



DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS
MESTRADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS
ESPECIALIDADE EM ESTUDOS DE SEGURANÇA, DA PAZ E DA GUERRA
UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA
“LUÍS DE CAMÕES”

**DINÂMICAS DA COOPERAÇÃO SINO-AFRICANA: O CASO DOS
INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS NA ETIÓPIA, QUÊNIA E
ANGOLA (2000-2024)**

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Relações Internacionais

Autora: Kari Larssen

Orientador: Professor Doutor Henrique Nuno Esteves Correia dos Santos Morais

Número da candidata: 30000862

Novembro 2025

Lisboa

DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação à minha mãe, que é um exemplo de força, resiliência e amor incondicional. Foi graças à dedicação incansável e ao esforço contínuo que tive acesso à educação e à oportunidade de crescer como pessoa e como profissional. Com esta etapa, cumpre-se o sonho de me ver alcançar um grau acadêmico superior e tornar-me a primeira mestre da nossa família.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar o meu profundo agradecimento a todos os docentes que me acompanharam ao longo do meu percurso académico, desde a Licenciatura na Universidade Autónoma de Lisboa. A dedicação, orientação e exigência foram fundamentais para a evolução do meu pensamento crítico e rigor científico.

Dirijo um agradecimento muito especial à minha mãe, ao meu noivo, aos meus amigos e aos colegas de licenciatura e mestrado, pelo apoio incondicional, pela confiança nas minhas capacidades e pelas palavras de incentivo que deram força para continuar, mesmo nos momentos mais desafiantes.

Reconheço, com especial apreço, o contributo do meu orientador de tese, cuja orientação, disponibilidade constante e sentido de compromisso foram essenciais para a concretização deste trabalho.

Não poderia deixar de realçar a experiência adquirida durante o meu percurso profissional no Banco Africano de Desenvolvimento, que me proporcionou não só conhecimentos nas áreas da economia e do investimento, como também a oportunidade de trabalhar em campo, em Angola, enriquecendo a minha visão prática e contextual sobre os temas abordados.

RESUMO

O transporte ferroviário em África teve um papel determinante no período pós-independência, ao facilitar a mobilidade e a distribuição de matérias-primas. Contudo, ao longo das décadas, perdeu relevância face ao investimento em infraestruturas rodoviárias.

Neste século, a ferrovia tem sido progressivamente valorizada devido aos impactos positivos a nível económico, social e ambiental.

Neste contexto, muitos países africanos têm procurado revitalizar e expandir as redes ferroviárias, recorrendo a parcerias internacionais. Destaca-se, neste domínio, a colaboração com a China, como também, no quadro da *Belt and Road Initiative (BRI)*. Esta iniciativa pretende criar uma rede global de comércio e investimento, conectando três continentes, África, Ásia e Europa, através de infraestruturas modernas.

A presente dissertação analisa as oportunidades, desafios e implicações do apoio financeiro chinês e da BRI no contexto africano, com foco na Etiópia, Quênia e Angola. O estudo avalia o papel da BRI enquanto instrumento de diplomacia económica e de projeção da presença chinesa na ordem global, como também em situações de *peacebuilding* e cooperação. Através de projetos ferroviários, a China tem reforçado a influência e promovido a integração regional, enquanto responde às necessidades de acesso a matérias-primas.

Adicionalmente, a investigação examina os efeitos económicos, políticos e sociais dos investimentos ferroviários nestes três países, com especial atenção às questões da dívida, transferência de conhecimento e sustentabilidade a longo prazo.

Por fim, reflete-se sobre as dinâmicas de cooperação entre a China e África, o envolvimento de outros atores internacionais, como os EUA, e as implicações geopolíticas da crescente competição entre potências globais no continente africano.

Palavras-Chave: Investimento; China; Caminhos-de-ferro; Desenvolvimento

ABSTRACT

Rail transport in Africa played a pivotal role in the post-independence period, facilitating mobility and the distribution of raw materials. However, over the decades, it lost prominence as investment priorities shifted towards road infrastructure.

Since the early 2000s, railways have regained strategic value due to the positive economic, social, and environmental impacts. In this context, African nations have sought to revitalize and expand the railway networks through international partnerships. Of particular note is the collaboration with China under the framework of the Belt and Road Initiative, a global strategy aimed at enhancing trade and investment connectivity across Africa, Asia, and Europe through modern infrastructure.

This dissertation analyses the opportunities, challenges, and implications of the BRI in the African context, focusing on Ethiopia, Kenya, and Angola. It examines the BRI not only as a tool of economic diplomacy and Chinese global outreach, but also within the scope of peacebuilding and cooperation. Through railway projects, China has reinforced its regional influence while promoting integration and securing access to natural resources.

Additionally, the research explores the economic, social, and political impacts of railway investments in the three case study countries, with emphasis on debt, technology transfer, and long-term viability.

Finally, the dissertation reflects on the evolving dynamics of China-Africa cooperation, the engagement of other international actors, such as the USA and the geopolitical ramifications of growing competition between global powers on the African continent.

Keywords: Investment; China; Railways; Development

LISTA DE ABREVIATURAS

AFC – Africa Finance Corporation

AfCFTA - Área de Livre Comércio Continental Africana

AfDB – African Development Bank

AfDB/BAD – Banco Africano de Desenvolvimento

AIIB - Asian Infrastructure Investment Bank

BRI – Belt and Road Initiative

CB – Consenso de Beijing

CCECC – China Civil Engineering Construction Corporation

CEEAC – Comunidade Económica dos Estados da Africa Central

CFB – Caminhos de Ferro de Benguela

CFL – Caminhos de Ferro de Luanda

CHEC – China Harbour Engineering Company

CPEC – Corredor Economico China-Paquistão

CRBC – China Road and Bridge Corporation

CRCC – China Railway Construction Company

CREC – China Railway Engineering Corporation

CW – Consenso de Washington

DFI – Development Finance Institutions

EAC - Acordo-Quadro entre a China e a Comunidade da África Oriental

EDI – Economic Diversification Index

EPLF – Frente de Libertação do Povo Eritreu

EPRDF – Frente Democrática Revolucionaria do Povo Etíope

ERC – Ethiopian Railway Corporation

EUA – Estados Unidos da América

FDI - Investimento Direto Estrangeiro

FMI – Fundo Monetário Internacional

FNLA – Frente Nacional de Libertação Angolana

FOCAC - Fórum de Cooperação China-África

GoA – Governo de Angola

GoK – Governo do Quênia

GTP – Plano de Crescimento e Transformação

ICACPPS - Iniciativa para a Parceria de Cooperação Sino-Africana para a Paz e Segurança

ICBC – Industrial and Comercial Bank of China

IDE - Investimento Direto Estrangeiro

IDH – Índice Desenvolvimento Humano

IFC – International Finance Corporation

INFCA – Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola

KRC – Kenya Railway Corporation

LCTTF – Lobito Corridor Transit Transport Facilitation Agreement

MCA - Mercado Comum Africano

MoU – Memorandum of Understanding

MPLA – Movimento Popular de Liberdade Angolana

MSR – Maritime Silk Road

NEPAD – New Partnership for Africa’s Development

NSO – Non-Sovereign Operation

OBOR – One Belt One Road

ODA - Assistência Oficial ao Desenvolvimento

ODM - Objetivos de Desenvolvimento do Milénio

OLF – Frente de Libertação Oromo

ONLF – Frente de Libertação Nacional do Ogaden

ONU – Organização das Nações Unidas

PGII – Parceria para Infraestrutura e Investimento Global

PIDA - Programme for Infrastructure Development in Africa

PLA – People’s Liberation Army

PME – Pequenas e Medias Empresas

RDC - República Democrática do Congo

REC – Comunidade Económica Regional

RGL - Região dos Grandes Lagos

RI – Relações Internacionais

RNB – Rendimento Nacional Bruto

SADC – Comunidade de Desenvolvimento Africa Austral

SDG – Sustainable Development Goal

SGR – Standard Gauge Railway

SREB - Silk Road Economic Belt

TAZARA – Tanzania – Zambia Railway Authority

TPLF – Frente de Libertação do Povo do Tigray

UA – União Africana

UE – União Europeia

UNITA – União para a Independência Total de Angola

ZEE – Zona Económica Especial

Índice

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I – Ascensão da influência chinesa em África	20
1.1. Integração da China em África, <i>soft power</i> e o <i>peacebuilding</i> pós-guerra	20
1.1.1. Emergência da China na era pós-colonial e a integração do <i>Soft Power</i> chinês.....	24
1.1.2. <i>Peacebuilding</i> e Cooperação: China – África	29
1.2. Investimento ferroviário da China, vantagens e desvantagens e os respetivos impactos.....	34
CAPÍTULO II – <i>Belt and Road Initiative</i> e o Desenvolvimento para África	37
2.1. <i>Belt and Road Initiative</i> desde o seu começo	37
2.1.1. <i>Belt</i> : A Estratégia Terrestre da China.....	42
2.1.2. <i>Road</i> : Expandindo a Conectividade Marítima	44
2.2. Expansão da BRI em África: Parceria estratégica e modelo financeiro	46
2.3. Coligação estratégica China-África para o desenvolvimento de infraestruturas.....	50
2.3. O globalismo chinês, o regionalismo africano e as estratégias territoriais dos Estados.....	52
Capítulo III – Estudos de caso, um olhar sobre a Etiópia, o Quênia e Angola em relação ao investimento ferroviário chinês	58
3.1. Etiópia	58
3.1.1. Enquadramento geográfico e contexto histórico dos caminhos-de-ferro	58
3.1.2. Relação diplomática entre Etiópia e a China e os seus impactos	59
3.1.3. Desenvolvimento do Corredor Addis Abeba – Djibuti.....	63
3.1.4. Tensão multicultural que trará união ou divisão.....	66
3.2. Quênia	68
3.2.1. Contextualização geográfica dos caminhos-de-ferro	68
3.2.2. Relações comerciais entre o Quênia e a China e os seus dados económicos	72
3.2.3. <i>Kenya's Standard Gauge Railway</i> : Impactos e consequências socioeconómicos, sociais e ambientais.....	77
3.2.4. Dívida externa e o seu impacto	79
3.3. Angola e o Corredor do Lobito.....	83
3.3.1. Posicionamento entre Angola e a China e a necessidade de diversificar os parceiros económicos.....	83
3.3.2. Investimento chinês, o crescimento do PIB e os impactos socioeconómicos	86
3.3.3. Importância do corredor do Lobito.....	88
3.3.4. Competição de influência chinesa e americana em Angola.....	95
Considerações Finais.....	100
Referências Bibliográficas	107

INTRODUÇÃO

1) Apresentação e delimitação do tema

Esta dissertação pretende analisar as dinâmicas da cooperação sino-africana, com uma visão nos investimentos ferroviários na Etiópia, Quênia e Angola, no período de 2000 a 2024. Tentaremos descrever os caminhos da política externa da China em relação a África, no âmbito da implementação da *Belt and Road Initiative* (BRI), com foco específico nos projetos de infraestruturas no contexto dos caminhos-de-ferro. Escolhemos os supramencionados países dado que os primeiros investimentos ferroviários chineses foram efetuados na Etiópia e no Quênia, onde enfrentaram dificuldades na implementação e negociação que certamente balizaram o posicionamento sequente da China em relação a África. Escolhemos ainda Angola devido aos investimentos chineses realizados no porto do Lobito, uma área de forte atratividade internacional também para os EUA.

2) Perguntas de partida/hipóteses

A pergunta de partida principal foi, “qual é o impacto do investimento chinês no desenvolvimento de infraestruturas ferroviárias em África?”

Embora este seja o ponto central da investigação, apresentam-se algumas questões secundárias que irão ajudar e complementar a pesquisa, tais como:

- Quais são as vantagens socioeconómicas para os países africanos analisados em face dos investimentos chineses nos caminhos de ferro?
- Quais são os ganhos para a economia chinesa com este investimento em território africano?
- No caso de Angola, em face do novo envolvimento dos EUA no corredor do Lobito, haverá uma corrida de influência geopolítica nesta região?

Hipótese I: Os investimentos da China em infraestruturas ferroviárias em África originarão benefícios para os países africanos estudados, perante a melhoria da conexão interna e externa, que permite a promoção do comércio internacional, bem como o crescimento e o desenvolvimento económico. No entanto, estes países também podem enfrentar desafios

relacionados à sustentabilidade financeira, financeira e à dependência tecnológica da China fruto deste investimento.

Hipótese II: O investimento da China trará benefícios consideráveis para a economia chinesa, garantindo o acesso a recursos naturais estratégicos, permitindo a expansão dos mercados africanos para produtos chineses e reforçando a influência diplomática e a presença da China no continente. Além disso, a crescente presença dos EUA no corredor do Lobito, em Angola, poderá desencadear uma intensificação da competição geopolítica na região, afetando a estabilidade política e económica da região.

3) Objetivos da investigação

A definição dos objetivos de pesquisa determina como o estudo deve ser realizado e guiado. Os objetivos também influenciam a eficácia da pesquisa dos dados e que metodologia científica será utilizada.

O objetivo central desta investigação, será analisar a política externa da China em África, observar o desenvolvimento e eficiência da *Belt and Road Initiative*, que impactos socioeconómicos trará esse investimento ferroviário para o continente africano e executar um estudo de caso que abrange três países - Etiópia, Quênia e Angola - onde procuraremos perceber a dinâmica do investimento chinês.

Para atingirmos este objetivo central, vamos também definir alguns objetivos específicos:

- Avaliar e analisar o contexto em que a China se posiciona como um ator internacional pela realização destes investimentos ferroviários; identificar a relação diplomática China – países africanos analisados e como esta contribui para os investimentos no continente africano;

- Demonstrar como a *Belt and Road Initiative* pode trazer benefícios para o continente africano em termos socioeconómicos, de segurança territorial e política.

- Analisar financeiramente os diversos investimentos ferroviários realizados nos países em análise e que impactos causam nas dívidas externas.

4) Justificação

Para justificar o motivo principal para o estudo e investigação sobre os impactos dos caminhos-de-ferro africanos financiados pela China, focamo-nos principalmente no

desenvolvimento económico, pois as infraestruturas ferroviárias têm um papel crucial para o transporte de recursos, mercadorias e também serve como meio de transporte alternativo para a população.

O financiamento chinês traz vantagens para o comércio internacional e regional, proporcionando auxílio na criação de empregos.

Os caminhos-de-ferro têm extrema importância, porque incentivam a integração regional, o comércio e a maior conectividade entre países e pessoas.

É importante estudar esta dimensão, pois o financiamento chinês nos projetos de infraestruturas, tem implicações geopolíticas no contexto da corrida ao poder na ordem mundial, que impele a China a tentar aumentar a influência política e económica em África. A justificação pessoal, é que eu sou angolana e natural da cidade do Lobito, Benguela, onde um dos maiores investimentos está a ocorrer atualmente nas infraestruturas ferroviárias, como tal, será importante analisar as vantagens e desvantagens competitivas do mesmo.

5) Estado da arte

A crescente presença de atores económicos e políticos chineses em África reflete um conjunto de dinâmicas que moldaram as relações externas do continente africano desde o fim da Guerra Fria. (Kopinski, Polus, & Taylor, 2012)

A dimensão política desse aumento de interesse por parte da China, pode ser identificada a partir do incidente da Praça de Tiananmen em 1989, quando a China enfrentou pressão dos antigos parceiros económicos no Ocidente, particularmente EUA, União Europeia e organizações internacionais como o Banco Mundial.

A China encontrou um apoio sólido em África. Vários líderes africanos viam e ainda veem a China como um exemplo de sucesso, pois a mesma conseguiu alcançar um crescimento económico sem seguir o modelo governativo ou orientações do Ocidente. (Kopinski, Polus, & Taylor, 2012)

A China, tem o objetivo de avançar no palco internacional. Isso implica garantir recursos energéticos e novos mercados para promover a economia chinesa, daí todos os compromissos económicos serem orientados para a obtenção de lucro. (Kopinski, Polus, & Taylor, 2012, p. 65)

Mas a relação sino-africana não se baseou apenas em apoios mútuos, mas também, devido à história semelhante que tiveram. África é um continente rico em recursos naturais,

como ouro, cobre, lítio, petróleo e minerais de terras raras, tornando-se uma das principais razões para o investimento e a presença da China no continente africano. Com o crescimento da China como ator geoeconómico, veio a necessidade urgente de petróleo, que tornou-se uma das principais razões para o aumento da atividade económica chinesa em África, nas últimas duas décadas. A China tem uma grande procura energética para alimentar todo o complexo industrial.

O ouro é estratégico para a China, porque é uma reserva de valor inalterável com a inflação e é aceite como moeda de troca por todos os países do mundo. O lítio e o cobre são importantes para a produção de baterias de última geração que estão por trás do movimento de transição energética fundamentado pelos SDG (Sustainable Development Goals) da Organização das Nações Unidas (ONU). Os minerais de terras raras e o coltan, são necessários para a fabricação de todos os equipamentos eletrónicos.

De facto, a taxa de crescimento anual do PIB em África tem aumentado gradualmente, em grande parte devido ao impacto dos investimentos económicos da China na região e, mais especificamente, na aquisição de petróleo. (Kopinski, Polus, & Taylor, 2012, p. 68)

África é um continente que possui uma escassez de capital, tem uma base de produção limitada, depende fortemente das importações, carece de infraestruturas básicas e exporta em grandes quantidades recursos naturais. Por exemplo, Angola exporta petróleo e a República Democrática do Congo (RDC) exporta cobre. Por outro lado, a China possui capital para investimento, uma vasta base de exportação de produtos manufaturados, e está disposta a construir infraestruturas, importa uma elevada quantidade de petróleo e outros recursos naturais (matéria-prima).

Devido a isto, a China disponibilizou uma parceria estratégica fundamentada em benefícios mútuos, que se torna em uma relação muito benéfica para África. (Lisimba A. F., 2020, p. 82)

As políticas na relação sino-africana são baseadas nos cinco princípios de coexistência pacífica da China. Esses princípios definem de forma prática a maneira como a China apresenta a política externa, que são: respeito pela soberania de cada Estado; um acordo de não agressão; não interferência nos assuntos internos; igualdade e benefício mútuo; e coexistência pacífica com os Estados na procura de interesses comuns. (Kopinski, Polus, & Taylor, 2012, p. 12)

O conceito de *soft power* surgiu em 1990, com base nas ideias de Joseph Nye. (Jr, 1990) O *soft power* chinês está incorporado no modelo de desenvolvimento da China, na política externa, instituições e definição de agendas, que se concentram em três aspetos, a diplomacia

cultural, a diplomacia multilateral e programas de assistência ao exterior.

A BRI representa uma extensão da estratégia global da China, que teve início com a política de “Reforma e Abertura” em 1978. Essa política, inicialmente focada na introdução de tecnologia avançada e investimentos na China, evoluiu para a política de *going out*¹ na década de 1990. Nessa fase, as empresas chinesas foram incentivadas a “sair”, acelerando assim o processo de internacionalização da China. (Weng, et al., 2021)

Através da BRI de 2013, a China encontra-se cada vez mais envolvida na cooperação económica internacional e no financiamento a transformação de infraestruturas. Esta iniciativa é um dos meios de interação e integração global. A ideia subjacente à BRI implica a criação de uma rota de transporte entre a China e os países participantes, com o intuito de proporcionar um corredor de comércio e investimento mais eficaz.

África não fazia parte da ideia inicial da BRI de 2013, mas também não tinha sido oficialmente excluída. Os investimentos a serem feitos em África dependeriam da especificidade de cada projeto e das necessidades da China e do país em questão.

Após a decisão de expandir a iniciativa para o continente africano, o governo chinês comprometeu-se, em 2015, a disponibilizar US\$60 biliões durante o Fórum de Cooperação China- África (FOCAC). Este progresso nos caminhos-de-ferro da BRI incluindo África, ficou denominado *Railway Economic Belt*. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024, p. 56)

A China apresentou-se como uma fonte significativa de financiamento oficial para os países africanos, especialmente no que diz respeito às infraestruturas e, observa-se que China é, atualmente, a principal fonte de financiamento dos sistemas ferroviários em África. (Marson, Maggi, & Scacchi, 2021)

Nos últimos anos, tem havido um reconhecimento crescente do transporte ferroviário, devido aos potenciais benefícios nas áreas social, económica e ambiental. Esse aumento de reconhecimento é impulsionado pelo acordo da Área de Livre Comércio Continental Africana (AfCFTA), que destaca a necessidade de evolução estratégico da rede ferroviária no continente.

