartido el desierto, hasta hace bien pocos años considerado como improductivo, ésta existe en el plano técnico y económico, por encima de los conflictos políticos, por un determinismo geográfico, como consecuencia de la interdependencia entre las naciones que están convirtiendo progresivamente en un vínculo lo que antes era una barrera.

Tradicionalmente el Sáhara fue considerado, por su extensión y relativa proximidad a Europa, como el desierto arquetípico, como parangón de territorio pobre e inhóspito. Tras la II Guerra Mundial varió la apreciación, se intuyeron sus inmensas riquezas minerales y

¹ Vid. artículo del autor en el número 106 de esta REVISTA (noviembre-diciembre 1969) «La crisis del Chad».

se iniciaron los intentos de aprovechamiento conjunto a fin de superar las dificultades del inhóspito terreno.

En este cambio de enfoque han tenido su origen numerosos proyectos plurinacionales en las zonas saharianas y aledañas, pudiendo mencionarse como ejemplos de cooperación intersahariana en los últimos años, entre otros, los siguientes: la Organización para el Desarrollo del Río Senegal²; la Comisión del Río Níger; la Comisión de la Cuenca del Lago Chad o la Autoridad Liptako-Gourma³, etc.

Igualmente y en la última década se han producido en la región sahariana una serie de acuerdos de cooperación bilateral entre Estados pertenecientes a la misma, fenómeno que en otras latitudes ha precedido a la creación de agrupaciones regionales y acuerdos multilaterales de actuación conjunta.

En este terreno se ha destacado Libia, debido al reciente *boom* de su riqueza petrolera, que en pocos años la ha convertido en una potencia económica africana. Entre la revolución de 1969 y el final de 1976, Libia ha firmado 311 acuerdos bilaterales de cooperación, de ellos, 107 con diversos países africanos entre los que cabe destacar, en el contexto de nuestro estudio, el formalizado con Níger en 1976 sobre construcción de carreteras que enlacen ambos países; el firmado con Malí en abril del mismo año, en cuya virtud, y a pesar de no ser Estados fronterizos, Libia se compromete a cooperar en un ambicioso proyecto ganadero en la región de Gao-Timbuctú, proporcionando el 60 por 100 del capital; por otro acuerdo libio-maliano se ha establecido un Banco binacional con un capital de 500 millones de francos malianos⁴, en el que a Libia corresponderá el 51 por 100 de las acciones y cuyo objetivo consistirá en proporcionar préstamos a bajo interés para el desarrollo de la agricultura y ganadería de Malí, y por un tercer convenio bilateral Libia se ha comprometido a financiar un centro islámico y una escuela árabe en Malí.

Proyectos similares de cooperación han tenido su origen en Argelia, país también beneficiado por el *boom* petrolero, que ha firmado sendos acuerdos en este campo con Níger y con Malí, este último en relación con la carretera transahariana, de que luego hablaremos, y estableciendo una compañía conjunta de transporte para la utilización de la misma.

² Vid. artículo del autor en el número 147 de esta REVISTA (septiembre-octubre 1976) «La Organización para el Desarrollo del Río Senegal».

³ Vid. artículo del autor en el número 140 de esta REVISTA (julio-agosto 1975) «La Organización para el Desarrollo de Liptako-Gourma».

⁴ Un franco de Malí equivale a 0,01 franco francés.

Podrían mencionarse, por último, en esta misma línea los recientes acuerdos entre Chad y Sudán y entre Malí y Níger, países cuyas relaciones habían pasado por momentos críticos en los años anteriores.

Una de las principales razones que en el último quinquenio ha impulsado la cooperación multilateral de los países de la parte meridional del Sáhara ha sido la grave y conocida sequía saheliana, cuyos desastrosos efectos en el campo económico y humano y profundo e imprevisible impacto en lo político son de sobra conocidos y han sido abundantemente tratados en las páginas de esta REVISTA.