Com o intuito de fomentar o transporte ferroviário, os países africanos avançaram progressivamente com a construção de novas linhas ferroviárias e a renovação das existentes por meio de colaborações internacionais, como por exemplo, criar parcerias com o governo

¹ Estratégia governamental da China apresentada nos anos 2000 para promover a internacionalização de empresas nacionais, tendo em vista investimentos em setores estratégicos como instrumento de transformação.

chinês ou com o Banco Mundial, que têm viabilizado a reestruturação de vários projetos ferroviários em todo o continente africano. (Bouraima, et al., 2022)

Na região da África Oriental, existem duas redes ferroviárias financiadas pela China, a primeira, abrange a Tanzânia, o Quênia e o Uganda, enquanto a segunda, conecta a Etiópia (Adis Abeba) ao Djibuti. Na África Ocidental, há duas redes internacionais que ligam países sem litoral entre si, como é o caso do Burkina Faso e Mali.

Os impactos positivos dos projetos ferroviários na economia africana permanecem incontestáveis, especialmente no que diz respeito à criação de emprego e no aumento das receitas de cada país. O setor ferroviário em África enfrenta encargos significativos relacionados à responsabilidade social, problemas de gestão, clientelismo e alegações de corrupção. A dívida e a corrupção, são de forma constante identificadas como as principais causas dos aspetos negativos associados a esses projetos.

A abordagem da China para a cooperação internacional, baseada na política de não-interferência, elimina as condições políticas ligadas ao financiamento, tais como as exigências de privatização. Isso assegura a conformidade com as prioridades nacionais e o amadurecimento de setores estratégicos nos países beneficiários, constituindo assim um aspeto positivo (Marson, Maggi, & Scacchi, 2021, pp. 3-4). Já no lado negativo, a política de não interferência da China pode resultar no apoio a regimes corruptos e autoritários.

Sendo a China uma potência económica mundial, percebe-se que esta, possa ter interesses meramente económicos com os investimentos. Com base em dados de importação e exportação, nota-se que a exportação de produtos primários de África para a China não apresenta significado estatístico, por isso não se consegue concluir se o interesse da China em financiar África, é de facto o de aquisição de recursos naturais cujo transporte até aos portos para exportação é facilitado pelas ferrovias financiadas (Lisimba A. F., 2020, p. 119).

Por fim, a abordagem da China segue o princípio de alinhar as prioridades do país beneficiado com as outras entidades nacionais ou internacionais, refletindo a eficácia na cooperação para o crescimento.

Dois dos maiores sucessos até os dias de hoje da BRI em África foram as seguintes linhas férreas, o ADR² de 752 km (que liga a capital sem acesso ao mar da Etiópia, a uma estação a poucos quilómetros do porto de águas profundas de Djibouti, que alberga a primeira base naval do Exército de Libertação do Povo Chinês) que foi inaugurado em 2016, e o SGR³

² ADR: Addis-Ababa-Djibouti Railway

³ SGR: Kenya's Standard Gauge Railway

de 480 km (que liga a capital do Quênia ao Porto de Mombasa) inaugurado em 2017. Ambas as linhas ferroviárias conectam as capitais aos portos marítimos. (Carrai, 2021)

Os contextos sociais e políticos tiveram impacto na construção e operação das ferrovias em cada país, suscitando dúvidas acerca dos resultados a longo prazo destes e de outros projetos de infraestrutura da BRI. (Weng, et al., 2021, p. 3)

Podemos observar que na Etiópia, os conflitos étnicos emergiram como um desafio significativo para o funcionamento da linha ferroviária. A Etiópia abriga cerca de 80 grupos étnicos, e a instabilidade política levou a que as linhas férreas se tornassem o foco das rivalidades étnicas. A questão da ferrovia de Adis Abeba-Djibuti reside na divisão do poder político e na distribuição dos benefícios entre os diversos grupos étnicos. (Weng, et al., 2021, p. 8)

No Quênia, apesar dos caminhos-de-ferro terem melhorado os transportes públicos e diminuído o tempo de deslocação entre Nairobi e Mombaça, também surgiram desafios. A construção deste projeto contribuiu para a dívida externa do Quênia que, em 2019, já representava 57% do total da dívida, o que originou críticas ao presidente do Quênia relativas ao custo do SGR e ao impacto do mesmo nas finanças públicas do país. (Weng, et al., 2021, pp. 8-9)

Um dos investimentos ferroviários realizados pelos chineses, também foi no corredor do Lobito, que engloba o porto da cidade, e o Caminho de Ferro de Benguela, estendendo-se por mais de 1300 quilómetros. Esta rota é crucial devido à rapidez na exportação de cobre, cobalto e outros minerais de países como Zâmbia e a RDC.

A BRI da China é essencialmente global na abrangência e diretrizes, pois os projetos de conectividade planeiam a interligação entre macro e microrregiões na Ásia, Europa, Oceânia e África, juntamente com diversos corredores regionais. A relação entre a inclusão de África na BRI da China e os regionalismos africanos é complexa e contraditória.

O globalismo inerente à BRI da China e as políticas de infraestrutura africanas fortemente nacionalistas entram em conflito, minando, em última instância, o propósito crucial das ferrovias de fomentar o regionalismo africano emergente, orientado para a conexão com o interior do continente. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

Numa perspetiva africana, o estímulo a expansão de infraestruturas na região tem como objetivo estabelecer uma cooperação mais estreita entre as economias africanas. As redes ferroviárias concentram-se não apenas em fortalecer a capacidade de importação das economias regionais, mas também em aumentar o potencial de exportação. (Zajontz, Pádraig Carmody,

Bagwandeem, & Leysens, 2024, p. 140)

Os projetos ferroviários recentes no continente, têm como foco principal aprimorar a conectividade transfronteiriça entre os portos marítimos e as áreas de produção, especialmente nos setores agrícolas e mineiros, além dos centros de consumo localizados nas grandes cidades do interior.

Embora vários projetos ferroviários financiados pela China tenham alcance regional, o controle e a autoridade sobre infraestruturas permaneceram nas mãos dos governos nacionais, que os utilizaram para promover o poder político através da apresentação de resultados rápidos e visíveis de progresso para o público interno. Isso prejudicou consideravelmente as perspectivas de um regionalismo ferroviário eficaz.

Embora tenham surgido novos projetos em alguns países, como a Etiópia e o Quênia, existem preocupações sobre a viabilidade a longo prazo.

Os caminhos-de-ferro são ideais para o transporte de grandes quantidades de mercadorias a longas distâncias, conectando vários locais de fornecimento de matérias-primas aos portos internacionais ligados à China. Considerando a alta taxa de desemprego em África, uma das principais perspectivas económicas é a criação de empregos e receitas.

Uma implementação mais eficaz dos projetos de infraestrutura do BRI requer uma compreensão aprimorada dos sistemas de governação local, em particular através do alinhamento com as disposições institucionais e políticas dos países parceiros.

Com base nas abordagens teóricas desenvolvidas no âmbito do neorrealismo e construtivismo, onde o neorrealismo é uma consequência das teorias tradicionais do equilíbrio de poder nas relações internacionais (RI) e foi inicialmente articulado por Kenneth Waltz em 1975 e 1979. Ele diferencia-se da teoria mais antiga (realismo), principalmente pela tentativa de ser mais teórico, seguindo um estilo semelhante ao da economia, especialmente pelas comparações da política das grandes potências com um mercado oligopolista e pelos pressupostos deliberadamente simples sobre a natureza das RI. A principal afirmação teórica é que, na política internacional, a possibilidade de guerra está sempre presente. O sistema internacional é visto como anárquico. (McKeown, 2014)

Por outro lado, o construtivismo vê o mundo e o que podemos saber sobre o mesmo como socialmente construído. Essa perspectiva refere-se à natureza da realidade e à natureza do conhecimento, também conhecidas como ontologia e epistemologia na linguagem de pesquisa. Alexander Wendt (1995) oferece um excelente exemplo que ilustra a construção social da realidade. (Theys, 2018)

Os investimentos chineses em infraestruturas ferroviárias em África, podem ser analisados sob as perspetivas das teorias neorrealista e construtivista. De acordo com o neorrealismo, a China procura garantir acesso a recursos naturais estratégicos e fortalecer a influência geopolítica na região por meio de projetos como a construção de ferrovias que facilitam o transporte de recursos para os portos internacionais. Por outro lado, o construtivismo destaca o *soft power* da China, promovendo práticas de dinamização e estabilidade política por meio de normas globais de cooperação e desenvolvimento. Em conjunto, essas teorias oferecem uma visão abrangente dos motivos, estratégias e impactos dos investimentos chineses em África.

6) Metodologia e técnicas de investigação

A metodologia é uma ferramenta valiosa para explicar as decisões que os pesquisadores tomam para traçar os estudos, desde a escolha dos tópicos até a obtenção dos resultados.

Os projetos de dissertação consistem em planos e procedimentos de investigação, que abrangem desde suposições gerais até a um método específico de recolha, análise e interpretação de dados. Dado que este tópico engloba várias dimensões distintas, não é possível abordá-las dentro da finalidade desta dissertação. Por conseguinte, as próprias teorias das relações internacionais irão desempenhar um papel importante no desenvolvimento da metodologia desta investigação, como referidas acima neorrealismo e construtivismo. Esta investigação será baseada em ampla revisão bibliográfica para melhor compreensão da dimensão política e diplomática, como também pela vertente histórica.

Além disso, será realizada uma análise de dados estatísticos para percebermos os valores monetários investidos em cada país analisado e aprofundar a perceção dos impactos ferroviários nos mesmos. Igualmente, faremos a avaliação e análise de fontes oficiais, com base em diversos artigos científicos, revistas e fontes bibliográficas.

Os métodos de abordagem adotados incluem a utilização do método indutivo, com o objetivo de deduzir conclusões a partir de observações específicas e chegar a generalizações mais amplas. No que diz respeito aos métodos de procedimento, o foco principal é o método histórico, utilizado como base primária para contextualizar o desenvolvimento das políticas externas da China, a implementação da BRI e a construção das linhas ferroviárias. Além disso, o método estatístico será aplicado secundariamente para análise quantitativa de dados relevantes.

O tipo de pesquisa realizado é dividido em duas abordagens, uma abordagem exploratória quantitativa baseada em pesquisa bibliográfica, focando na revisão de artigos científicos e livros publicados para estabelecer uma base teórica sólida, e uma abordagem explicativa qualitativa, através de um estudo de caso, onde iremos explorar as percepções e decisões estratégicas dos atores envolvidos em relação aos impactos socioeconómicos, políticos e ambientais das infraestruturas ferroviárias financiadas pela China em países africanos.

Esta metodologia permitirá uma compreensão profunda e abrangente dos fenómenos em estudo, combinando uma análise histórica e investigação estatística para elucidar as complexidades das RI e infraestruturais envolvidas.

CAPÍTULO I – Ascensão da influência chinesa em África

1.1. Integração da China em África, *soft power* e o *peacebuilding* pós-guerra

A ordem internacional no século XXI sofre uma transformação económica importante. Há uma deslocação do poder económico do Norte para o Oriente, com o surgimento de potências como a China, a Rússia e a Índia.

Embora o crescimento económico tenha sido continuo no continente asiático, há um continente que se afirma como o principal espaço para investimento, detendo vastas quantidades de matérias-primas e outros recursos para o crescimento resiliente: África. Com as vastas reservas de recursos naturais e um mercado de grande dimensão, África rapidamente tornou-se o alvo mais desejado pelas economias, àquela altura, emergentes. (Alden & Large, *New Directions in Africa–China Studies*, 2018)

Os países correspondentes aos chamados “mercados emergentes” manifestaram grande apreço pela ascensão da China na ordem global e procuraram criar ligações e cooperação com o país para reinventar os modelos de desenvolvimento. África, durante longos anos, olhava para a China como um ator global que podia apoiar a transformação do continente, tendo em consideração a própria trajetória de crescimento socioeconómico.

Desde o início do século XXI até aos dias atuais, a relação entre a China e a África tem atraído a atenção global devido ao rápido crescimento, às implicações geopolíticas provenientes dessa parceria e aos efeitos de longo prazo no crescimento e desenvolvimento do continente africano. (Alden & Large, *New Directions in Africa–China Studies*, 2018)

Contudo, à medida que esta aliança emergente entre a China e África começa a ter implicações na geopolítica, na geoeconomia e nos objetivos geoestratégicos, os impactos não se limitam apenas à China e à África, mas também se estendem ao Norte Global.

Uma das implicações das relações económicas entre a China e a África é o risco de cair numa armadilha colonial, um padrão comercial em que África limita-se a ser fornecedora de recursos e minerais, mais conhecido como a Teoria de Dependência⁴, enquanto a China exporta bens manufaturados e tecnologias para o continente. (Wallerstein, 1974)

⁴ Teoria de Dependência: A teoria da dependência é uma relação desigual entre países desenvolvidos e países subdesenvolvidos, marcada pelo controlo e pela troca desequilibrada de recursos em favor dos primeiros.

O aspeto positivo desta cooperação sino-africana é que esta oferece uma oportunidade para os países africanos reavaliarem as estratégias de desenvolvimento e estratégias de negociação com diversos parceiros. No entanto, o grande desafio para os Estados africanos é gerir e moldar esta interação com a China de forma a garantir que beneficie as próprias economias, evitando o subdesenvolvimento, a corrupção e problemas socioeconómicos. (Wallerstein, 1974)

O crescimento económico de África fundava-se nos modelos económicos da União Europeia (UE) e dos Estados Unidos da América (EUA), fundamentados no Consenso de Washington (CW), que continua a influenciar a estrutura económica de muitos países.

O CW é um conjunto de dez diretrizes económicas criadas entre 1980 e 1990 pelo FMI, Banco Mundial e o Departamento do Tesouro dos EUA, com o objetivo de promover o ajustamento macroeconómico nos países emergentes. As principais diretrizes incluem: reformas tributárias, privatização de empresas estatais e liberalização comercial.

Em contrapartida, quando a China começou a investir e a estimular o avanço em África, foi criado um modelo de desenvolvimento chinês, conhecido como Consenso de Beijing (CB), que não impõe condicionantes políticas e legislativas. Este modelo oferece flexibilidade política, parcerias económicas não intrusivas e soberania nacional.

Por esta razão, este modelo ganhou destaque e foi bem recebido pelos Estados africanos como uma alternativa ao modelo anterior. (Bennhold, 2011)

As políticas do CW em África ignoravam as circunstâncias específicas de cada país africano, adotando uma abordagem genérica que não conseguia catalisar o crescimento no continente. Em contraste, o CB, como modelo de desenvolvimento económico, incentiva uma forte participação do Estado nas atividades económicas e no processo de progressão de cada país. (Mora, 2022)

Além disso, o CB é visto pela maioria dos governos africanos como mais adequado, pois oferece empréstimos e subsídios com condições mais flexíveis em comparação com o CW. A principal razão é que o CB apoia assistência económica e política mais direta para África, enquanto o CW está centrado em reformas institucionais impostas pelo Banco Mundial e pelo FMI como pré-requisitos para qualquer assistência ao desenvolvimento.

O continente africano, sentindo-se explorado e percebendo que, para o Norte Global o ajudar na potenciação, era necessário cumprir uma série de exigências, por isso, começaram gradualmente a adotar o modelo chinês de desenvolvimento económico.

Desde o início da relação sino-africana, a China realizou investimentos de grande proporção em África, liderados pela Assistência Oficial ao Desenvolvimento (ODA) e pela política externa que procura consolidar um novo parceiro na transformação do continente.

O envolvimento da China com África caracteriza-se por uma estreita ligação entre comércio, investimento e financiamento, onde quase todos os países africanos beneficiam do Investimento Direto Estrangeiro (IDE) chinês, que se estende por todo o continente.

O IDE chinês em África intensificou-se desde 2004, quando o Governo da China implementou medidas como os fundos de investimento, para incentivar o investimento no exterior. (Bank, 2015)

Reconhecendo a necessidade urgente de IDE para os modelos de crescimento económico africano, Pequim vê África como uma fonte de recursos e um mercado estratégico para a instalação de indústrias chinesas, promovendo a criação de emprego e aumentando a influência geopolítica.

Este registou um forte crescimento em África durante a crise financeira global de 2008, período em que os governos ocidentais começaram a introduzir programas de empréstimos preferenciais.

No entanto, a China tende a projetar que não é como uma economia em busca de recursos africanos, mas como um país em transição comprometido em potenciar as perspetivas de crescimento económico do continente.

Os investimentos chineses em África abrangem financiamento de grandes projetos de infraestrutura, o perdão das crescentes dívidas, o apoio a capacitação de recursos humanos, e a oferta de acesso aos mercados chineses, preenchendo lacunas críticas em setores como comércio e infraestrutura. (Mlambo, Mlambo, & Mubecua, 2018)

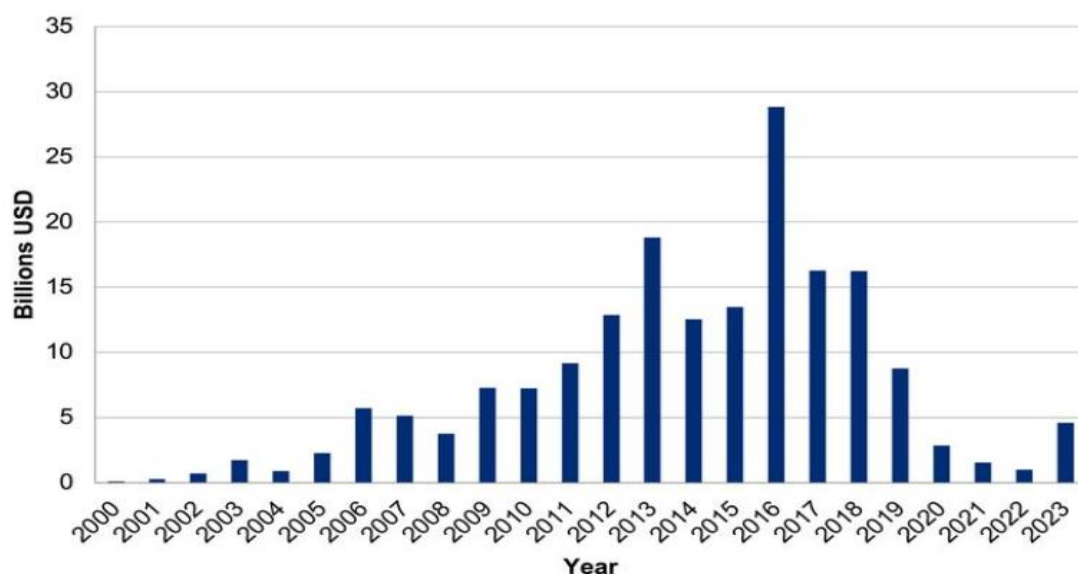


Fig.1 - Empréstimos da China a África, 2000-2023. Fonte: (Center, 2024)

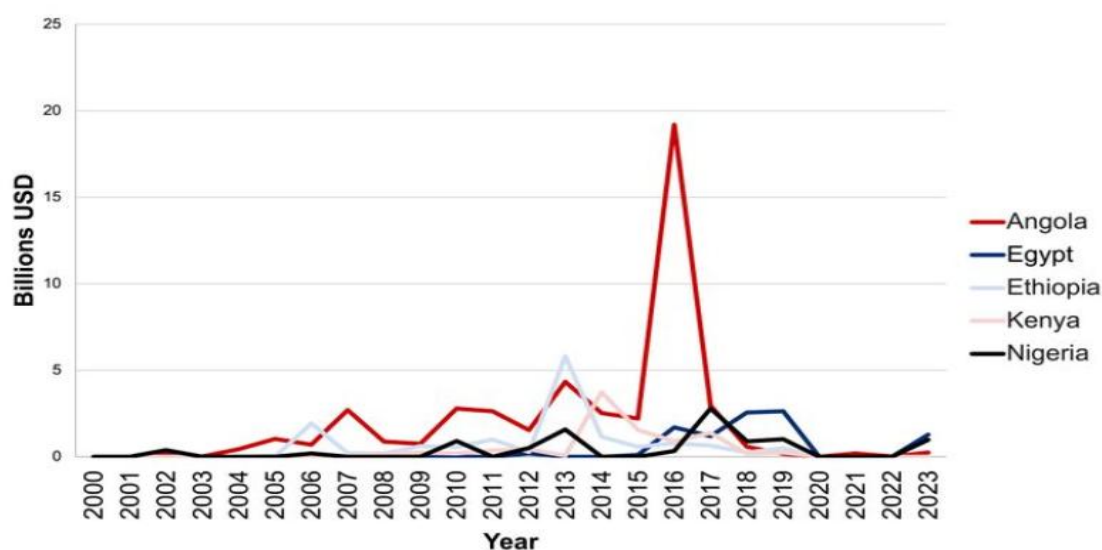


Fig.2 - Os cinco principais devedores africanos da China, 2000-2023. Fonte: (Center, 2024)

Os investimentos de Pequim em África têm-se concentrado fortemente em infraestrutura e comércio, uma abordagem bem recebida pelos líderes africanos. Além disso, a China não impõe obrigações políticas nas relações com os países africanos e muitas vezes investe em setores que os doadores ocidentais evitam.

A relação atual entre a China e África parece ser mutuamente benéfica: a China assegura o acesso aos recursos de que necessita, enquanto África atrai o IDE de Pequim.

Este cenário reflete uma parceria vantajosa para ambas as partes, com África a acolher de forma contínua os investimentos chineses como um motor crucial para o crescimento económico. (Mlambo, Mlambo, & Mubecua, 2018)

Os investimentos chineses em África têm sido contestados devido a alegações de procedimentos de investimento e concorrência desiguais, preocupações com a segurança dos trabalhadores africanos, salários baixos, incumprimento das leis laborais locais, dificuldade em atrair e desenvolver mão de obra africana e, por vezes, práticas autoritárias.

Além disso, as pequenas empresas africanas enfrentam sérias dificuldades devido à concorrência de importações chinesas, que são baratas e facilmente acessíveis. Também se aponta que a China não promove a boa governação em África, uma vez que não divulga dados precisos sobre os investimentos e assistência técnica no continente.

Estes desafios podem gerar complicações nas relações atuais e futuras entre a China e África, especialmente no que se refere a investimentos em infraestrutura.

1.1.1. Emergência da China na era pós-colonial e a integração do *Soft Power* chinês

Do lado do continente africano a crescente relação com a China é um dos aspetos mais estratégicos da expansão global, após um período de colonialismo e atraso no ritmo de crescimento.

O continente começou a destacar-se como um ator estratégico especialmente pela riqueza em recursos. (Lisimba A. F., 2020, p. 82)

Os governos africanos também observaram a rápida industrialização da China como uma oportunidade para diversificar os parceiros que eram os Ocidentais, que era uma relação habitualmente baseada em dependência.

Com o foco da China em África, esta começou por investir em países ricos em recursos, como Angola.

Ao investir no rico setor de recursos africanos, principalmente angolanos, Pequim conseguiu consolidar a presença em áreas como as indústrias mineiras e de petróleo e gás.

Posteriormente, a China intensificou e expandiu os projetos para a África Oriental e a Região dos Grandes Lagos (RGL)⁵.

A China tornou-se um dos parceiros essenciais do continente africano devido às ofertas mais acessíveis em comparação com as propostas do Norte Global. (Lisimba A. F., 2020, p. 83)

O país disponibilizava empréstimos e linhas de crédito ao continente com menos pré-requisitos e um período de amortização mais alargada, em contraste com os empréstimos do Banco Mundial e do FMI, que estão condicionados a exigências, como a implementação de reformas institucionais.

A maioria dos governos africanos consideram as políticas de desenvolvimento ocidentais exploratórias e ineficazes para promover o crescimento e a consolidação no continente. Ao contrário da Europa e dos Estados Unidos, a China direciona grandes volumes de investimento externo para África, abrangendo tanto nações ricas em recursos quanto aquelas com menos recursos naturais.

Esta relação levou os líderes africanos a reconhecer que as interações de África com o Ocidente não contribuíam para o crescimento económico nem para reduzir o aumento da pobreza.

Pelo contrário, empurrava o continente para a periferia do sistema económico global. Nesse contexto, o padrão desigual das relações económicas entre África e o Ocidente inspirou as elites africanas a aproximarem-se da China. (Lisimba A. F., 2020, p. 84)

Após conquistar a confiança dos líderes africanos e começar a investir nos territórios, a China passou a implementar o conceito de *soft power*.

O *soft power* é um elemento importante da política externa e os líderes chineses têm-no utilizado como uma forma de alcançar os objetivos desejados para o país. (Lisimba A. F., 2020, p. 91).

Dahl, define o poder como a capacidade de influenciar o comportamento dos outros de modo a alcançar os resultados pretendidos. (Dahl, 1957)

O conceito de *soft power* foi definido por Joseph Nye (Jr, 1990), como a capacidade de um Estado fazer com que outros Estados aceitem o que deseja, por meio de valores, ideologia e persuasão, em vez de recorrer à coerção ou a meios físicos, como a força militar.

⁵ Região dos Grandes Lagos: é constituída pelo países que circundam um conjunto de extensos lagos de origem tectónica, situados na região da África Oriental. Estes países são: Ruanda, Burundi, República Democrática do Congo (RDC), Uganda, Tanzânia e Quênia.

O *soft power* assenta na capacidade de influenciar as preferências dos outros, sendo sustentado principalmente pela cultura, pelos valores políticos e pela política externa de um país. Este tipo de poder não é exclusivo dos Estados, podendo ser exercido por diversos atores no sistema internacional. (Joseph S. Nye, Jr. & Wang Jisi, 2009)

Historicamente, a China assumiu uma posição relevante na região Ásia-Pacífico, tanto pela dimensão demográfica como pela herança civilizacional. Entre os séculos V e XV, destacou-se como potência económica e tecnológica, ainda que com projeção limitada ao espaço regional. O posterior declínio resultou de uma combinação de fragilidades internas e transformações estruturais na ordem global, que favoreceram o domínio europeu e norte-americano. (Joseph S. Nye J. , *As China Rises, Must Others Bow?*, 1998)

Durante a primeira metade do século XX, o Japão revelou maior capacidade de adaptação às dinâmicas da economia internacional, agravando a marginalização da China.

No final de 1970, a realidade socioeconómica chinesa era marcada por baixos níveis de rendimento per capita, comparativamente inferiores aos de países vizinhos como Taiwan e Coreia do Sul. A partir de 1978, com a adoção de reformas económicas profundas, o país iniciou um ciclo de crescimento acelerado, atingindo taxas médias de 8% a 9% ao ano, o que possibilitou uma rápida expansão do PIB.

No plano da defesa, os anos 1980 foram caracterizados por uma retração nos gastos militares. Contudo, na década seguinte, observou-se um aumento gradual do orçamento destinado à segurança e defesa, estimulado por episódios como os protestos de 1989⁶ e o impacto estratégico da Guerra do Golfo⁷. (Joseph S. Nye J. , 1998)

A realização da primeira Cimeira da Ásia Oriental foi um marco para a China, onde ocorreu o prenúncio da ambição chinesa de construir, uma nova arquitetura de poder regional sob a designação de Comunidade da Ásia Oriental.

No plano político, a era do maoísmo tinha chegado ao fim, embora continue a ser um regime autoritário, o êxito do modelo de economia política chinês, que permitiu triplicar o PIB ao longo das últimas três décadas, tornou-se um fator de grande atratividade para muitos países emergentes, que veem na experiência chinesa um modelo alternativo de modernização e crescimento económico. (Joseph S. Nye J. , 2005)

⁶ Protestos de 1989: Refere-se à repressão violenta das manifestações pacíficas ocorridas em Pequim, em 1989, por parte das autoridades da República Popular da China, episódio conhecido como Massacre da Praça Tiananmen ou Massacre de 4 de junho.

⁷ Guerra do Golfo: Conflito armado ocorrido entre 1990-1991, desencadeado pela invasão do Kuwait pelo Iraque, que motivou uma intervenção militar liderada pelos EUA sob mandato da ONU.

A China aumentou a atratividade através de apoio económico, acesso ao mercado interno e uma diplomacia mais cooperativa, com integração em organismos multilaterais e resolução de conflitos regionais.

O crescimento do poder económico e militar da China, emergiu como uma questão central para a Ásia e para a formulação da política externa dos Estados Unidos no início do novo século. (Joseph S. Nye J. , 1998)

Desde o início de 1990, a China demonstrou um interesse crescente pelo conceito de *soft power*, refletido na publicação de inúmeros ensaios e artigos académicos sobre o tema.

O conceito de *soft power* passou a ser integrado na linguagem oficial da China, sendo destacado por Hu Jintao no discurso de abertura do 17.º Congresso Nacional do Partido Comunista Chinês em 2007, ao afirmar que o partido deve “reforçar a cultura como parte do *soft power nacional*, de forma a garantir melhor os direitos e interesses culturais fundamentais do povo” (Joseph S. Nye, Jr. & Wang Jisi, 2009)

Segundo Nye Jr., a eficácia do *soft power* chinês enfrenta duas limitações centrais. Por um lado, os conflitos territoriais, na altura, com vizinhos como o Japão, Índia, Vietname e Filipinas que dificultavam a construção de uma imagem atrativa. Por outro lado, a rígida manutenção do controlo político pelo Partido Comunista que limitava a evolução de uma sociedade civil ativa elemento que potencia a influência de democracias liberais como os EUA ou países europeus. (Joseph S. Nye J. , 2020)

A ascensão pacífica da China, também conhecida como “desenvolvimento pacífico”⁸, não é um conceito novo na diplomacia de *soft power* do país, mas tornou-se política oficial sob a liderança do Presidente Hu Jintao (2003-2013).

O termo surgiu como resposta à teoria da ameaça chinesa, com o objetivo de tranquilizar outros países, especialmente parceiros regionais, de que o crescimento da China não representaria um risco para a paz e segurança global, mas sim a promoção de um ambiente internacional estável e relações amigáveis entre as nações.

Essa visão foi reforçada com a adoção de 300 medidas⁹ de reforma durante o 18.º Congresso do Partido Comunista da China, em novembro de 2012.

⁸ Política oficial promovida sob liderança de Hu Jintao, que procurava afirmar, junto da comunidade internacional, que o crescente poder político, económico e militar da China não representava uma ameaça à paz e à ordem global.

⁹ As 300 medidas intentavam reformular o modelo de desenvolvimento económico e político da China, promovendo a liberalização económica gradual e o reforço da governação institucional.

O conceito de “diplomacia de vizinhança”¹⁰ estabeleceu um novo tom para a estratégia diplomática regional da China, fundamentando-se no princípio da interação virtuosa e exercendo um impacto grande na dinâmica asiática.

A China utiliza o *soft power* para promover o modelo de desenvolvimento como uma ferramenta de atração, com o objetivo de estabelecer uma esfera de influência no continente africano. (Suzuki, 2009)

Exemplos dessa estratégia é a disponibilização de recursos financeiros através de empréstimos, a assistência técnica, as bolsas de estudo e vagas para estudantes africanos em universidades chinesas, bem como o perdão de dívidas a empresas, com o intuito de facilitar oportunidades de investimento para as empresas chinesas.

Além disso, a China concentra-se em projetos como a construção de autoestradas, linhas férreas, escolas e hospitais, que apresentam resultados visíveis para os africanos e que contribuem para a melhoria da qualidade de vida. (Lisimba A. F., 2020, p. 94)

As ambições de *soft power* da China intensificaram-se especialmente após o sucesso dos Jogos Olímpicos de Pequim em 2008, momento em que o país procurou projetar uma imagem mais positiva a nível internacional.

Desde então, esta estratégia tornou-se central para reforçar o prestígio e a aceitação global da China. Sob a liderança de Xi Jinping, o governo investiu bastante na promoção de instrumentos chave de *soft power*, como o intercâmbio educacional, a difusão da língua chinesa, a expansão mediática, a medicina tradicional chinesa, a indústria audiovisual, os direitos humanos e a tecnologia da informação. (Zerine Tanzim & Fatema-Tuj-Juhra)

A política externa da China tem sido eficaz, sustentada por princípios morais e uma crescente sofisticação diplomática.

A consolidação do poder político chinês tem sido acompanhada por um reforço das capacidades militares, refletindo a determinação estratégica. Em termos económicos, o desempenho da China é notável, mantendo elevadas taxas de crescimento, o que contribuiu para a redução substancial da pobreza.

Este progresso económico e social só foi possível graças à força e resiliência das instituições políticas do país. A China tem demonstrado capacidade para combinar recursos *de*

¹⁰ Diplomacia da Vizinhança ou Diplomacia Periférica foi uma estratégia chinesa orientada para aprofundar relações com países vizinhos com base na cooperação e benefício mútuo.

*hard power*¹¹ com instrumentos de *soft power*, adotando abordagens híbridas que se enquadram no conceito de *smart power*¹². (Joseph S. Nye, Jr. & Wang Jisi, 2009)

No entanto, vários fatores limitam a aceitação global, incluindo questões relacionadas com a corrupção, a falta de liberdade e democracia, bem como o apoio a regimes considerados marginais. (Suzuki, 2009)

O progresso económico da China, aliado à reconfiguração das estratégias diplomáticas, tem reforçado o posicionamento global. Estima-se que, a médio ou longo prazo, o país venha a ultrapassar os Estados Unidos enquanto maior economia mundial.

Atualmente, a China é o maior produtor industrial do mundo e o principal parceiro comercial de grande parte dos países. Este dinamismo económico não só sustenta os investimentos de defesa e ajuda externa, como também torna o acesso ao mercado chinês e a definição dos padrões comerciais instrumentos centrais de influência política. (Joseph S. Nye J. , 2020)

A China tem reforçado o poder económico através da dimensão do mercado, dos investimentos externos e da assistência técnica. No plano internacional, é membro permanente do Conselho de Segurança da ONU e o segundo maior financiador das forças de manutenção da paz da ONU. Beneficia da participação em instituições como a OMC e o FMI, mas também promove iniciativas próprias, como o Banco Asiático de Investimento em Infraestruturas (AIIB) e a BRI.

1.1.2. *Peacebuilding* e Cooperação: China – África

A abordagem da China na prevenção e gestão de conflitos valoriza a unidade nacional e a integridade territorial, privilegiando soluções pacíficas por meio de negociações e a não interferência externa como forma de resolução de conflitos.

Este posicionamento explica, o papel da China como um dos principais contribuintes para as missões de manutenção da paz da Organização das Nações Unidas (ONU).

¹¹ Hard Power, é a utilização do poder militar de um Estado como instrumento de coerção para influenciar o comportamento de outros países, em contraste com formas de influência baseadas na diplomacia ou na economia.

¹² Smart Power é a capacidade estratégica de combinar instrumentos de hard power com soft power para alcançar objetivos de política externa de forma eficaz.

A política da China em relação às operações de manutenção da paz da ONU passou por mudanças desde a década de 1970, devido aos princípios de soberania estatal e não intervenção. Nas décadas de 1980 e 1990, a China começou a adotar uma participação de forma gradual, alinhada às estratégias de reforma orientada para o crescimento económico, de abertura ao exterior e de passar uma imagem positiva sobre a China. (David H. Shinn & Joshua Eisenman, 2023, p. 203)

No século XXI, a China intensificou a participação nas operações de manutenção da paz da ONU com o objetivo de demonstrar que é uma potência responsável, fortalecer o papel das Nações Unidas e abordar preocupações globais relacionadas com a paz e a segurança.

Pequim também compreendeu que essa participação auxilia na construção de uma imagem de poder pacífico e não intimidante.

Desde a década de 1990, o aumento da contribuição de colaboradores da China para as operações de manutenção da paz da ONU foi acompanhado pelo crescimento financeiro da China, tendo esta iniciado o pagamento de quotas para as missões em 1982. (David H. Shinn & Joshua Eisenman, 2023, p. 209)

O apoio da China às operações de manutenção da paz da ONU, com contribuições que variaram entre 1.520 tropas em 2012 e 2.620 em 2015, reflete a estratégia de ascensão pacífica e o compromisso com a governança global de segurança, destacando-se como um dos maiores contribuidores entre os membros permanentes do Conselho de Segurança para missões em África.

PARTICIPAÇÃO DA CHINA EM MISSÕES DE PEACEKEEPING

ANO	POLICIA / TROPA	STAFF / ESPECIALISTAS DE MISSÃO	TOTAL
2019	2463	82	2545
2020	2443	77	2520
2021	2172	63	2235
2022	2146	65	2211
2023	2199	68	2267
2024	1731	61	1792

Tabela 1. Participação da China em missões de manutenção da paz da ONU pelo mundo. Dados de 2024 até setembro. Fonte: Nações Unidas, <https://peacekeeping.un.org/en/troop-and-police-contributors>

Em 2015, Xi Jinping anunciou a criação de uma força de reserva de oito mil tropas para operações da ONU, prontas para serem mobilizadas rapidamente, com disponibilidade para missões globais e não exclusivamente destinadas a África.

A participação da China em operações de manutenção da paz da ONU traz múltiplos benefícios, incluindo a proteção de interesses económicos e o acesso a recursos minerais em África, além de promover a estabilidade regional necessária para investimentos mais amplos.

Pequim também procura ser vista como uma nação pacífica, utilizando essas operações para legitimar o envio de tropas ao exterior e colaborar com outras potências em questões de segurança. (David H. Shinn & Joshua Eisenman, 2023)

Além disso, a China aspira a um papel de liderança global na manutenção da paz, influenciando doutrinas militares, promovendo o respeito à soberania estatal e remodelando a arquitetura de segurança africana para proteger os interesses.

Outro benefício da participação nas operações de paz é que permite à China ganhar experiência militar, testar equipamentos, interagir com forças estrangeiras, melhorar habilidades linguísticas e conhecer melhor os países africanos, beneficiando o *People's Liberation Army* (PLA) enquanto recebe reembolsos da ONU e aproveita novas oportunidades de aprendizagem.

A política da China em África segue uma agenda clara, com motivações económicas centradas no acesso a recursos, na exploração de novos mercados e na criação de oportunidades de investimento para empresas públicas e privadas.

Nesse contexto, o Fórum de Cooperação China-África (FOCAC) serve como uma plataforma essencial para intensificar o nível de cooperação entre os dois lados e é, um dos instrumentos mais eficazes de projeção do *soft power* chinês em África.

Em outubro de 2000, foi formalizada a criação da FOCAC, com a presença de altos representantes do Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Ministério do Comércio da China, juntamente com delegados de 44 países africanos em Pequim.

A criação do FOCAC foi uma iniciativa do governo chinês, concebida como a principal instituição para definir a política regional no continente africano. O fórum centra-se em parcerias, coexistência pacífica e intercâmbios recíprocos, alicerçados na ideia de diálogo Sul-Sul. (Alden, 2007)

A criação do fórum resulta de três fatores principais: o crescimento económico da China, o interesse em intensificar o comércio e investimentos em África, e o aumento da ajuda ao desenvolvimento resiliente.

Embora alguns líderes africanos vejam o FOCAC como um mecanismo para promover diálogos construtivos que favoreçam o entendimento mútuo e benefícios partilhados, ainda persiste a dúvida sobre se o FOCAC constitui um modelo de desenvolvimento inovador ou se as políticas da instituição são semelhantes às do Banco Mundial e do FMI. (David H. Shinn & Joshua Eisenman, 2023)

O FOCAC tem abordado temas como comércio, investimento, infraestruturas e assistência técnica, embora as prioridades tenham evoluído ao longo do tempo.

Em 2003, a cooperação cultural foi introduzida como uma nova área de foco. Já em 2009, o destaque alterou-se e focaram-se em questões como alterações climáticas, redução da pobreza e troca de conhecimentos entre *think tanks*.

Em 2012, a cooperação em paz e segurança ganhou maior relevância, mantendo-se uma prioridade importante para os dias atuais. Em 2015, o apoio da China à industrialização em África foi o tema principal. Outras áreas tornaram-se o centro de atenções ao longo do tempo: educação, saúde pública, energia, gestão de recursos minerais, interação entre povos/culturas e iniciativas de mitigação do endividamento. (David H. Shinn & Joshua Eisenman, 2023, p. 54)

Em 2012, durante o FOCAC, a China apresentou a nova política de segurança para África. Foi anunciada a Iniciativa para a Parceria China-África para a Paz e Segurança, que

previa apoio financeiro e técnico às operações de manutenção da paz conduzidas pela União Africana.

O FOCAC de 2018 deu ainda maior relevância às questões de paz e segurança.

A China e os países africanos comprometeram-se a fortalecer a cooperação em áreas como segurança pública, *peacekeeping*, ciber-segurança, segurança marítima e luta contra o terrorismo. (David H. Shinn & Joshua Eisenman, 2023, p. 55)

Além disso, o FOCAC lançou a Iniciativa para a Parceria de Cooperação Sino-Africana para a Paz e Segurança (ICACPPS) com o objetivo de apoiar e reforçar as missões de manutenção da paz da União Africana no continente. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

Uma das preocupações é a ausência de representação permanente africana no FOCAC e de mecanismos para garantir que os acordos com a China promovam crescimento e desenvolvimento resiliente. (Sanusha Naidu & Daisy Mbazima, 2008)

Apesar das preocupações apresentadas, o FOCAC tem sido útil para fortalecer as relações entre países africanos, criar programas de cooperação e promover o fortalecimento do continente, especialmente em infraestruturas.

No entanto, a maioria dos acordos beneficia mais a China do que as economias locais em África, embora que a China estabeleça acordos bilaterais e negócios com África, tem clareza sobre os próprios interesses no continente.