El primer organismo de carácter regional creado para hacer frente a sus efectos fue el Comité Interestatal para Combatir la Sequía en el Sahel (CILSS, según sus siglas en francés), creado en Uagadugu en 1973⁵, cuya sexta Conferencia ministerial, celebrada en diciembre de 1976 en Ndjamena (Chad), aprobó la creación, estatutos y programa de un centro meteorológico e hidráulico en Niamey para la preparación de técnicos e ingenieros, especializados en dichas materias, y se estudió la puesta en marcha de un Instituto del Sahel, de carácter técnico y de investigación, encargado de estudiar los problemas comunes a la zona en colaboración con los demás organismos especializados de ámbito regional ya existentes.

El Instituto comenzó a funcionar en septiembre del año siguiente en Bamako, donde tiene su sede, sugiriendo en el comunicado final de la reunión inaugural que el nuevo organismo se convirtiese en un centro de formación e investigación para técnicos de los países sahelianos, cuyos programas prioritarios serían: estudiar la protección y recogida de las cosechas; crear una unidad de planificación que abarque los campos social, económico y demográfico y el proporcionar información técnica y científica *ad hoc*.

También, relacionado con la aspiración a superar y prevenir para el futuro problemas como los surgidos por la gran sequía de 1973-74, se creó el Club de Amigos del Sahel, ejemplo de una colaboración conjunta de los países afectados con aquellos de mayor riqueza y tecnología que podían ayudarles en crisis similares.

La creación del Club fue aprobada por una reunión del CILSS a nivel de jefes de Estado, celebrada en Nuakchot en diciembre de 1975, y en el mismo participan las ocho naciones miembros del CILSS, 21 países desarrollados y 28 organizaciones internacionales.

⁵ Pertenecen al mismo: Alto Volta, Cabo Verde, Chad, Gambia, Malí, Mauritania, Níger y Senegal.

Celebró su primera sesión en marzo de 1976 y ha preparado un programa a largo plazo de ayuda a la zona saheliana, que en su primera fase, que concluirá en 1982, prevé la inversión de tres mil millones de dólares en obras de desarrollo de la región.

Pero el primero típica y puramente regional entre estos organismos de cooperación de ámbito sahariano, y al que se debe el proyecto conjunto más importante emprendido hasta ahora, es el Comité de Enlace Transahariano, creado en 1964 bajo los auspicios de la Comisión Económica para Africa de las Naciones Unidas.

En 1962 se celebraron los primeros contactos oficiales entre los Estados saharianos para estudiar y mejorar las redes de comunicación mutua, superando la barrera que para las mismas constituía el desierto, y dos años más tarde quedó constituido el Comité de Enlace por Argelia, Malí, Marruecos, Níger y Túnez, a los que más tarde se incorporarían Chad y Nigeria.

Su proyecto fundamental lo constituye la carretera transahariana, y cuenta con un Comité de Trabajo, con sede en Bamako, del que forman parte actualmente los tres países más directamente involucrados en el proyecto: Argelia, Malí y Níger.

En 1969 se iniciaron los estudios preliminares de la ruta transahariana por una misión de las Naciones Unidas, que llegó a la conclusión, hoy plenamente confirmada, de que la carretera constituía un proyecto factible y rentable. Estudios que fueron continuados en 1972 por un consorcio de empresas de Checoslovaquia, Canadá e Italia.

Con ayuda económica del UNDP y de los Estados Unidos, en septiembre de 1971 se iniciaron los trabajos, tomando como base la infraestructura viaria existente, la red de pistas que cruzaban el desierto y los estudios hechos por la misión de las Naciones Unidas.

El núcleo de su itinerario lo constituye la carretera de El Golea a In Salah y Tamanrasset, en Argelia central, bifurcándose en este último punto en dos ramales meridionales, uno a Malí y otro a Níger.

La carretera, que ha sido bautizada como «la ruta de la unidad», ha progresado considerablemente por la parte argelina, alcanzando en ocasiones el ritmo de construcción de 1.500 metros diarios en un terreno erizado de dificultades.

En Argelia se ha llegado en su construcción a la mitad del camino entre In Salah y Tamanrasset, calculándose que en el presente año llegue a la frontera de Níger y que todo el trazado por el territorio argelino esté concluido y asfaltado en 1980.