Por outro lado, a falta de uma estratégia unificada entre os países africanos dificulta a negociação de acordos mais vantajosos, deixando alguns países em desvantagem ao lidar com a China.

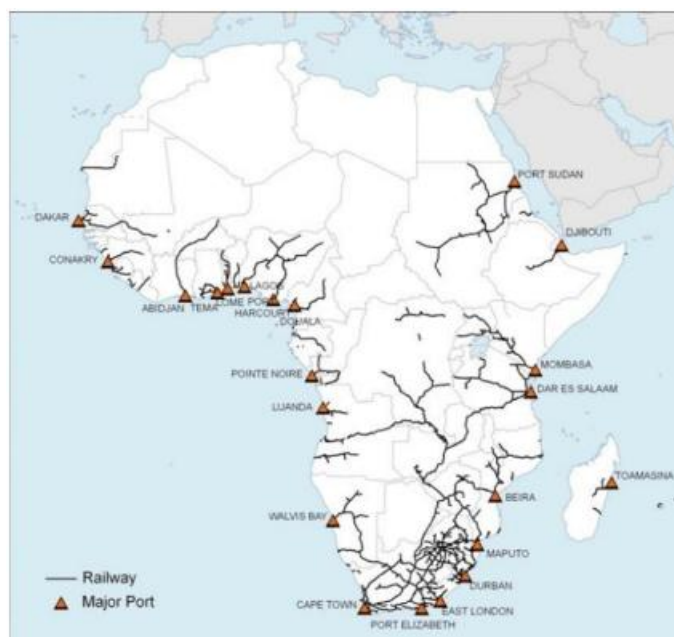
No âmbito das políticas do FOCAC, foi lançado, em 2006, uma nova política para África, intitulada *China African Policy 2006*¹³. Esta política, em conjunto com o quadro do FOCAC, delineia a visão de Pequim sobre África e os planos para fortalecer as relações económicas e políticas com o continente. (Lisimba A. F., 2020)

¹³ *China African Policy* de 2006 é um documento estratégico criado pelo governo chinês que estabelece as diretrizes e prioridades da política externa para o continente africano. Tem como objetivo principal: Fortalecer a comunicação política, promover a cooperação económica, contribuir para paz e segurança.

1.2. Investimento ferroviário da China, vantagens e desvantagens e os respectivos impactos.

Nas últimas décadas, a China emergiu como um dos principais financiadores oficiais em África, com particular destaque na progressão de infraestruturas.

Muitas das ferrovias construídas durante o período colonial e, mais tarde, administradas por empresas estatais, enfrentaram desafios de desempenho e degradação acentuada após a independência dos países africanos. (Marson, Maggi, & Scacchi, 2021)



As ferrovias em África, desenvolvidas por potências coloniais para interesses económicos e políticos, destacavam-se pela capacidade de transportar grandes volumes de mercadorias pesadas e, de baixo valor, como produtos agrícolas e minerais.

Fig.3 - Linhas ferroviárias e portos da era colonial. (Sturgis, 2015)

Desde a independência dos países africanos até à década de 1990, quase todas as ferrovias no continente eram de propriedade e gestão públicas. No entanto, muitas delas não conseguiam gerar receitas suficientes para cobrir os custos operacionais, tornando-se um peso para as finanças do país. (Bouraima, et al., 2022)

Até 1990, a maioria das ferrovias na África Subsaariana encontrava-se em estado de falência técnica, necessitando de investimentos em infraestruturas e material circulante.

Atualmente, a maioria das linhas ferroviárias consiste em trilhos únicos que conectam destinos internos a áreas costeiras, com pouca interconectividade.

Constata-se que os projetos ferroviários em África são em grande parte baseados em países e não regionais.

Na região da África Oriental, existem duas redes ferroviárias regionais: a primeira abrange Tanzânia, Quênia e Uganda, enquanto a segunda conecta Etiópia (Adis Abeba) ao

Djibuti. Na África Ocidental, há duas redes internacionais que ligam países sem litoral entre si, como é o caso do Burkina Faso e Mali.

Encontra-se em negociação avançada para a construção de uma linha férrea entre Gana e Burkina Faso. No Norte da África, com exceção da Argélia e do Sudão, que possuem conexões ferroviárias com Tunísia e Sudão do Sul, as demais redes permanecem isoladas, como é caso de Marrocos e Egito, ou estão inoperantes, que é o caso da Líbia e Saara Ocidental. (Bouraima, et al., 2022)

O transporte ferroviário tem vindo a ser reconhecido pelos potenciais benefícios sociais, económicos e ambientais, o que levou os governos africanos a procurar investimentos e conhecimento técnico para melhorar a gestão e operação do setor ferroviário. (Marson, Maggi, & Scacchi, 2021)

Os principais investidores são o governo chinês e o Banco Mundial.

No setor dos transportes, em 2009, as ferrovias representaram o segundo maior valor dos projetos financiados pela China em África, ficando apenas atrás do setor energético.

Com base em dados sobre os fluxos financeiros oficiais do Banco Mundial e da China em projetos específicos, o estudo revela que a China é, atualmente, a principal financiadora estrangeira dos sistemas ferroviários em África. (Marson, Maggi, & Scacchi, 2021).

De 2000 a 2014, os investimentos da China no mesmo setor foram mais de dez vezes superiores ao montante disponibilizado pelo Banco Mundial nesse período.

Em valores totais, o Banco Mundial investiu quase US\$ 5 bilhões em 80 projetos distribuídos por 29 países africanos entre 1970 e 2014. Por outro lado, a China contribuiu com um montante total superior a US\$ 40 bilhões para financiar 31 projetos ferroviários em 17 países africanos durante o período de 2000 a 2014. (Marson, Maggi, & Scacchi, 2021)

Desde 2014 até 2024 têm ocorrido poucos investimentos ferroviários tanto do lado chinês como do lado dos EUA, mas existem 2 projetos que têm vindo a chamar a atenção dos dois competidores territoriais, o corredor do Lobito e a reconstrução da TAZARA.

Este investimento no setor ferroviário é impulsionado pelo acordo da AfCFTA, que prevê o desenvolvimento estratégico da rede ferroviária do continente. (Bouraima, et al., 2022)

Entre 2006 e 2016, o governo da China investiu em vários projetos ferroviários em África, incluindo as linhas Abuja-Kaduna e Lagos-Ibadan (Nigéria), Mombasa-Nairobi (Quênia), Addis Ababa-Djibouti (Etiópia e Djibouti) e a ferrovia Lobito-Luau (Angola), que já se encontram em operação.

Para alcançar a conectividade regional, muitos países da África Oriental, Ocidental e do Norte tiveram de construir novas redes ferroviárias, devido à degradação das linhas antigas. Por outro lado, os países da África Austral e Central expandiram as redes ferroviárias através da reabilitação das vias existentes. (Bouraima, et al., 2022)

Os benefícios dos projetos ferroviários para a economia de África são inquestionáveis. O aumento do número de projetos e operações ferroviárias gera oportunidades de emprego para jovens, aumenta a procura por materiais de construção locais, aumenta o comércio e o deslocamento de pessoas.

Além disso, África beneficia de uma rede ferroviária regional mais integrada, da capacitação de capital humano através de centros de formação ferroviária e de uma diversificação nos meios de transporte, reduzindo as emissões rodoviárias.

Uma rede regional robusta fortalece o comércio internacional e a integração, especialmente no contexto da AfCFTA, que realça a mobilidade e a coesão regional.

Estes fatores, combinados, contribuem para o bem-estar da população e para o aumento das receitas governamentais.

Apesar do elevado potencial económico, a indústria ferroviária em África enfrenta desafios estruturais, como a gestão inadequada, o clientelismo e as alegações de corrupção. A dívida e a falta de transparência continuam a ser os principais entraves ao sucesso dos projetos.

Para maximizar os benefícios, como a criação de emprego e o aumento das receitas, é essencial que os países anfitriões implementem sistemas de contratação claros e promovam a capacitação de competências que assegurem uma força de trabalho qualificada.

Para além dos desafios anteriormente mencionados, ainda existem desafios menores, como a baixa oferta de serviços, falhas de energia, questões de segurança, desempenho insuficiente, poluição sonora e proteção da vida selvagem. (Bouraima, et al., 2022)

Em todo o caso, o inegável aumento do investimento chinês em países africanos, proveniente de fontes públicas e privadas, apresentou potencial para expandir e diversificar as exportações africanas no setor industrial e agrícola, além de fomentar a modernização de infraestruturas, principalmente as de transporte. (Forbes, 2024)

Entre 2000 e 2022, a China financiou cerca de 67 projetos de infraestrutura de transporte em África, com um custo total aproximado de US\$ 6,2 bilhões.

Dentro destes 67 projetos financiados pela China no setor dos transportes, destacam-se três países beneficiários no setor ferroviário, Angola, Quênia e Etiópia.

A China investiu em 258 projetos apenas em Angola, com um custo total de US\$45 bilhões, concentrando-se principalmente nas áreas de energia (gás e petróleo) e transportes.

A Etiópia beneficiou de investimentos na construção da linha ferroviária Addis Abeba–Djibouti e o Quênia recebeu financiamento para a construção da linha ferroviária Mombaça–Nairobi.

CAPÍTULO II – *Belt and Road Initiative* e o Desenvolvimento para África

2.1. *Belt and Road Initiative* desde o seu começo

Com o início da política de reforma e abertura¹⁴ sob a liderança de Deng Xiaoping, a política externa da China começou a adaptar-se ao novo foco no crescimento económico.

O principal legado político de Deng foi convencer o Partido Comunista Chinês de que o interesse nacional do país necessitava estabelecer relações pacíficas com o mundo capitalista.

Deng priorizou objetivos mais pragmáticos: tornar a China poderosa, próspera e respeitada. Em 1978, após a morte de Mao, destacou que a China precisava superar a resistência e aprender com os países desenvolvidos. Para alcançar a plena modernização da economia e sociedade, a China deveria absorver avanços em ciência, tecnologia, competências de gestão e capital físico disponíveis nas economias capitalistas avançadas. (Mações, 2022)

A ideia da criação da *Belt and Road Initiative* (BRI) ocorreu em outubro de 2013, durante a Conferência de Trabalho sobre a Política de Vizinhança, quando o Presidente Xi Jinping declarou que a China deveria adotar uma postura mais proativa na promoção da diplomacia com os países vizinhos. Xi destacou a necessidade de criar ambiente regional favorável à China e de tornar o desenvolvimento chinês mais vantajoso para os estados vizinhos, promovendo assim um progresso comum. (Yu, 2024)

A ideia da BRI simboliza a transformação da China de participante para protagonista na globalização, transitando de uma ideologia da abertura da China para o mundo para uma abertura do mundo para a China.

Mais que um projeto ou iniciativa, a *Belt and Road* é um verdadeiro movimento, simbolizando a lenta, expansão da influência chinesa. A iniciativa reflete uma mudança para

¹⁴ A política de Reforma e Abertura, apresentada por Deng Xiaoping em 1978, procurava modernizar a China nos sectores da agricultura, indústria, tecnologia, e defesa, promovendo a liberalização económica sob a manutenção do sistema socialista.

uma estratégia de política externa mais ativa, com o objetivo de moldar a política externa da China. (Mações, 2022)

A BRI é vista como um plano da China para estabelecer uma nova ordem mundial, substituindo o sistema internacional liderado pelos EUA.

No que diz respeito ao Sudeste Asiático, ao Médio Oriente e à Europa Central e de Leste, os planos são mais ambiciosos, porque a China pretende integrar estas regiões na esfera de influência. (Yu, 2024)

Os países da Europa Central e Oriental, com os quais a China tem aprofundado relações, constituem o elo final de uma extensa rede que pretende conectar a Ásia à Europa.

Para que a *One Belt One Road* (OBOR) funcione, cada membro participante precisa seguir os 5 Princípios da Coexistência Pacífica¹⁵: Respeito mútuo pela integridade territorial e soberania; Não agressão; Não interferência nos assuntos internos; Igualdade e benefício mútuo; e Coexistência pacífica. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

O forte investimento em infraestrutura reflete a visão chinesa de que esta região integra plenamente a OBOR, posicionando-a dentro de uma nova ordem global liderada por Pequim, enquanto nações como a Alemanha e a França são percebidas como pilares da ordem tradicional. (Mações, 2022)

Inicialmente, a República Popular da China lançou uma iniciativa nacional, comparável à missão espacial Apollo da NASA, denominada “Nova Rota da Seda”, esta iniciativa consistia numa série de rotas ferroviárias que cruzavam as estepes da Ásia Central, ligando, num primeiro momento, apenas a China e a Europa.

Com o tempo, a China começou a procurar expandir e modernizar instalações portuárias no Pacífico e no Oceano Índico, como uma alternativa com maior viabilidade económica.

O projeto tinha uma dimensão tão ampla que o cronograma foi estabelecido para mais de trinta anos, com a conclusão da primeira fase prevista para 2021 e a conclusão total do projeto para 2049. Com o tempo, deixou de ser designado como “Nova Rota da Seda” e passou a ser conhecido como *One Belt, One Road* (OBOR). (Yu, 2024)

A BRI manifesta a transformação da China de uma potência regional para uma potência global.

¹⁵ Os 5 Princípios da Coexistência Pacífica, propostos pela China em 1954 num acordo com a Índia, tornaram-se base da política externa e influenciaram Movimento dos Não Alinhados, sendo posteriormente integrados na abordagem da BRI.

Ao anunciar a iniciativa em outubro de 2013, o Presidente Xi Jinping trouxe a história da antiga Rota da Seda, a complexa rede de rotas comerciais que conectava grandes civilizações da Europa, Ásia e África há milhares de anos. (Mações, 2022)

Referindo-se a um período anterior à hegemonia europeia, a Rota da Seda é apresentada como um modelo de política global baseado na cooperação e no intercâmbio mútuo de conhecimentos. Nesse contexto histórico, a China era o centro da economia mundial e uma potência tecnológica, detendo os segredos da produção de seda.

A BRI possui componentes terrestres e marítimos, conhecidos como o Cinturão Económico da Rota da Seda e a Rota da Seda Marítima do Século XXI.

O OBOR transformou-se num sistema interligado de infraestrutura de transporte, energia e digital, que evoluiu para clusters industriais e zonas de livre comércio. Este desenvolvimento levou à criação de corredor económico que abrange construção, logística, energia, manufatura, agricultura e turismo, culminando no surgimento de um grande mercado comum eurasiático. Com este avanço o foco passou a ser o comércio, e não os comboios. (Mações, 2022)

O âmbito geográfico da iniciativa permanece vago e indefinido. Diversos países foram incluídos no perímetro central, mas a lista continua indefinida.

Em outubro de 2017, a BRI foi incluída na Constituição do Partido Comunista Chinês, um feito sem precedentes para uma iniciativa de política externa ou infraestrutura.

Este reconhecimento garante que a *Belt and Road Initiative* se torne um princípio central, impossível de ser abandonado, e impõe aos estados-membros da iniciativa de cooperarem com a iniciativa caso desejem manter relações com a China. (Mações, 2022)

A BRI é muitas vezes vista como uma iniciativa de expansionismo chinês, com uma componente militar discretamente incorporada. A China tem desenvolvido portos de dupla funcionalidade, aptos a acomodar tanto navios comerciais como militares, e começou a estabelecer bases no estrangeiro, como em Djibouti.

A iniciativa possui uma natureza global, fundamentada no princípio da interdependência. Este modelo promove um rede estreita de interesses comuns, onde desenvolvimento de cada país está interligado e influenciado pelo percurso dos demais. Este assemelha-se a um acordo comercial estruturado em cinco pilares: (i) a coordenação de políticas, promovendo alinhamento entre estratégias nacionais de transformação; (ii) a construção de infraestruturas de transporte; (iii) a facilitação do comércio através da remoção

de barreiras; (iv) a integração monetária; e (v) o reforço dos intercâmbios culturais e do diálogo entre os povos.

A *Belt and Road Initiative* adota a premissa de que os desafios e problemas da China não podem ser resolvidos isoladamente, mas sim através de relações mutuamente benéficas com outros países. Apenas por meio de uma cooperação de ganhos mútuos é possível alcançar resultados sustentáveis que beneficiem todas as partes envolvidas. (Mações, 2022)

A China passou a encarar a interdependência como uma oportunidade. Em vez de defender a criação de novas barreiras, promove uma visão de mundo onde a influência política e cultural pode transcender fronteiras nacionais. Além disso, planeja estabelecer um novo tribunal internacional para resolver disputas entre empresas envolvidas na OBOR. Este mecanismo de resolução de conflitos tem como objetivo proteger os direitos e interesses legais de ambas as partes, chinesas e estrangeiras, enquanto cria um ambiente de negócios estável, justo e transparente. (Yu, 2024)

A China tem assumido o novo papel como superpotência global, sustentada por uma crescente confiança política que inspira a ambição de integrar valores chineses na ordem global, enquanto procura mitigar preocupações sobre o imperialismo cultural ocidental. (Mações, 2022)

À medida que a economia da China se fortalece, os empréstimos e investimentos no exterior, aumentam o potencial de influência económica.

Durante a execução de projetos, a China pode adiar desembolsos de empréstimos ou exigir pagamentos antecipados como forma de pressão económica.

A BRI centra-se principalmente na cooperação económica, abrangendo a construção de linhas férreas, estradas, pontes, portos e outras infraestruturas, bem como redes de energia elétrica, telecomunicações e oleodutos. (Yu, 2024)

Em 28 de março de 2015, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, o Ministério dos Negócios Estrangeiros e o Ministério do Comércio da China refletindo a dupla finalidade da iniciativa, concebida para estimular e integrar melhor a economia interna chinesa e fortalecer a influência de Pequim no exterior publicaram o documento “Visão e Ações para a Construção Conjunta do Cinturão Económico da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI”. Este plano estabeleceu os princípios orientadores, as principais rotas e projetos, bem como as áreas de cooperação para a *Belt and Road Initiative*. (Mações, 2022)

O documento descreve a iniciativa de construção conjunta como um esforço para promover o fluxo ordenado e livre de fatores económicos, a alocação eficiente de recursos e a

profunda integração dos mercados. Paralelamente, incentiva os países ao longo da rota a coordenarem as políticas económicas e a realizarem uma cooperação regional mais ampla, profunda e com padrões mais elevados.

A iniciativa compromete-se a respeitar as regras de mercado e as normas internacionais, valorizando o papel decisivo do mercado na alocação de recursos e o protagonismo do setor privado, enquanto os governos desempenham as funções essenciais.

Estas funções governamentais, no entanto, abrangem uma lista vasta e diversificada, especialmente porque muitos dos países incluídos na iniciativa ainda estão a emergir e necessitam de investimentos massivos em infraestrutura.

Os governos que pertencem à iniciativa devem melhorar a infraestrutura regional, estabelecer uma rede segura e eficiente de vias terrestres, marítimas e aéreas, elevando a conectividade a um nível superior, tal como, facilitar o comércio e o investimento para criar uma rede de zonas de livre comércio com padrões elevados e reforçar os laços económicos.

O plano da BRI é de atravessar os continentes da Ásia, Europa e África, ligando, de um lado, o círculo económico do Leste Asiático e, do outro, o círculo económico europeu, abrangendo ainda países com potencial de crescimento económico. (Islam, 2019)

Além disso devem aprofundar a confiança política, promover intercâmbios culturais, incentivar a aprendizagem mútua entre civilizações e fomentar o entendimento mútuo, a paz e a amizade entre os povos de todos os países.

Os projetos de conectividade da iniciativa têm como objetivo alinhar e coordenar as estratégias de dinamização dos países ao longo do trajeto, explorar o potencial de mercado da região, promover o investimento e o consumo, criar empregos e novas oportunidades.

A colaboração na execução de infraestrutura pode ser um primeiro passo para incentivar o comércio, o investimento e o crescimento económico, tanto na China quanto nos países participantes. Contudo, para atingir esses objetivos, será necessária também uma cooperação política eficaz e esforços internos para reduzir barreiras ao comércio e ao investimento. (Mações, 2022)

Esta iniciativa permitirá à China expandir e aprofundar a política de abertura imposta por Deng Xiaoping, reforçando a cooperação mutuamente benéfica com países da Ásia, Europa, África. Este novo padrão de abertura deve estar alinhado com um papel global para a China, à medida que assume maiores responsabilidades e obrigações de acordo com as capacidades. (Islam, 2019)

O Banco Asiático de Desenvolvimento estima que a Ásia e Pacífico necessitarão, em média, de US\$ 1,7 bilhões por ano em investimentos em infraestruturas, totalizando US\$ 26 bilhões até 2030, para manter as taxas de crescimento económico. Este défice de financiamento representa 2,5% do PIB de cada região, aumentando para 5% se a China for excluída da equação.

O documento Visão e Ações destaca o papel central do governo na mobilização de recursos internos para apoiar a BRI, criando instituições financeiras, fundos dedicados e regulamentação apropriada. O Estado mantém o controlo do sistema financeiro, redirecionando recursos conforme necessário para alcançar os objetivos estratégicos, embora os maiores bancos comerciais sejam incentivados à concorrência, continuam sob supervisão estatal.

O financiamento para os investimentos de infraestrutura será composto, por IDE e empréstimos concessionais, refletindo o papel da China como principal financiador da iniciativa. (Mações, 2022)

As condições dos créditos chineses concedidos aos países participantes variam, indo desde empréstimos sem juros e subsídios até taxas comerciais plenas, como no caso da ferrovia Etiópia-Djibuti.

Desde 2015, a dívida externa pública de Djibuti aumentou de 50% para 85% do PIB, tornando-se a mais elevada entre os países de baixo rendimento. (Mações, 2022)

Os bancos comerciais têm operado de forma estratégica após as autoridades anunciarem em 2017 um reforço da regulamentação para reduzir riscos às empresas que investem no exterior ao longo dos projetos da iniciativa. O *Industrial and Commercial Bank of China* (ICBC), um dos maiores bancos do mundo em ativos, participa em média de 212 projetos relacionados com a BRI, com linhas de crédito que ultrapassam os US\$ 67 bilhões.

2.1.1. *Belt*: A Estratégia Terrestre da China

A estratégia do *Silk Road Economic Belt* (SREB) mais conhecido como a rota terrestre da BRI, segue a rota da antiga Rota da Seda, estendendo-se ao sul e sudeste da Ásia, com o objetivo de melhorar a infraestrutura para aumentar o comércio e o intercâmbio cultural na região, promovendo uma maior coesão económica e cultural. (Yu, 2024)

Os países incluídos fazem parte do Banco Asiático de Investimento em Infraestruturas (AIIB), liderado pela China. O *Belt* da *Belt and Road Initiative* estrutura-se em três principais rotas terrestres, abrangendo grandes regiões geográficas: a primeira liga o Noroeste e o

Nordeste da China à Europa e ao Mar Báltico, passando pela Ásia Central e pela Rússia; a segunda conecta o Noroeste da China ao Golfo Pérsico e ao Mediterrâneo, via Ásia Central e Ocidental; e a terceira estende-se do Sudoeste da China até ao Oceano Índico, através da Península da Indochina.

Estas rotas subdividem-se em seis corredores económicos, interligados por eixos de comunicação, incluindo infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. (Mações, 2022)

O foco da iniciativa está na otimização do Novo Corredor da Ponte Terrestre Euroasiática, além dos corredores China-Mongólia-Rússia, China-Ásia Central-Ocidental e China-Indochina, aproveitando as rotas de transporte internacionais, as cidades estratégicas ao longo do percurso e os parques industriais como plataformas de cooperação.

Os corredores não são apenas ligações de transporte para a circulação de pessoas e mercadorias, mas sim estruturas económicas mais complexas, que tiram partido da especialização e da conectividade para gerar melhores resultados. (Marson, Maggi, & Scacchi, 2021)

Enquanto o conceito tradicional de conectividade se concentra nos pontos de partida e chegada, com pouca atenção ao que ocorre entre eles, o conceito de corredor económico considera todo o espaço envolvido. É por essa razão que a iniciativa se refere a um “cinturão” em vez de uma “estrada” para a componente terrestre. (Yu, 2024)

Ao contrário da antiga Rota da Seda, a *Belt and Road Initiative* não se centra apenas na infraestrutura de transporte, mas sim na integração económica. O objetivo não é apenas ligar produção e consumo, como acontecia na Rota da Seda original, mas fragmentar diferentes segmentos da cadeia produtiva, criando uma plataforma industrial alargada ao longo do corredor económico e atravessando fronteiras nacionais. (Mações, 2022)

Os corredores de transporte tendem a evoluir para corredores económicos através de uma valorização gradual, da aglomeração urbana e das oportunidades de trabalho, levando à formação de clusters económicos.

A BRI pretende criar corredores económicos de forma planeada, em vez de permitir que evoluam naturalmente ao longo do tempo. (Mações, 2022)

Na rota terrestre sul, a China pretende ligar os países do Sudeste Asiático à província de Yunnan através de uma rede de caminhos-de-ferro de alta velocidade. Estão previstas três rotas: uma central, que atravessa Laos, a Tailândia e a Malásia até Singapura, uma ocidental, passando por Myanmar, e uma oriental, através do Vietname e do Camboja.

Em 2015, os presidentes Putin e Xi assinaram uma declaração conjunta para integrar a União Económica Euroasiática, liderada pela Rússia, à *Belt and Road Initiative*.

2.1.2. Road: Expandindo a Conectividade Marítima

Como delineado no *Vision and Actions*¹⁶ publicado pelo governo chinês, o objetivo de construir conjuntamente a SREB e a Rota da Seda Marítima do Século XXI é reconectar de forma mais estreita os países da Ásia, Europa e África, promovendo uma cooperação mutuamente benéfica. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

O documento *Vision and Actions* propôs duas rotas para a Rota da Seda Marítima.

A Rota Oriental partiria da costa chinesa, atravessando o Mar do Sul da China até o Pacífico Sul. A Rota Ocidental seguiria pelo Mar do Sul da China, chegando à África e à Europa.

Este plano foi modificado em um documento de 2017 intitulado *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*¹⁷, que apresenta três rotas distintas: A primeira é a Passagem Económica Azul China-Oceano Índico-África-Mar Mediterrâneo, que conecta o Corredor Económico China-Península da Indochina, estendendo-se a oeste do Mar do Sul da China até o Oceano Índico e interligando o Corredor Económico China-Paquistão (CPEC) e o Corredor Económico Bangladesh-China-Índia-Myanmar (BCIM-EC). (Islam, 2019)

A segunda é a Passagem Económica Azul China-Oceânia-Pacífico Sul, que se estende para sul a partir do Mar do Sul da China até ao Oceano Pacífico. Além disso, está prevista uma outra rota que seguirá até à Europa através do Oceano Ártico. (Mações, 2022)

A iniciativa dará prioridade à construção conjunta de rotas de transporte seguras, eficientes e fluidas, ligando os principais portos marítimos.

Foram identificadas várias oportunidades de cooperação ao longo dessas rotas, incluindo transporte marítimo, elaboração de infraestruturas, exploração de recursos, investigação científica marinha, aplicação conjunta da lei e segurança marítima.

A China está disposta a fortalecer a cooperação aduaneira com os países ao longo da Rota, promovendo a troca de informações, o reconhecimento mútuo das regulamentações

¹⁶ O documento *Vision and Actions*, publicado em 2015, define os objetivos estratégicos da *Belt and Road Initiative*, centrando-se no crescimento económico e na cooperação ao longo das rotas terrestre e marítima.

¹⁷ A Visão para Cooperação Marítima no âmbito da BRI procura construir uma rota marítima sincronizada com o plano de integração, promovendo ações conjuntas e estabelecendo plataformas colaborativas para uma economia azul com foco no progresso verde e prosperidade nos oceanos e segurança marítima.

aduanейras e a assistência recíproca na aplicação da lei. As empresas chinesas são incentivadas a participar na construção e gestão de portos no exterior. (Yu, 2024)

Desde o início do século, empresas chinesas têm estado envolvidas na construção, gestão e expansão de diversas infraestruturas portuárias, como o Porto do Lobito, em Angola.

A iniciativa procura, sobretudo, dinamizar o crescimento e a industrialização da região através de um forte investimento em infraestruturas, criando propulsores estratégicos para o aprimoramento do interior. (Mações, 2022)

Como o próprio nome sugere, a Rota da Seda Marítima pretende estabelecer um novo panorama económico para o século XXI, tratando o transporte como apenas elemento de um projeto mais amplo de desenvolvimento e industrialização. Os meios de comunicação chineses e documentos oficiais referem-se a esta abordagem como o modelo de Porto-Parque-Cidade. (Yu, 2024)

Após as reformas liberais de Deng, a economia chinesa integrou-se rapidamente na economia global, aproveitando ao máximo as cadeias de valor. A crescente fragmentação dessas cadeias internacionais permitiu à China especializar-se em segmentos específicos, onde possuía vantagens evidentes de escala ou baixos custos laborais. No passado, muitos países emergentes enfrentaram dificuldades ao terem de assimilar demasiado conhecimento num curto espaço de tempo para acompanhar as economias mais avançadas.

Embora a China afirme que a BRI é um projeto estritamente económico, essa alegação é contrariada pela forma como promove a iniciativa. A progressão acompanha o ritmo da estratégia, do pensamento e da ação política. (Mações, 2022)

Em vez de ser impulsionada por decisões individuais de agentes económicos que buscam os próprios interesses, a iniciativa segue uma visão nacional e depende dos instrumentos de poder do Estado para alcançar o sucesso.

Desde o início, a China transformou esse sucesso numa medida de influência política e garantiu que toda a força do Estado estivesse por detrás da iniciativa.

Os projetos chineses têm sido criticados por aumentarem o endividamento dos países sem proporcionarem benefícios, levando alguns governos a prometer renegociar os termos e eliminar megaprojetos. No entanto, até agora, a China demonstrou uma notável capacidade de adaptação na gestão deste processo. (Yu, 2024)

As respostas dos diferentes países à *Belt and Road Initiative* têm sido bastante controversas. Há os países participantes, que incluem tanto aqueles que já aderiram formalmente quanto os que, embora relutantes em abrir as economias aos interesses chineses,

mantêm discussões e assinam acordos. Em segundo lugar, encontram-se os rivais geopolíticos. Os Estados Unidos, por exemplo, foram excluídos da iniciativa. (Mações, 2022)

2.2. Expansão da BRI em África: Parceria estratégica e modelo financeiro

As relações entre a China e África começaram na década de 1950 com o estabelecimento de um acordo diplomático com o Egito. As relações bilaterais oficiais foram estabelecidas com o Egito, Argélia, República da Guiné, Somália, Marrocos e Sudão. Atualmente, 51 países africanos estabeleceram relações diplomáticas com a China.

Assim como África, a China carrega as cicatrizes de um passado de ocupação estrangeira e de tratados desiguais, onde foi sujeita à segregação racial em próprio território, tanto por parte do Ocidente quanto do Japão. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

Relações oficiais renovadas entre a China e África foram estabelecidas com a criação do FOCAC em 2000, o qual abrange dimensões políticas, económicas, culturais e internacionais.

A interação económica entre África e Ásia está enraizada numa rede de interconexões históricas, que remontam aos períodos pré-coloniais, abrangendo o Oceano Índico e ligando o Norte de África ao Médio Oriente.

Esta rede global atingiu o auge entre o século VIII e o final do século XVI, impulsionada por uma série de interações, entre as quais se destaca a rota transariana, uma das quatro principais rotas intercontinentais, a par da Rota da Seda chinesa, da Rota das Especiarias e da Rota Real Persa. (Islam, 2019)

A atual rede de relações entre África e Ásia abrange laços económicos, políticos, culturais e sociais, baseando-se no passado e expandindo essas interações, estabelecidas durante as expansões pré-coloniais e coloniais. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

A África pós-1960 nunca chegou a alcançar uma independência devido à persistente presença dos países do Ocidente e à exploração de matérias-primas por parte dos mesmos.

Atualmente, os principais indicadores de subdesenvolvimento, como a falta de acesso à educação, saúde, alimentação, habitação e mercado de trabalho, ainda são predominantes na maioria do continente.

Além das questões de direitos humanos, a infraestrutura necessária para permitir a livre circulação de pessoas e bens entre as nações africanas continua insatisfatória.

O conceito da *Belt and Road Initiative* foi formalmente anunciado pelo Presidente Xi durante as visitas ao sudeste e centro da Ásia em setembro e outubro de 2013, quando apresentou a elaboração do *Silk Road Economic Belt* (SREB) e da *XXIst Century Maritime Silk Road* (MSR). (Yu, 2024)

A participação de África na OBOR representa o sonho de, um dia, ligar as capitais africanas por caminhos-de-ferro de alta velocidade. Espera-se que a aceleração da implementação da Iniciativa promova a prosperidade económica dos países ao longo das rotas, impulse a cooperação regional, aprofunde as trocas culturais e o aprendizado mútuo, e contribua para a paz e a evolução global.

África é uma das regiões consideradas como pontos-chave de crescimento global, e a China tem aumentado a interação com o continente através de várias iniciativas, incluindo o FOCAC.

Para alcançar a cooperação sino-africana, será fundamental determinar como a OBOR e o FOCAC podem complementar a Agenda 2063 de África: a industrialização da economia continental, a melhoria da conectividade e infraestrutura, a diversificação das economias, a transferência de tecnologia, a capacitação e a qualificação de habilidades. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

A ênfase da China no desenvolvimento e na modernização de infraestrutura está alinhada com a Agenda 2063 de África, bem como com aspirações do continente e como resultado, tanto o FOCAC quanto o OBOR têm recebido um apoio positivo por parte dos líderes africanos.

A contribuição da China para a expansão de infraestrutura em África foi ainda consolidada com a assinatura de um MoU entre a China e a União Africana em 2015. As iniciativas comerciais, económicas e de elaboração associadas à estratégia do OBOR, juntamente com o plano de África delineado na Agenda 2063, parecem aproximar a cooperação entre a China e África. (Islam, 2019)

Isto é apoiado pelo facto de os programas de integração regional em África também destacarem a expansão e integração do comércio, incluindo a criação de Áreas de Livre Comércio, Uniões Aduaneiras, Uniões Monetárias e Mercados Comuns, bem como projetos de de infraestrutura nas áreas de transporte, tecnologia da informação e comunicação e energia. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

O papel de África na OBOR deve ser sustentado pelas seguintes áreas críticas: Industrialização; Desenvolvimento de infraestrutura; Criação de zonas económicas especiais

(ZEE) e parques industriais; Expansão do setor energético; Desenvolvimento da economia oceânica; Financiamento; Valorização de recursos humanos e capacitação.

A BRI é economicamente importante, dado os recursos financeiros da China. Foram estabelecidas instituições financeiras para apoiar esta implementação, das quais o AIIB e o *BRICS New Development Bank*, embora isto tenha sido recebido com alguma resistência por parte do Banco Mundial, do FMI e do Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB).

As discussões entre os estados africanos e parceiros regionais sobre a participação plena de África na estratégia OBOR continuam em andamento. Esse debate teve início com a conferência *One Belt One Road and Prosperous Africa*, realizada em Durban, África do Sul, em 2015, sendo esta a primeira conferência da *Belt and Road* realizada no continente africano.

A conferência abordou as sinergias entre a OBOR e a Agenda 2063 da União Africana, bem como as possibilidades de integração entre ambas. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

O continente africano possui um enorme potencial, mas a transformação de uma economia baseada na produção primária de matérias-primas para um setor de serviços qu nunca foi plenamente alcançada. No entanto, África é considerada o futuro do crescimento global, visto que é onde existe crescimento demográfico.

A BRI é uma alternativa às experiências passadas, destacando os benefícios mútuos da parceria sino-africana, enquanto evidencia os desafios subjacentes. Ao avançar com medidas políticas bem estruturadas e abordar áreas de tensão existentes fortalece os laços entre a China e África para alcançar os objetivos da Agenda 2063. (Yu, 2024)

A construção de redes ferroviárias, rodoviárias e de comunicações transafricanas continua a ser essencial, especialmente para as regiões sem acesso direto ao mar. Por exemplo, Burkina Faso e Níger dependem atualmente dos portos e estradas dos países vizinhos para o transporte das importações e exportações, principalmente do porto de Cotonou em Benim.

Independentemente do setor, a percepção de que África está a ingressar numa nova e inovadora era financeira é cada vez mais evidente. O continente apresenta-se como um mercado atrativo para investidores de *private equity*, um movimento que deveria ser incentivado pelos 54 Estados-membros da União Africana.

A criação de um Mercado Comum Africano (MCA) permitirá harmonizar a regulação, reduzir a exploração de lacunas fiscais e refúgios fiscais, e fortalecer tanto o investimento privado como a mobilização de recursos internos.

A União Africana (UA) delineou que, até 2063, os países africanos deverão apresentar: Estratégias para um crescimento inclusivo, criação de empregos e aumento da produção agrícola; Investimento em ciência e tecnologia, pesquisa e inovação, igualdade de gênero e empoderamento dos jovens; Garantia de serviços básicos, incluindo saúde e nutrição, educação, habitação, água e saneamento. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

A visão da UA foi apresentada em 2013, durante etapas finais do planeamento dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM) no Projeto do Milênio das Nações Unidas. Os objetivos dos ODM eram reduzir pela metade o número de pessoas a viver com uma renda abaixo de US\$1,25.

Essa meta foi não alcançada apesar do grande apoio por parte da China. Como resultado, uma nova meta, denominada “não deixar ninguém para trás”¹⁸, foi estabelecida para 2030 pela comunidade internacional, com a UA a monitorar e avaliar o planeamento e implementação para eliminar a extrema pobreza até a data citada. (Mações, 2022)

A *New Partnership for Africa's Development* (NEPAD) é a força motriz por detrás da Agenda 2063, criada em 2001 e baseando-se em esforços anteriores, como o Tratado de Abuja¹⁹ e o Plano de Ação de Lagos²⁰, a NEPAD propõe uma abordagem distinta aos ODM, atendendo às necessidades individuais dos países africanos.

A NEPAD defende que os países africanos têm a principal responsabilidade na melhoria das condições económicas e sociais da região, e que a boa governação é essencial para promover o crescimento e a redução da pobreza.

Entre os anos de 2000 e 2009, a China isentou alguns países africanos da dívida acumulada de US\$ 3 bilhões e, tem concedido empréstimos de baixo juro ou sem juros para África. Até o final de 2010, o comércio entre Pequim e África registou US\$166 bilhões, três anos após a África ter alcançado os maiores números de crescimento económico. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

¹⁸ Esta política significa garantir que nenhuma pessoa seja excluída dos benefícios do incremento com foco nas pessoas e grupos mais vulneráveis.

¹⁹ O Tratado de Abuja, assinado em 1991, pela Comunidade Económica Africana, teve como objetivo central promover a integração económica e a consolidação do continente, prevendo criação progressiva de uma união económica e monetária africana.

²⁰ O Plano de Ação de Lagos, adotado em 1980 pela OUA e pela Comissão Económica das Nações Unidas para África (CEANU), direcionava-se promover a autossuficiência económica de África até 2000, através da integração regional e redução da dependência externa.

2.3. Coligação estratégica China-África para o desenvolvimento de infraestruturas.

As relações entre África e a China têm raízes profundas, abrangendo não apenas interações bilaterais entre Estados, mas também envolvimento a nível de organizações e dinâmicas regionais. Já em períodos históricos remotos, destacava-se a predominância do comércio da seda por parte da China, embora também se verificasse a exportação de artefactos africanos para território chinês. (Adewale, 2018)

A análise histórica demonstra a existência de diversas relações comerciais, tanto Intra como intercontinentais, entre países africanos, europeus e asiáticos/árabes, com particular incidência a partir do século XIV. Um exemplo marcante foi a chegada dos portugueses ao Golfo da Guiné, em 1471, ato que viria a abrir caminho para o estabelecimento de laços comerciais com a região.

No entanto, as trocas entre África e a Ásia remontam, pelo menos, ao ano de 1418, quando o explorador chinês Zheng He liderou uma missão marítima composta por mais de 37 mil homens pelo oceano Índico ocidental, alcançando a costa oriental africana.

Atualmente, sustentada por estruturas financeiras regionais e mecanismos institucionais supervisionados tanto pela NEPAD como pela UA, a parceria estratégica sino-africana no âmbito da iniciativa “Uma Faixa, Uma Rota” (OBOR) pode representar uma viragem no panorama da evolução do continente. (Adewale, 2018)

Já em 1877, a China deu início a uma iniciativa de expansão comercial transnacional (precursora da atual OBOR) alicerçada nas rotas originais da Rota da Seda. Esta rede pretendia, facilitar a troca da famosa seda chinesa com regiões a leste e a Oeste, ao longo do eixo mediterrânico.

A fundação da República Popular da China, em 1949, abriu espaço para o estabelecimento de relações intergovernamentais institucionalizadas com vários países africanos que, à semelhança da China, se encontravam num processo de recente emancipação política, começando com o Egipto, em 1956. A partir deste quadro bilateral, foi lançado, em 1970, o primeiro grande projeto de cooperação entre a China e o continente africano: a construção da ferrovia da *Tanzania-Zambia Railway Authority* (TAZARA), com cerca de 1860 quilómetros de extensão, que viria a ser concluída em 1975, fruto da colaboração entre os governos da Tanzânia e da Zâmbia. (Adewale, 2018)

A abordagem intervencionista da OBOR tem vindo a evoluir, transformando-se numa estratégia de desenvolvimento nacional chinesa, bem como num pilar central da agenda de política externa. A proposta inicial tendia promover as infraestruturas ao longo de seis corredores económicos estratégicos, concebidos para potenciar o comércio, ligando o centro da China, a diversas regiões da Ásia, África e Europa.