La parte correspondiente a Argelia—hasta ahora, como decimos, la más avanzada— se ha realizado por fuerzas de ingenieros del Ejército, por lo que su costo ha sido en extremo reducido en comparación con el que resultaría para los otros países participantes caso de realizarse con criterios y salarios de mercado, a lo que se une el hecho de los mayores gastos de infraestructura necesarios en aquéllos.

Inicialmente estaba prevista la conclusión del proyecto en 1975, previsiones que se revelaron—como es habitual en estos casos—optimistas en extremo ante las dificultades del mismo, calculando un reciente informe de las Naciones Unidas que el proyecto sería plenamente funcional en 1980, pudiendo transportar por carretera un volumen de 200.000 toneladas anuales de mercancías.

En octubre de 1977 se incorporó Nigeria al Comité de Enlace, dado su interés en encontrar rutas alternativas al sobresaturado puerto de Lagos para su comercio en plena expansión, por lo que el proyecto inicial puede hoy decirse que se convierte en la construcción de una gran arteria transafricana de Argel a Lagos con ramales a Malí y Níger en el desierto⁶.

Tras la adhesión de Nigeria han expresado su interés en participar en el proyecto y enlazar con la ruta transahariana tanto Libia como Alto Volta, tema planteado en la reciente Feria Comercial Panafricana de Argel.

Pero tampoco un proyecto tan eminentemente técnico como el de la carretera transahariana ha podido eludir el verse involucrado en temas de política internacional ajenos al mismo.

En marzo del pasado año se celebró en Niamey una reunión transahariana a nivel de jefes de Estado, con participación de los presidentes de Níger, Malí, Argelia y Chad y del primer ministro de Libia, observándose la ausencia de representantes de Marruecos y Túnez, actualmente, y aunque miembros del Comité de Enlace, apartados en la práctica de sus trabajos.

La reunión tenía inicialmente como objeto estudiar la cooperación económica entre los Estados participantes, pero los temas políticos dominaron la misma, en la que se aprobaron diversos acuerdos de esta índole, el más significativo de los cuales consistió en afirmar su apoyo al Polisario frente a Marruecos y Mauritania.

También con resonancias políticas, aunque fundamentalmente como vehículo para la cooperación económica transahariana, se constituyó por Argelia, Libia y Níger, en Ouargla (Argelia), en abril de 1976,

⁶ La red total transahariana sería, de acuerdo con ello, de 6.619 Km., de los cuales 3.266 Km. estarían en Argelia, 507 Km. en Malí, 587 Km. en Níger y 1.299 Km. en Nigeria.

la Organización Regional para los Estados del Sáhara, para promover la colaboración económica, técnica y cultural y las comunicaciones entre los tres países, con la explícita aspiración de convertirla en base de un organismo que en un futuro más o menos lejano aglutine a todos los Estados de la cuenca del Sáhara.

En una «cumbre» de dicha Organización, celebrada en Trípoli en noviembre de 1976, se acordó crear una Comisión Permanente para que supervise la cooperación entre los tres países y se afirmó la adhesión de los miembros a los principios de no alineación.

La flamante Organización ha invitado a adherirse a la misma a Chad y Malí —países no alineados—, sin que hasta ahora éstos hayan expresado su intención de hacerlo, debido tanto a diferencias territoriales del primero de ambos Estados con Libia como por la estrecha vinculación del segundo con los organismos de integración del África occidental⁷.

En el momento presente los especialistas creen que si se constituyese un gran bloque de Estados saharianos, éste significaría una oportunidad no desdeñable para lograr fácil acceso a los préstamos y ayuda de las naciones más desarrolladas y de los organismos internacionales de financiación, punto de vista compartido por los tecnócratas del MCE⁸ e idea que encuentra cada vez mayor receptividad entre los medios responsables de los países interesados, y que en el momento presente sólo obstaculizan las diferencias políticas entre los mismos, todavía lejos de solventarse.

LUIS MARINÁS OTERO

⁷ Vid. artículo del autor en el número 132 de esta REVISTA (marzo-abril 1974) «Los intentos de integración del África Occidental».

⁸ ESILOGHENE ESU: «Sahara States plan regional grouping», en *New African Development*, Londres, noviembre 1977, p. 1139.