Apesar de grande parte do continente africano não se encontrar no centro da visão estratégica da nova iniciativa de “internacionalização” da China, África é, reconhecida como um dos corredores estratégicos no âmbito da componente marítima da iniciativa. Esta vertente, equivalente marítima da “Faixa” continental, foca-se na implementação de infraestruturas costeiras e portuárias, estendendo-se do sul e sudeste asiático, passando por África, Quênia, até ao norte do Mar Mediterrâneo. Embora o Quênia se afirme como a principal potência económica da África Oriental, não figura entre as três maiores economias do continente. (Sturgis, 2015)

As reduzidas taxas de produtividade registadas em África são associadas a défices de eficiência operacional, processos produtivos pouco competitivos e um mercado consumidor fragilizado. Neste contexto, torna-se evidente a necessidade de um parceiro estratégico com uma orientação centrada no crescimento. A China, tendo anteriormente beneficiado de parcerias do mesmo tipo durante a trajetória de crescimento, é hoje encarada como um ator com capacidade e legitimidade para acelerar um modelo de cooperação orientado para investimento e desenvolvimento com viabilidade prolongada no continente africano.

A fragilidade das infraestruturas de transporte continua a ser um dos principais entraves ao crescimento económico em África. Este tipo de constrangimentos contribui para a perceção de África como um dos destinos de investimento menos atrativos, mesmo quando comparado com outras regiões em ascensão. (Adewale, 2018)

A potenciação de infraestruturas emergiu como um dos domínios mais relevantes da cooperação sino-africana. Estima-se que empresas contratadas chinesas tenham já intervencionado em mais de 9600 quilómetros de estradas, cerca de 11000 quilómetros de linhas ferroviárias, 16 portos, aproximadamente 20 aeroportos urbanos, assim como 90% das centrais hidroelétricas em funcionamento no continente. A atuação estende-se ainda aos sistemas de abastecimento de água e eletricidade em mais de 30 cidades africanas. De acordo com o Banco Mundial, o financiamento disponibilizado pela China apresenta uma escala para dar uma contribuição material à resposta às necessidades infraestruturais de África, representando, uma oportunidade para a região. (Thokozani Simelane & Lavhelesani Managa, 2018)

Por fim, a criação do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB) pelos países do grupo BRICS assume particular relevância para a trajetória futura do desenvolvimento global. Concebido como um mecanismo complementar ao sistema financeiro internacional vigente, o NDB representa uma plataforma estratégica para o reforço da cooperação em matéria de construção de infraestruturas entre a China e África, enquanto contribui para a mitigação de riscos financeiros internacionais.

2.3. O globalismo chinês, o regionalismo africano e as estratégias territoriais dos Estados.

As infraestruturas ferroviárias são reconhecidas como elementos estruturantes para a integração económica regional, sendo-lhes atribuída a capacidade de potenciar o comércio intra-africano, potenciar a industrialização e promover uma transformação estrutural mais ampla e produtiva no continente. As redes ferroviárias são apresentadas como infraestruturas essenciais para a integração pan-africana, sendo que a propriedade, planeamento e gestão passaram a constituir indicadores de referência para avaliar o sucesso da integração regional e continental. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024, p. 111)

A regionalização e harmonização dos sistemas ferroviários africanos têm-se revelado particularmente desafiantes, face à fragmentação histórica das redes e à diversidade de padrões técnicos e institucionais entre países. Ainda assim, a BRI tem sido o instrumento fundamental e catalisador na integração das infraestruturas no continente africano.

O aumento do financiamento chinês no sector das infraestruturas tem contribuído para desbloquear projetos ferroviários com potencial de alcance regional, muitos dos quais permaneceram durante décadas na fase de planeamento. Embora a execução ainda se encontre, apenas parcialmente concretizada, a intervenção chinesa tem impulsionado o avanço efetivo dessas iniciativas.

Neste contexto, a OBOR ao articular-se com os objetivos de conectividade continental da agenda pan-africana, tem vindo a reforçar a centralidade do regionalismo africano enquanto quadro estratégico para a integração infraestrutural do continente.

A integração de África na iniciativa chinesa, bem como nos diversos projetos de regionalismo africano, não se revela linear nem unidimensional. Pelo contrário, trata-se de um processo marcado por dinâmicas complexas, e contraditórias, que refletem as assimetrias

estruturais existentes, os diferentes interesses nacionais e as múltiplas visões presentes no continente. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

O governo chinês tem intensificado os esforços para realçar a complementaridade entre os objetivos da OBOR e as agendas de integração regional e continental africana. Uma das formas de concretização desta aproximação tem sido o reforço das interações institucionais entre o Estado chinês e organizações regionais africanas. Em 2015, a UA e o governo chinês assinaram um MoU com o intuito de promover a cooperação na construção de redes de transporte a nível continental, incluindo caminhos-de-ferro de alta velocidade, aviação, autoestradas e outras infraestruturas de apoio à industrialização africana.

Esta colaboração foi aprofundada em dezembro de 2020, com a assinatura do “Plano de Cooperação entre o Governo da República Popular da China e a União Africana para a Promoção Conjunta da Construção da BRI”²¹, em que este plano prevê uma cooperação institucional entre as entidades chinesas e a UA, ao nível do planeamento e execução de projetos no âmbito da BRI.

Em abril de 2022, organizou-se um diálogo com o tema “Coordenação de Projetos Regionais de Infraestruturas”, no quadro da Agenda PIDA (*Programme for Infrastructure Development in Africa*) com a Missão Permanente da UA em *Beijing*, para reforçar os componentes regionais e continentais da cooperação sino-africana no sector das infraestruturas.

A abordagem bilateral adotada pela China, quer na negociação, quer no financiamento e implementação de projetos de infraestruturas, em particular ferroviárias, tem contribuído para o reforço de políticas infraestruturais de cariz nacionalista, sobretudo na África Oriental.

Precisamos realçar que os atores chineses não são os responsáveis pela ausência de uma abordagem coerente e coordenada ao desenvolvimento ferroviário em África.

Grande parte das fragilidades na cooperação regional pode ser atribuída a fatores internos, pela discrepância entre a retórica regionalista adotada pelos decisores políticos africanos e as estratégias com base nacionalista que moldam a implementação concreta dos projetos. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

O regionalismo pode ser entendido como o conjunto de ideias, valores e orientações políticas orientadas para a construção e consolidação de uma determinada região, geralmente associado a um projeto regional concreto ou a uma organização. O regionalismo não é um

²¹ O Plano de Cooperação sino-africano para a promoção conjunta da BRI estabelece a articulação entre a BRI e a Agenda 2063 da UA, para apoiar a transformação estrutural do continente e posicioná-lo como um ator na ordem global.

fenómeno homogêneo nem consensual, podendo ser promovido por atores estatais e não estatais, tanto internos como externos à região em questão. (Söderbaum, 2016)

O regionalismo também pode se referir a uma expressão específica da ordem mundial, na qual as regiões assumem um papel central enquanto plataformas para as interações sociais e culturais, bem como processos de integração económica e política. Esta perspetiva reconhece as regiões não apenas como espaços geográficos, mas como construções políticas e sociais dinâmicas, com influência crescente na configuração da governação global. (Söderbaum, 2016)

O regionalismo e a construção de caminhos-de-ferro no continente africano articulam entre si em múltiplos níveis de abstração. As infraestruturas ferroviárias têm vindo a assumir um papel central nos discursos, agendas e planos de integração regional, tanto ao nível das Comunidades Económicas Regionais (RECs) como da UA.

A modernização e integração da rede ferroviária continental são reconhecidas como pré-requisitos fundamentais e como objetivos estratégicos para o regionalismo africano, na qual tencionam promover a integração regional e o progresso económico através do reforço do comércio intra-africano e da industrialização.

O regionalismo ferroviário, pode finalmente ser entendido como um processo de integração e harmonização progressiva dos sistemas e redes ferroviárias regionais e da melhoria de infraestruturas ferroviárias. (Söderbaum, 2016)

A implementação ferroviária africana encontra-se condicionado por dinâmicas que operam tanto ao nível global, como no plano nacional.

Por um lado, o globalismo subjacente a BRI influencia a configuração dos projetos ferroviários segundo lógicas externas aos interesses regionais africanos. Por outro lado, persistem políticas infraestruturais fortemente marcadas por orientações nacionalistas, que dificultam a cooperação e a coordenação regionais. Em conjunto, estas forças acabam por comprometer a função estratégica das infraestruturas ferroviárias enquanto eixo central do regionalismo emergentes, orientados para dentro e centrados na promoção da integração intercontinental. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

A ideia da *Belt and Road Initiative* é tornar-se numa conectividade global centrada na China, o que torna numa articulação cumulativa de múltiplas camadas de conectividade operacionalizadas. Nesse sentido, as dinâmicas de conectividade orientadas para o exterior nas sub-regiões africanas constituem elos fundamentais numa cadeia de escalas que sustenta a geografia regional e global.

Os caminhos-de-ferro são considerados como a opção mais realista, económica e fiável para a realização de um círculo comercial global, no âmbito das dinâmicas de conectividade transnacional. Os projetos ferroviários com participação chinesa são acompanhados por outras intervenções infraestruturais paralelas que têm em vista a criação de redes logísticas e de transporte multimodal. O objetivo é criar uma rede a nível local, regional e trans regional, assegurando um fluxo integrado de mercadorias e serviços para uma economia mais interdependente.

O padrão comum em projetos ferroviários, é criar ligação entre o interior de uma região/país e os portos marítimos. Este modelo de projetos levanta preocupações quanto a integração de África na BRI, estruturada em torno de uma lógica trans regional orientada para a China, e dos objetivos da ideia do regionalismo africano dos líderes africanos. Em particular, levanta-se a questão de saber até que ponto esta orientação externa contribui para os objetivos centrais como o reforço do comércio intra-africano e a promoção de processos de industrialização. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

Os planos infraestruturais promovidos pela China têm sido criticados por reproduzirem uma lógica de expansão com traços neocoloniais, ao privilegiarem a ligação de zonas de extração de recursos aos portos marítimos, em detrimento de conexões horizontais entre Estados vizinhos. Mesmo nos casos em que são criadas infraestruturas de transporte transfronteiriças, estas são concebidas com o pressuposto de facilitar a circulação de bens manufaturados na China para os mercados africanos, em vez de promoverem cadeias de valor regionais ou integração económica intra-africana. (Merwe, 2019)

Como exemplo, empresas chinesas que focam em mercados consumidores em países africanos sem acesso ao mar dependem de cadeias de abastecimento eficientes, as quais exigem infraestruturas capazes de comprimir o tempo e o espaço, como corredores regionais de transporte ferroviário e rodoviário que assegurem ligações logísticas fiáveis e coordenadas.

As RECs africanas e a UA têm se distanciado do modelo convencional de regionalismo orientado para o exterior, o que é um paradigma que procurava alinhar os níveis regionais e globais, promovendo a liberalização simultânea do comércio e do investimento com vista à inserção nas dinâmicas do mercado mundial. Desde 1990, este modelo com princípios neoliberais, dominou as agendas de integração regional em África.

No entanto, com a criação da AfCFTA, há uma inflexão estratégica em direção a uma abordagem mais voltada para dentro. Esta nova orientação privilegia a facilitação do comércio intra-africano, a industrialização e o reforço da cadeia de valor no continente, aproximando-se

da lógica do regionalismo desenvolvimentista do passado. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

No Acordo de Kigali de 2018²², que deu origem à AfCFTA, foi mencionado a redução de tarifas e barreiras não tarifárias, para que houvesse infraestruturas adequadas para dinamizar o comércio regional e acelerar a industrialização em África. Observa-se que, a insuficiência de infraestruturas económicas, tal como de transporte transnacional, tem contribuído para o agravamento dos custos de operação no continente. Estudos demonstram que os custos logísticos e de transporte em África são, em média três a quatro vezes superiores aos verificados noutras regiões do mundo, por esta razão, a consolidação de infraestruturas adequadas é necessário para o sucesso de um acordo comercial entre os países africanos. (Plane, 2021)

Os países africanos querem o investimento de infraestruturas na região como objetivo central promover uma cooperação mais estreita entre as economias africanas.

As redes ferroviárias e rodoviárias em expansão pretendem não apenas reforçar a capacidade de importação das economias regionais, mas também potenciar a capacidade exportadora. Esta abordagem representa uma rutura relação aos modelos de desenvolvimento anteriores, que privilegiavam quase exclusivamente a criação de economias orientadas para a exportação. (Were, 2019, p. 575)

Apesar do discurso mais centrado na promoção da conectividade intra-africana e no avanço de planos de infraestruturas com uma orientação regional, o regionalismo infraestrutural orientado para dentro tem revelado impactos limitados na configuração ferroviária em África, principalmente na planificação das linhas e à melhoria das ligações intrarregionais.

Os projetos ferroviários mais recentes (com ou sem participação chinesa) têm reforçado dependências espaciais herdadas, ao privilegiarem a conectividade transfronteiriça entre portos marítimos e zonas interiores de produção (sobretudo mineira e agrícola), o que torna a maioria dos projetos a continuar a refletir uma integração orientada para o exterior, concebida para inserir os territórios africanos nas cadeias de valor globais, em vez de fortalecer as interligações económicas e logísticas dentro do próprio continente. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

²² O Acordo de Kigali, assinado em 2018, representou um marco histórico para integração regional africana, tendo formalizado dois instrumentos distintos: o AfCFTA e o Protocolo sobre a Livre Circulação de Pessoas, ambos com o objetivo de promover a mobilidade, o comércio intra-africano e a promoção da integração continental.

A integração da rede ferroviária africana onde a maioria se encontra em um estado fragmentado e desarticulada, tem sido, uma prioridade no planeamento do fortalecimento regional e continental há vários anos.

No entanto, a disputa entre ambições políticas e implementação efetiva tem caracterizado as agendas de integração regional em múltiplos domínios, como a integração económica, a livre circulação de pessoas, bens, serviços e capitais, bem como questões de paz e segurança. No setor das infraestruturas, essa discrepância revela-se particularmente no caso dos projetos ferroviários regionais por assimetrias na distribuição dos custos de construção e das receitas operacionais, o que conduz a uma divergência nas prioridades atribuídas pelos tesouros nacionais e compromete a viabilidade coletiva das iniciativas, uma vez que, o financiamento permanece nas mãos dos governos nacionais, as prioridades domésticas tendem a sobrepor-se ao interesse regional. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

Apesar da existência do Acordo-Quadro entre a China e a EAC²³, a atuação chinesa no continente demonstra uma tendência para marginalizar instituições regionais na definição e orientação da agenda africana para a construção de infraestruturas.

Embora dos esforços empreendidos pela UA e pelas RECs para regionalizar o planeamento e a requalificação infraestrutural, o poder efetivo sobre estas matérias tem permanecido concentrado nos governos nacionais, que utilizam as infraestruturas como instrumento de afirmação política, privilegiando a obtenção de resultados visíveis e rápidos como forma de legitimação; como exemplo, a promessa de construção de estradas e caminhos-de-ferro tornou-se, uma forma de “moeda de troca” da política doméstica nacional. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024, p. 124)

No contexto da SADC, a governação ferroviária, é fortemente condicionada pela lógica intergovernamental, uma vez que os Estados-membros têm ciclos de planeamento soberanos e independentes, dando prioridade aos respetivos planos nacionais de crescimento em detrimento de abordagens regionais coordenadas. Esta predominância da tomada de decisão nacional, aliada à ausência de quadros regulatórios ou planos diretores regionais juridicamente obrigatórios, reflete a relutância persistente dos Estados em ceder autoridade administrativa e burocrática às RECs ou a outras entidades, e limita a integração regional no sector ferroviário. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

²³ O Acordo-Quadro entre a China e a EAC, assinado em 2011 na China, visou promover a facilitação do comércio e o fortalecimento de infraestruturas transfronteiriças, reforçando a cooperação económica regional entre as partes.

Em suma, os projetos ferroviários financiados pela China em África configuram-se como elos infraestruturais estratégicos dentro da economia política trans regional orientada para a China que adota uma ideologia globalista, e que depende de conectividade regional orientadas para o exterior, tanto que, os projetos ferroviários com participação chinesa têm privilegiado a conectividade extrarregional, marcadas por trajetos dependentes de padrões históricos, que ligam zonas interiores de produção e consumo aos portos marítimos, em detrimento de uma integração regional mais densa e endógena. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024, p. 130)

Capítulo III – Estudos de caso, um olhar sobre a Etiópia, o Quênia e Angola em relação ao investimento ferroviário chinês

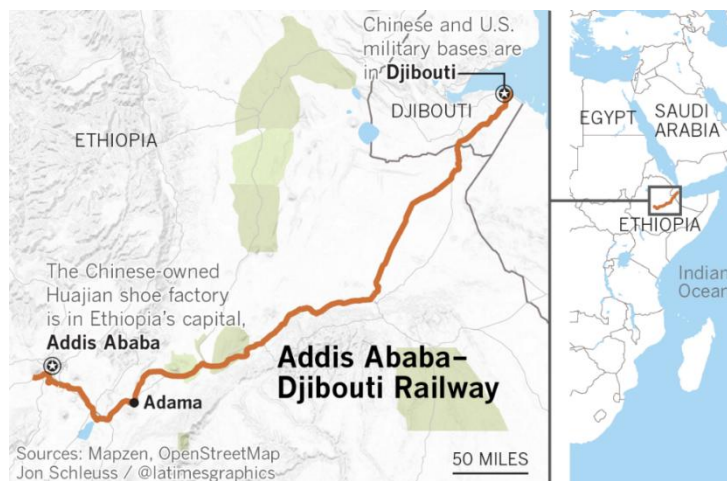
3.1. Etiópia

3.1.1. Enquadramento geográfico e contexto histórico dos caminhos-de-ferro

A ferrovia de Addis Ababa–Djibouti, com uma extensão de 751,7 km, é a primeira linha ferroviária transfronteiriça totalmente eletrificada do continente africano. Projetada em articulação com infraestruturas voltadas para a industrialização, como zonas económicas especiais (ZEEs) e parques industriais, esta linha férrea tem como finalidade a requalificação industrial e estabelecer uma ligação direta entre os centros de produção de um país sem acesso ao mar e de mercados internacionais. Este corredor industrial, marcado por elevados níveis de investimento, constitui um elemento central da visão de renascimento²⁴ promovida pela Frente Democrática Revolucionária do Povo Etíope (EPRDF). (Leviker, 2021)

²⁴ A visão de renascimento do Corredor Addis Abeba–Djibouti refere-se à modernização, com o objetivo de transformar este corredor ferroviário estratégico num catalisador para o crescimento económico da região do Corno de África, ao garantir uma ligação eficiente entre o interior da Etiópia e o porto de Djibouti.

Fig 4 - Enquadramento geográfico da linha férrea de Addis Ababa – Djibouti (Kaiman, 2017)



A industrialização da Etiópia pretende diversificar a economia, gerar emprego e transformar o país no principal centro manufatureiro de África. Ainda assim, em 2025, apenas 22,5 % da população vive em áreas urbanas, o que a coloca entre os países menos urbanizados do mundo. A urbanização cresce a um ritmo de aproximadamente 5,4 % ao ano. (The World Bank in Ethiopia, 2025).

No Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 2022, Etiópia alcançou apenas 0,49 pontos, ocupando a 176.^a posição entre 193 países, conforme o Relatório de Desenvolvimento Humano 2025 da ONU. Em termos macroeconómicos, a taxa de crescimento real do PIB estimada para 2024 foi de 8,1 %, e está projetada em 6,4 % para 2025, impulsionada principalmente pelo setor industrial (crescimento de 9,2 %), seguido pelos serviços (7,7 %) e agricultura (7 %). O FMI projeta um crescimento de 6,6 % para 2025. Quanto ao endividamento externo, em torno de US\$ 28 bilhões, dos quais cerca de US\$ 13 bilhões foram emprestados por credores chineses desde 2000. A situação de dívida, incluindo padrões regionais, levou a reestruturações e impactou os fluxos de financiamento internacionais. (Noesselt, 2020)

A Etiópia consolidou-se como um dos principais polos industriais de África, posicionando-se como um centro estratégico de produção e logística no continente. Atualmente, observa-se um esforço concertado para replicar esse modelo em Angola, com o objetivo de transformar o país no principal eixo de industrialização e integração económica da África Austral.

3.1.2. Relação diplomática entre Etiópia e a China e os seus impactos

A Etiópia distingue-se como um dos poucos países africanos que nunca foram colonizados. Ao longo da história moderna, manteve um governo central forte, liderado por uma monarquia autóctone e duradoura, até à deposição em 1974, na sequência de um golpe de

Estado. Esse evento resultou na ascensão ao poder do Derg, um grupo militar que instaurou um regime de orientação comunista.

As relações diplomáticas entre a Etiópia e a República Popular da China foram formalmente estabelecidas em 1970. Contudo, durante o período do Derg, a cooperação bilateral foi limitada, com exceção de um empréstimo no valor de US\$15 milhões concedido pela China, em 1988, destinado à construção de um estádio nacional e de uma estrada periférica na capital, Addis Ababa. (Leviker, 2021)

Em 1991, o regime do Derg foi derrubado, dando lugar à governação da Frente Democrática Revolucionária do Povo Etíope (EPRDF), instituiu um quadro jurídico para um sistema multipartidário. No entanto, nas eleições parlamentares de 1995 e 2000, as eleições políticas organizadas eram inexistentes, refletindo um ambiente político ainda dominado pelo partido no poder.

No mesmo período, a Etiópia aprofundou as relações com a China, embora, num primeiro momento, o então primeiro-ministro Meles Zenawi tenha priorizado o fortalecimento de laços com o Ocidente, em especial com os EUA e com instituições financeiras internacionais. Essa aproximação procurava mobilizar apoio externo para a reconstrução do país e o relançamento económico, num contexto de fragilidades institucionais e infraestruturas degradadas. (Noesselt, 2020)

Já em 1995, dirigentes etíopes manifestaram preocupações quanto à excessiva dependência do país em relação a doadores e parceiros ocidentais. Esta dependência começou a traduzir-se em pressões externas para que a Etiópia promovesse reformas democráticas e melhorasse o desempenho em matéria de direitos humanos. (Noesselt, 2020)

Por esta razão, a China afirmou-se como o principal parceiro comercial da Etiópia.

A EPRDF, inicialmente cética em relação às políticas neoliberais promovidas pelo Ocidente, iniciou a governação com a implementação de uma estratégia de industrialização orientada pela agricultura (Agricultural Development-Led Industrialisation – ADLI). Este modelo privilegiava a capacitação agrícola em pequena escala, com o objetivo, de mitigar a migração das zonas rurais para os centros urbanos. (Leviker, 2021)

Com o passar do tempo, a EPRDF começou a reavaliar essa abordagem e adotou uma nova estratégia orientada para a transformação industrial, com a ambição de elevar a Etiópia ao estatuto de país de rendimento médio-baixo. Esta mudança traduziu-se num aumento de projetos de infraestrutura de grande escala e numa intensificação da cooperação com parceiros chineses. O foco das políticas públicas deslocou-se das áreas rurais para os centros urbanos, e

o modelo político evoluiu de uma orientação democrata para um desenvolvimentista, centrado na modernização económica do Estado.

O governo etíope passou observar o modelo de desenvolvimento chinês como um exemplo a ser emulado. Essa aproximação baseou-se, numa perceção de semelhança histórico-social e psicológica entre os dois países, especialmente no que se refere aos passados feudais e à adoção de regimes comunistas. (Leviker, 2021)

Ambos os regimes são liderados por partidos que se autodefinem como forças revolucionárias, os quais promovem sessões regulares de autocritica como forma de resolução interna de conflitos. Além disso, ambos ascenderam ao poder por meio de revoluções com base rural e atualmente governam economias mistas, com uma herança socialista.

A mudança de orientação política impulsionou uma vaga de modernização na Etiópia.

Entre 2000 e 2014, a Etiópia tornou-se um dos principais destinos do financiamento chinês para infraestruturas em África, recebendo uma estimativa de US\$12,3 bilhões, ficando atrás apenas de Angola, cujo volume se deve em grande parte à riqueza petrolífera. Estes fundos foram canalizados para projetos conduzidos por empresas chinesas, como as barragens hidroelétricas de Tekeze, Halele Werabesa e Gibe IV (Rio Omo), a ferrovia Adis Abeba–Djibuti e o sistema de metropolitano da capital. (Noesselt, 2020)

Este apoio coincidiu com uma fase de crescimento económico acentuado e uma reorientação da política comercial etíope, que passou a privilegiar parcerias com mercados asiáticos e africanos do Sul Global, em detrimento das relações tradicionais com o Ocidente. (Noesselt, 2020)

O setor industrial registou um desempenho expressivo, posicionando a Etiópia como a 13.^a economia com maior crescimento industrial a nível mundial. A coincidência temporal entre o lançamento da política chinesa de “Going Out” e a BRI, revelou-se oportuna para os objetivos desenvolvimento traçados pelo governo etíope.

Contudo, apesar do crescimento económico notável desde 2004, a estabilidade social foi sendo comprometida. As tensões acumuladas culminaram episódios de agitação social, intensificados pela apresentação do controverso Plano de Desenvolvimento Integrado para Adis Abeba e a Zona Especial de Oromiya²⁵, que concebeu forte oposição e protestos populares. (Leviker, 2021)

²⁵ O Plano de Desenvolvimento Integrado para Adis Abeba e a Zona Especial de Oromia é uma estratégia delineada para integrar o crescimento urbano da capital etíope com as áreas periféricas, promovendo uma abordagem coordenada ao planeamento territorial e gestão de recursos urbanos.

A presença da China no setor de infraestrutura em África tem sido notável, sobretudo nas áreas de transportes e comunicações. Empresas chinesas têm liderado a construção de ferrovias, portos, aeroportos, estradas e redes digitais, promovendo transformações no continente. Um exemplo emblemático foi a conclusão, em 2015, do Porto Multipropósito de Doraleh, no Djibuti, um investimento de cerca de US\$580 milhões. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

A ferrovia construída pela China entre Adis Abeba e Djibuti percorre um trajeto de aproximadamente 760 km, seguindo em grande parte o traçado da antiga linha férrea. Esta ligação estratégica conecta a capital etíope ao Mar Vermelho, através do Porto de Djibuti, reforçando a inserção logística da Etiópia numa das principais rotas comerciais da região.

A *Ethiopian Railway Corporation (ERC)* iniciou, em 2016, o pagamento do financiamento conforme previsto contratualmente. Posteriormente, durante o FOCAC, realizado em 2018, a dívida associada à construção da ferrovia foi objeto de reestruturação, sendo o prazo de amortização alargado de 10 para 30 anos, um gesto indicativo da flexibilidade chinesa no relacionamento financeiro com parceiros estratégicos.

Embora a China represente um dos principais destinos de exportação para a Etiópia, a balança comercial entre os dois países permanece assimétrica. As importações etíopes provenientes da China superam, o volume de exportações etíopes para o mercado chinês. Ainda assim, o interesse económico chinês pela Etiópia encontra justificações plausíveis: o país apresenta um mercado interno considerável, sendo o segundo país mais populoso de África, e dispõe de recursos valiosos como sementes oleaginosas, potencial em hidrocarbonetos, um setor manufatureiro, ligações logísticas de alcance continental/internacional e recursos minerais. (Leviker, 2021)

Contudo, a atratividade da Etiópia para a China vai além dos fatores estritamente económicos, pois, Addis Ababa acolhe a sede da União Africana e da Comissão Económica das Nações Unidas para África, o que reforça a centralidade política e diplomática a nível continental.

Neste contexto, o apoio público da Etiópia à China contribui para a projeção do *soft power* chinês no continente africano. Acrescentando, a localização geográfica da Etiópia, oferece uma posição estratégica enquanto porta de entrada para o continente, onde a China pode expandir as ligações económicas e comerciais com outros países africanos.

Apesar de limitações orçamentais, a Etiópia tem feito investimentos substanciais para o setor das infraestruturas, contribuindo para o crescimento acelerado no contexto africano. A ferrovia Adis Abeba–Djibuti surge como um dos projetos emblemáticos nesse esforço.

No entanto, a conceção parece ter priorizado metas macroeconómicas, com atenção limitada aos impactos diretos nas comunidades locais e à integração territorial em torno das estações, particularmente à articulação entre desenvolvimento urbano, mobilidade e áreas industriais. (Leviker, 2021)

Desenvolvido num período de instabilidade política, este projeto enfrentou limitações em termos de transparência, tanto no planeamento como na execução. Dados fundamentais para uma avaliação objetiva, como mecanismos de consulta pública ou estudos de viabilidade/ impacto ambiental.

3.1.3. Desenvolvimento do Corredor Addis Abeba – Djibuti

A inauguração da ferrovia Adis Abeba–Djibuti, em 2018, marcou um feito histórico ao estabelecer a primeira linha ferroviária eletrificada transnacional da África Oriental. Construída por empresas estatais chinesas, a obra representa a modernização de uma linha originalmente construída em 1917, durante o reinado do imperador Menelik II. A infraestrutura percorre o país desde os planaltos centrais até à fronteira com o Djibuti, atravessando territórios diversos em termos geográficos, culturais e sociais. No entanto, as tensões históricas entre grupos étnicos ao longo da linha representam um desafio à estabilidade do modelo federalista etíope. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

A ligação ferroviária entre Adis Abeba e Djibuti com uma ligação de 760km, representa uma das mais emblemáticas iniciativas de infraestrutura da Etiópia no contexto da estratégia de modernização económica e integração regional. Embora a construção tenha sido concluída em 2015, a linha foi formalmente inaugurada apenas em outubro de 2016, com o início das operações de transporte de passageiros e mercadorias a partir de 1 de janeiro de 2018, após um período experimental. (Leviker, 2021)

Projetada para operar a velocidades até 120 km/h, esta ferrovia utiliza uma eletrificação padrão da China e é alimentada por energia hidroelétrica renovável, em conformidade com os compromissos do país em matéria de sustentabilidade energética. Trata-se de uma infraestrutura com dupla vocação: estratégica, ao facilitar o escoamento da produção nacional para o porto de

Djibuti e simbólica, ao posicionar a Etiópia como um centro logístico de referência no Corno de África.

Inicialmente projetada para ter 15 estações de passageiros ao longo do trajeto, a ferrovia eletrificada Adis Abeba–Djibuti acabou, após a conclusão em 2018, por operar apenas com seis estações ativas.

O custo total da obra foi estimado entre US\$ 3,5 e US\$ 4,2 bilhões, valor sujeito a acréscimos decorrentes de encargos financeiros e de componentes adicionais ainda por executar. Cerca de 30% do financiamento (aproximadamente US\$ 1,5 bilhões) foi assegurado pelo governo etíope, enquanto o restante foi financiado por meio de um empréstimo concedido pelo Exim Bank da China.

A construção da linha foi repartida entre duas grandes empresas estatais chinesas: a *China Railway Engineering Corporation* (CREC), responsável pela secção entre Adis Abeba e Mieso, e a *China Civil Engineering Construction Corporation* (CCECC), encarregue do troço entre Mieso e Djibuti. Para além da fase de construção, ambas as empresas assumiram a gestão operacional da ferrovia, com um contrato vigente até 2030 configurando um modelo de transferência gradual de competências.

O projeto foi reconhecido a nível internacional, sendo como o melhor projeto individual no âmbito da BRI na região do Médio Oriente e África. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

A ferrovia Adis Abeba–Djibuti constitui um eixo estratégico da política de industrialização etíope, alinhada com os dois Planos de Crescimento e Transformação (GTPs). Construída com tecnologia chinesa, a linha atravessa territórios áridos e pouco povoados, habitados por comunidades pastoris, e liga o interior etíope ao porto de Djibuti, por onde transita mais de 90% do comércio externo do país.

Além do plano estratégico e logístico, a ferrovia Adis Abeba–Djibuti integra-se como elemento central no chamado Cinturão de Desenvolvimento da Etiópia²⁶. Ao longo do percurso localizam-se quatro parques industriais estratégicos (Bole Lemi, Eastern Industrial Zone, Adama e Dire Dawa) todos financiados e construídos com apoio chinês, reforçando a articulação entre infraestrutura ferroviária, zonas económicas especiais e industrialização orientada para a exportação. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024) . Este

²⁶ O Cinturão de Desenvolvimento da Etiópia, criado em 2014, é um estratégia governamental para promover a industrialização através da criação de parques industriais e ZEEs, com o objetivo de fomentar as exportações, atrair investimento estrangeiro e gerar emprego qualificado. Este projeto é liderado pela Corporação de Desenvolvimento de Parques Industriais.

corredor industrial inclui investimento do sector privado internacional, apesar de ter um interesse de empresas privadas chinesas. A localização estratégica do Djibuti, no estreito de Bab el-Mandeb, reforçando a integração da Etiópia.

O corredor Adis Abeba–Djibuti insere-se numa visão mais abrangente de integração ferroviária no continente africano, prevendo futuras ligações à Tanzânia via Quênia, ao Sudão do Sul através do corredor LAPSETT (Lamu Port–Sudan–Ethiopia Transport Corridor), e à Eritreia e a uma linha transcontinental até à África Ocidental. Caso esta rede se concretize, permitirá a diversificação de rotas logísticas e o fortalecimento do comércio regional.

A linha atual, construída em largura ferroviária padrão, segue em grande parte o traçado da antiga ferrovia, inaugurada em 1917 e desativada em 2008. Ao contrário de muitas ferrovias africanas legadas do período colonial, a secção etíope desta infraestrutura foi propriedade do Estado etíope, o que lhe confere um significado particular em termos de soberania.

A adoção da largura ferroviária padrão, tal como observado em outros países como o Quênia, a Tanzânia e a Nigéria, almejam ultrapassar os obstáculos técnicos herdados do passado colonial, sobretudo a diversidade de bitolas e o estado avançado de degradação das infraestruturas. Esta uniformização técnica aumenta a viabilidade da criação de redes ferroviárias interligadas a nível continental. (Leviker, 2021)

Os projetos ferroviários sino-etíopes têm gerado alguma dependência tecnológica, por exemplo, pela indisponibilidade dos manuais técnicos em línguas locais e pela necessidade futura de peças e equipamentos provenientes da China. No entanto, no âmbito da transferência de competências, técnicos etíopes têm sido formados tanto no país como na China, com vista à nacionalização progressiva da gestão e operação ferroviária.

Desde o início das operações da ferrovia em 2018, as exportações etíopes apresentam um crescimento notável: aumentaram US\$ 1,6 bilhões, passando de uma estimativa de US\$ 2,25 bilhões em 2018 para US\$ 3,88 bilhões em 2023. No entanto, as exportações da Etiópia continuam muito concentradas no sector primário como o setor agrícola representando 83 % das exportações. (The World Bank in Ethiopia, s.d.)

O corredor ferroviário Adis Abeba–Djibuti emerge como um pilar estratégico da visão etíope de transformação económica e integração regional, pois, representa a convergência entre modernização tecnológica, diplomacia económica com a China e ambições de industrialização nacional. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

Por fim o êxito em termos logísticos e de crescimento exportador, o sucesso duradouro deste corredor dependerá da capacidade de gerar benefícios equitativos entre regiões e

populações, e de se tornar um instrumento efetivo de coesão territorial num país marcado por fragilidades estruturais.

3.1.4. Tensão multicultural que trará união ou divisão

A Etiópia constitui um dos estados multi etnicamente mais antigos do mundo, caracterizado por séculos de mobilidade interna, casamentos interétnicos e partilha de práticas culturais e políticas comuns. Apesar da diversidade linguística e étnica, as populações etíopes coexistiram ao longo de milénios, construindo uma unidade identitária enraizada na convivência histórica. (Bayu, 2021)

Apesar desta longa história de convivência, a Etiópia é marcada até os dias atuais, por conflitos entre grupos étnicos, motivados por fatores socioculturais, económicos, políticos e ambientais. De acordo com Abbay, esses confrontos resultam, de disputas identitárias, concorrência por recursos e reivindicações territoriais, elementos centrais na dinâmica dos conflitos étnicos no país. (Abbay, 2004)

No século XIX, o imperador Menelik II iniciou uma campanha expansionista nas direções oeste, leste e sul, de forma violenta. Essa expansão resultou na incorporação forçada de diversos reinos e comunidades, incluindo os povos Oromo, Sidama, Gurage, Wolayta e Somali.

Desde então, sucessivos regimes etíopes negligenciaram a proteção política e jurídica da diversidade multicultural e multilinguística do país. Como resultado, a etnicidade e a política étnica consolidaram-se como elementos estruturantes da configuração do Estado etíope.

Com o objetivo de preservar a coesão interna da coligação no poder e evitar o ressurgimento de conflitos étnicos, o governo liderado pela EPRDF, sob Meles Zenawi, instituiu em 1991 um modelo de federalismo étnico. Este modelo conferia às nacionalidades reconhecidas o direito à autodeterminação, incluindo, o direito constitucional à secessão. (Noesselt, 2020)

Apesar desse enquadramento formal, a EPRDF enfrentou divisões internas como o surgimento de movimentos nacionalistas armados como a Frente de Libertação do Povo do Tigray (TPLF), a Frente de Libertação do Povo Eritreu (EPLF), a Frente de Libertação Nacional do Ogaden (ONLF) e a Frente de Libertação Oromo (OLF) que ficou marcado como uma guerra civil por rivalidades étnicas.

Com o colapso do governo socialista militar em 1991 e o domínio contínuo da TPLF sobre os principais órgãos de poder gerou percepções de desequilíbrio, tanto entre os membros da coligação como entre partidos da oposição. Muitos consideraram que o sistema favorecia a minoria tigrínia na distribuição de poder e recursos estatais. Na prática, a estrutura política manteve-se centralizada, com funcionamento próximo de um Estado de partido único. (Noesselt, 2020)

Quando estes ascenderam ao poder e instituíram o federalismo étnico como resposta estrutural às reivindicações identitárias. Este modelo reconheceu, constitucionalmente, o direito à autodeterminação dos povos, nações e nacionalidades, incluindo o direito à secessão.

Segundo diversos estudiosos, a federação etíope resultou de uma união voluntária entre comunidades étnicas que optaram por reconfigurar o Estado num novo pacto político. No entanto, há quem argumente que, embora o sistema tenha começado com essa lógica em 1991, a centralização progressiva do poder pela EPRDF desde 1992 converteu o modelo num caso de federação imposta, debilitando a natureza inclusiva. (Bayu, 2021)

O federalismo étnico na Etiópia teve um papel na proteção das minorias e na institucionalização de um sistema de governação que combina autonomia regional com partilha de soberania. No entanto, esta arquitetura política também gerou consequências, como o agravamento de tensões interétnicas e o ressurgimento de movimentos armados com agendas separatistas. Em vez de mitigar conflitos, o modelo acabou por incentivar disputas, muitas vezes associadas à reivindicação de territórios, recursos e reconhecimento identitário. (Bayu, 2021)

Em resposta à intensificação dos conflitos internos, o governo etíope criou em 2018, o Ministério da Paz. Esta entidade foi concebida para promover a estabilidade, prevenir conflitos, fortalecer a articulação entre o governo federal e os estados regionais. O ministério tem igualmente a missão de garantir o primado da lei e fomentar a convivência pacífica entre os povos, diferentes nacionalidades e confissões religiosas, atuando em colaboração com instituições governamentais, culturais e religiosas. Apesar desta iniciativa institucional, os níveis de violência, deslocamento interno e insegurança aumentaram, revelando as limitações da estrutura estatal em conter dinâmicas de conflito enraizadas. (Siyum, 2021)

Apesar de constituir um motor de desenvolvimento económico e de integração regional, o corredor Adis Abeba–Djibuti também se insere num contexto regional marcado por tensões geopolíticas. A Etiópia encontra-se rodeada por vizinhos estratégicos com os quais mantém disputas territoriais e de recursos com a Eritreia, o Sudão e o Egito, por motivos de litígios em torno da Bacia do Nilo e fronteiras não resolvidas.

Neste contexto, a ferrovia assume um papel duplo: por um lado, representa uma infraestrutura vital para assegurar o acesso da Etiópia ao mar e reduzir a vulnerabilidade geográfica; por outro, pode agravar sensibilidades políticas ao atravessar zonas historicamente fragilizadas por conflitos étnicos. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

A construção da ferrovia Adis Abeba–Djibuti representa, um marco no esforço de modernização económica e integração territorial da Etiópia. A infraestrutura ferroviária oferece uma oportunidade que promove a mobilidade, comércio e crescimento económico. Ao atravessar territórios, ela simboliza uma nova forma de interdependência funcional entre povos, contribuindo para a construção de um espaço nacional mais coeso.

Contudo, num país onde as identidades étnicas foram institucionalizadas através do federalismo e onde as tensões intercomunitárias continuam ativas, essa mesma infraestrutura corre o risco de acentuar divisões já existentes. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

3.2. Quénia

3.2.1. Contextualização geográfica dos caminhos-de-ferro

Desde o final do século XIX, as ferrovias desempenharam um papel central na consolidação de territórios coloniais de extração na África Oriental. Frente à crescente presença imperial alemã na região, o Império Britânico procurou reforçar o domínio sobre as zonas estratégicas em torno do Lago Vitória e das nascentes do Nilo, áreas de elevada importância económica e geopolítica. (Lesutis, 2021)

Foi neste contexto de rivalidade imperial que, em agosto de 1895, o Parlamento britânico aprovou a construção de uma linha ferroviária ligando Mombaça ao Lago Vitória. Esta infraestrutura, que ficou conhecida como a *Kenya–Uganda Railway*, pretendia não apenas facilitar a exploração de recursos, mas também consolidar o controlo britânico sobre o interior do continente.

A construção da ferrovia constituiu um marco na consolidação do domínio colonial britânico na África Oriental. A primeira linha ferroviária foi instalada em Mombaça em 1896, e, ao fim de cinco anos, em 20 de dezembro de 1901, a ferrovia de bitola métrica alcançava Kisumu, na margem oriental do Lago Vitória, após percorrer um total de 931 km. Este percurso atravessava o Grande Vale do Rift e atingia uma altitude máxima de 2.538 metros, descendo depois até aos 1.129 metros do nível do lago. (Lesutis, 2021)

Após a independência do Quênia em 1963, a antiga linha ferroviária do Uganda foi dividida entre o Quênia e o Uganda. No entanto, a infraestrutura ferroviária queniana deteriorou-se, enfrentando problemas de gestão mesmo após a privatização em 2006. A ineficiência do sistema ferroviário, com viagens demoradas entre Mombaça e Nairobi de até 24 horas, evidenciou limitações estruturais num país com potencial estratégico para ligar os mercados da Ásia e da África Oriental. Perante este cenário, o corredor ferroviário tornou-se prioritário no âmbito do PIDA, promovido pelo Banco Africano de Desenvolvimento, com o objetivo de fomentar a integração económica regional através de grandes projetos de infraestrutura. (Nancy Githaiga & Hailay Shifare, 2023)

A estratégia nacional de desenvolvimento do Quênia, conhecida como Visão 2030²⁷, foi delineada durante governo de Uhuru Kenyatta²⁸ e assenta na implementação de megaprojetos com vista à transformação do país numa economia industrializada de rendimento médio.

De acordo com a *Kenya Railways*, o projeto da SGR foi concebido como fruto do compromisso conjunto dos governos do Quênia, Ruanda, Sudão do Sul e Uganda, com o objetivo de desenvolver uma infraestrutura ferroviária de elevada capacidade e custo eficiente no interior do Corredor do Norte. Este plano previa a implementação de uma linha ferroviária moderna, apta para transporte de carga e passageiros, que ligasse o porto de Mombaça às capitais dos países envolvidos (Kampala, Kigali e Juba). (Taylor, 2024)

Cada Estado comprometeu-se a construir e financiar a secção da ferrovia correspondente ao território.

Em outubro de 2009, o Quênia e o Uganda assinaram um memorando de entendimento para a construção da linha entre Mombaça e Kampala. Posteriormente, em agosto de 2013, o Quênia, o Uganda e o Ruanda celebraram um tratado tripartido com o intuito de acelerar a construção dos troços ferroviários.

Inicialmente, o Banco Africano de Desenvolvimento comprometeu-se, em 2011, a conceder um empréstimo de US\$ 39,8 milhões destinado a financiar a reabilitação da linha ferroviária pré-existente entre o Quênia e o Uganda, que estabelecia a ligação entre Mombaça, Nairobi e a região do Lago Vitória. (Nancy Githaiga & Hailay Shifare, 2023)

Mas o plano do troço acabou por ser alterado e a cargo do Quênia ficou o desenvolvimento do percurso entre Mombaça e Malaba, subdividido em duas fases principais:

²⁷ A Visão 2030 do Quênia é um plano estratégico, criado em 2008, de transformação de longo prazo que tem como objetivo transformar o país numa economia industrializada de rendimento médio-alto até o ano de 2030.

²⁸ Uhuru Kenyatta foi quarto Presidente da República do Quênia, exercendo funções entre 2013 e 2022.

a Fase 1, correspondente ao troço entre Mombaça e Nairobi, cuja construção teve início em dezembro de 2014 e entrou em funcionamento em 2017; e a Fase 2, de Nairobi até Malaba, composta por três subfases – Fase 2A: Nairobi–Naivasha de 120km completado em 2019; Fase 2B: Naivasha–Kisumu (incluindo a edificação de um novo porto em Kisumu, no Lago Vitória); e Fase 2C: Kisumu–Malaba. (Taylor, 2024)



Fig.5 – Rota do *Standard Gauge Railway* do Quênia (Taylor, 2024)

A construção da SGR foi oficialmente atribuída ao Ministério dos Transportes e Comunicações do Quênia e à *Kenya Railways*, enquanto entidades promotoras do projeto. No entanto, a execução da obra ficou a cargo da *China Road and Bridge Corporation* (CRBC), que atuou como empreiteira principal responsável pela implementação do projeto. (Lesutis, 2021)

Embora a linha ferroviária permanecesse sob propriedade da *Kenya Railways Corporation*, a gestão foi concessionada, a partir de 2005, ao consórcio *Rift Valley Railways*, uma parceria entre empresas do Quênia, Uganda e Egito, com apoio técnico assegurado por uma empresa brasileira. (Taylor, 2024)

A Fase 1 do projeto liga o porto de Mombaça à capital Nairobi, enquanto a Fase 2A estende a linha por mais 120 km até à cidade de Naivasha. Integrado no *East African Railway Master Plan*²⁹, este corredor ferroviário tem como objetivo estabelecer conexões com outras

²⁹ O *East African Railway Master Plan* é um plano diretor concebido pela EAC com objetivo de expandir e modernizar as redes ferroviárias da região, promovendo a integração regional e crescimento económico.

linhas SGR na região, promovendo a integração económica regional. Os objetivos centrais incluem o aumento da eficiência logística, a redução dos custos de transporte de mercadorias e a aceleração da circulação entre os principais portos do Oceano Índico e o interior do continente. (Lesutis, 2021)



Fig.6 – Plano de Conectividade do *East African Railway Master Plan* (Lesutis, 2021)

O projeto do SGR foi impulsionado pelo gabinete presidencial de Uhuru Kenyatta como parte da campanha eleitoral da coligação Jubilee, em vista a reeleição nas eleições gerais de agosto de 2017. Embora o antigo presidente Mwai Kibaki tivesse previsto a modernização da linha férrea existent, Kenyatta optou por construir uma nova linha de bitola padrão, paralela a anterior, justificando a decisão como o investimento mais eficiente para o sistema de transportes nacional. (Nancy Githaiga & Hailay Shifare, 2023)

Em 2013, o governo queniano aprovou a Lei das Zonas Económicas Especiais (ZEEs), com o objetivo de atrair investimento estrangeiro através da criação de zonas que integrassem o desenvolvimento de infraestruturas de transporte. Neste contexto, a SGR insere-se numa estratégia mais ampla de corredores transnacionais que ligam os mercados sem costa de África Oriental ao oceano Índico.

A centralização do controlo dos fluxos de capital tornou-se evidente com a transferência das operações alfandegárias do Porto de Mombaça para o Entrepasto Interior de Contentores em Nairobi, infraestruturas interligadas pela SGR. Após a conclusão da Fase 1 do projeto, este entreposto passou a ser o principal ponto de desalfandegamento de carga que entra no país.

A reorganização do sistema logístico nacional representa uma transformação profunda no território e na economia do Quênia, pois historicamente, o Porto de Mombaça, o maior do

país e o segundo da África Oriental, era o principal ponto de entrada e saída de mercadorias, sendo central para a economia costeira. (Lesutis, 2021)

O Quênia tem vindo a esforçar-se no sentido de garantir o financiamento para as fases 2B e 2C do projeto da SGR. Em abril de 2025, o Presidente William Ruto celebrou um acordo com o Governo da China para um novo modelo de financiamento relativo à Fase 2B. Paralelamente, encontram-se em curso estudos de viabilidade para a Fase 2C. O custo total estimado destas duas fases é de aproximadamente US\$ 4,5 bilhões, permanecendo o início da construção previsto para dezembro de 2025.

A ferrovia foi concebida com o propósito de promover a integração entre os Estados-membros da Comunidade da África Oriental (EAC), impulsionando o desenvolvimento económico regional. Esta infraestrutura tinha como objetivo, estimular a exportação de recursos minerais provenientes do interior da região, incluindo países como a República Democrática do Congo e outros Estados vizinhos. (Mboya, 2022)

Na ausência de um sistema ferroviário eficiente como a SGR, os portos de Mombaça (Quênia) e Dar-es-Salaam (Tanzânia) permaneceriam infraestruturas subaproveitadas, não atraindo investimentos. Estes dois portos constituem, atualmente os principais pontos de entrada e saída de mercadorias para a África Oriental, sendo cruciais para as cadeias logísticas regionais. A operacionalização plena da SGR é vista como um elemento vital para transformar esses portos em catalisadores do comércio intrarregional e internacional. (Mboya, 2022)

No contexto africano, a BRI, inicialmente centrada na África Oriental, alargou-se para incluir países da África Central e Ocidental, observando um projeto ambicioso de interligação entre portos no Atlântico e no Oceano Índico. O Quênia assume um papel central tanto na vertente marítima como terrestre da BRI. Até ao momento, o envolvimento queniano neste quadro tem estado sido na construção da *Standard Gauge Railway* (SGR), que se destaca como um dos principais exemplos do investimento chinês no continente africano no âmbito da iniciativa. (Taylor, 2024)

3.2.2. Relações comerciais entre o Quênia e a China e os seus dados económicos

O comércio e o investimento entre o Quênia e a China atingiram níveis elevados, tendo a entrada da China no país sido marcada por investimentos em infraestruturas. Atualmente, a China detém cerca de 66% da dívida bilateral do Quênia.

A China tem desempenhado um papel fundamental no desenvolvimento das infraestruturas do Quênia, não apenas através do financiamento, mas também pelo fornecimento de know-how técnico por parte das empresas de construção. Ao assegurar o acesso a novos mercados, a China contribui para a redução do défice infraestrutural que afeta a região. (Nancy Githaiga & Hailay Shifare, 2023)

As relações bilaterais constituem um instrumento fundamental para qualquer Estado, ao permitirem o acesso a recursos indisponíveis a nível interno.

A China afirma-se como uma potência global incontornável, consolidando uma presença no sistema internacional e uma influência crescente no continente africano.

No caso do Quênia, tem-se verificado um aumento expressivo das importações provenientes da China, bem como dos IDE e do volume da dívida externa contraída junto de instituições chinesas. Apesar de o país ter registado algum crescimento económico durante este período, não está ainda demonstrado de forma inequívoca que tal progresso seja uma consequência direta da relação bilateral estabelecida com a China. (Patrick Murimi, Elvis Kiano, & Richard K. Siele, 2024)

Contudo, a crescente penetração das exportações chinesas no mercado da África Oriental levanta preocupações quanto às perspetivas de industrialização do Quênia. A presença massiva de produtos manufaturados chineses, muitas vezes a preços baixos, coloca desafios sérios à competitividade da produção local. Acresce o fenómeno do afluxo de produtos contrafeitos provenientes da China para o mercado queniano, o que limita a entrada de bens autênticos e inviabiliza uma concorrência justa. (EM, 2018)

Através dos megaprojetos em curso no Quênia e em África Subsariana, a territorialidade do Estado tem sido reconfigurada pela economia política global da BRI da China. A BRI tende a apoiar o desenvolvimento de infraestruturas em cerca de 70 países e organizações internacionais na Ásia, Europa e África, abrangendo um terço do comércio e do PIB mundial e afetando diretamente mais de 60% da população global.

No contexto africano, a Rota da Seda Marítima do século XXI, eixo do corredor do Oceano Índico, assenta em acordos bilaterais para modernizar infraestruturas de transporte e intensificar o comércio marítimo. Este processo tem acelerado transformações económicas, sociais e políticas à escala global, regional e local, fortalecendo a influência da China nas arquiteturas de desenvolvimento, embora as dinâmicas locais revelem interações desiguais com os interesses empresariais, políticas laborais e práticas de gestão do capital chinês e internacional. (Lesutis, 2021)

A participação da China no projeto da SGR insere-se, numa estratégia de inserção na paisagem económica e política do continente africano. Este envolvimento é caracterizado com o objetivo de garantir acesso viável a recursos naturais, bem como expandir os mercados para os produtos e serviços. (Nancy Githaiga & Hailay Shifare, 2023)

No caso queniano, a linha SGR é apresentada como símbolo das aspirações nacionais de prosperidade e desenvolvimento, refletindo também o compromisso da China com o progresso contínuo do Quênia. A BRI materializa, geografias de antecipação marcadas por promessas de rejuvenescimento económico, cooperação e integração, que estas infraestruturas procuram corporizar.

A relação comercial entre o Quênia e a China tem vindo a ser consolidada através de diversos quadros institucionais. Em 2018, os dois países elevaram a cooperação ao estatuto de parceria estratégica, o que permitiu uma coordenação alargada em múltiplos sectores, incluindo o comércio. (Patrick Murimi, Elvis Kiano, & Richard K. Siele, 2024)

Embora esta relação comercial tenha proporcionado oportunidades, têm surgido preocupações relativamente ao crescente desequilíbrio e à predominância das importações chinesas. Acresce que a forte dependência do Quênia em relação às importações de infraestruturas oriundas da China expõe o país a riscos cambiais e a vulnerabilidades nas cadeias de abastecimento, com implicações para a balança de pagamentos e posição externa.

De forma geral, a gestão prudente do comércio, da dívida externa e das parcerias estratégicas é fundamental para que o Quênia consiga manter uma cooperação mutuamente benéfica com a China, sobretudo perante a intensificação das relações comerciais bilaterais.

A China representa atualmente o principal credor bilateral do Quênia e constitui a maior fonte de investimento direto estrangeiro (IDE) no país. Embora os empréstimos chineses tenham gerado encargos para a economia queniana, o investimento direto e a assistência financeira prestados contribuíram positivamente para o crescimento económico nacional. (Patrick Murimi, Elvis Kiano, & Richard K. Siele, 2024)

O governo do Quênia implementou uma série de reformas económicas voltadas para o comércio e os investimentos, com vista a melhorar o ambiente de negócios no país. De acordo com as classificações anuais do Banco Mundial, o Quênia ocupa atualmente a 56.^a posição entre 190 economias, no que respeita à facilidade de fazer negócios.

Entre as principais medidas adotadas, inclui-se a eliminação dos controlos de preços e de câmbio, em conformidade com uma política de liberalização comercial e promoção do livre mercado. Simultaneamente, foram introduzidas políticas fiscais e monetárias prudentes,

acompanhadas de melhorias na governação económica e de processos de privatização de empresas públicas. (EM, 2018)

Outras reformas estratégicas incluem a garantia governamental de repatriamento de capitais, bem como a livre remessa de dividendos e juros por parte dos investidores estrangeiros.

Adicionalmente, tanto empresas nacionais como estrangeiras podem livremente constituir ou adquirir negócios no país, nos termos estabelecidos pela *Companies Act*. Importa também referir que a Constituição do Quénia de 2010 consagra proteção contra a expropriação de propriedade privada, reforçando assim a previsibilidade e segurança jurídica para os investidores. (EM, 2018)

Ao longo dos anos, o comércio e o IDE têm desempenhado um papel crucial na dinamização do crescimento económico do Quénia.

Em 2024, a economia queniana registou um crescimento do PIB real de 4,6%, impulsionado pelos sectores das tecnologias financeiras (fintech) e da agricultura. No entanto, este desempenho foi condicionado por um abrandamento nos sectores mineiros e da construção civil, bem como por uma quebra no investimento.

O Quénia é atualmente classificado como um país de rendimento médio-baixo, com um rendimento nacional bruto (RNB) per capita de US\$ 2.110 em 2023, valor que representa um crescimento face aos US\$ 280 registados em 1993. Apesar da diversificação da economia, o país continua a enfrentar diversos desafios estruturais.

O crescimento do PIB abrandou de 5,0% no primeiro trimestre de 2024 para 4,0% no terceiro trimestre do mesmo ano. (AfDB, Country Focus Report 2025: Making Kenya's Capital Work Better for it's Development, 2025)

Em 2024, o défice orçamental do Quénia reduziu-se para 5,4% do PIB, face aos 5,6% registados em 2023, refletindo os esforços contínuos de consolidação fiscal. Paralelamente, a dívida pública diminuiu para 65,7% do PIB até meados de 2024, em comparação com os 73,1% verificados em 2023.

Esta redução foi favorecida pela valorização da moeda nacional e pela melhoria das operações de gestão de passivos. No entanto, apesar da trajetória da dívida se manter dentro de parâmetros sustentáveis, o país continua exposto a um risco elevado de sobreendividamento, enfrentando desafios tanto ao nível da solvência como da liquidez.

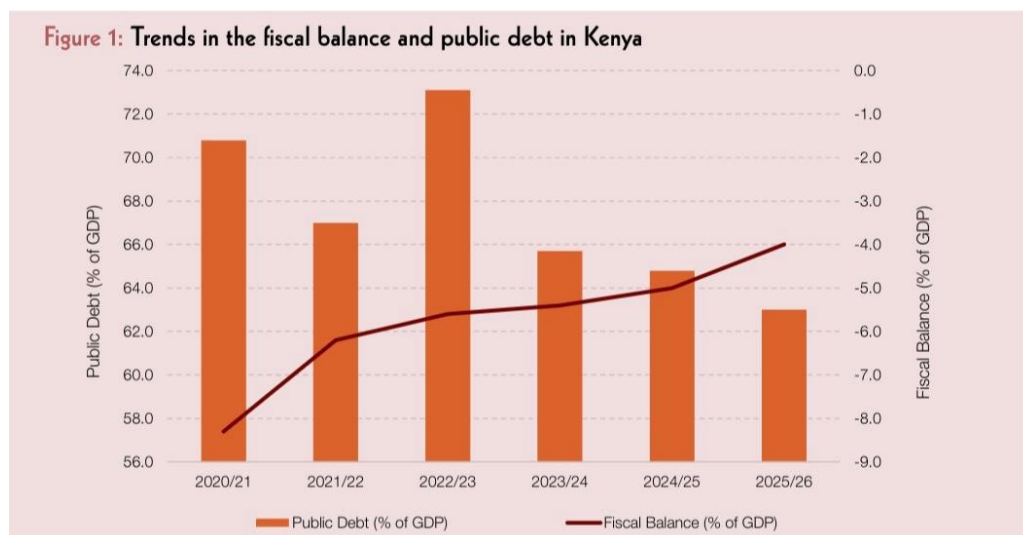


Fig. 7 - Tendências no saldo orçamental e na dívida pública no Quênia (AfDB, Country Focus Report 2025: Making Kenya's Capital Work Better for its Development, 2025)

Contudo, as perspetivas macroeconómicas do Quênia para 2025 são favoráveis, com uma taxa de crescimento real do PIB estimada em 5,0%, impelida pelo reforço do desempenho do setor agrícola e de serviços essenciais. A queda dos preços do petróleo tem contribuído para uma redução da fatura das importações e da inflação, proporcionando um alívio de curto prazo. (AfDB, Country Focus Report 2025: Making Kenya's Capital Work Better for its Development, 2025)

Estes permanecem riscos de longo prazo, particularmente a possível expiração da Lei de Crescimento e Oportunidade para África³⁰ (AGOA) em setembro de 2025, o que poderá comprometer a competitividade das exportações quenianas e deprimir o investimento estrangeiro.

³⁰ A Lei de Crescimento e Oportunidade para África, implementada em 2000 e renovada em 2015, com o término em 30 de setembro de 2025, concede aos países da África Subsaariana acesso preferencial ao mercado de EUA, isentando tarifas sobre produtos africanos.

Table 1: Key macroeconomic indicators							
	2020	2021	2022	2023	2024(e)	2025(p)	2026(p)
Real GDP growth (%)	-0.3	7.6	4.9	5.6	4.6	5.0	4.8
Real GDP growth per capita	-2.3	5.6	3.0	3.7	2.6	3.0	2.8
CPI inflation	5.4	6.1	7.6	7.7	4.5	3.9	4.5
Overall fiscal balance, including grants (% of GDP)*	-7.0	-8.3	-6.2	-5.6	-5.4	-5.0	-4.0
Current account balance (% of GDP)	-3.7	-5.1	-5.1	-4.0	-3.7	-3.0	-3.4

Fig.8 - Principais indicadores macroeconómicos. (AfDB, Country Focus Report 2025: Making Kenya's Capital Work Better for it's Development, 2025)

Adicionalmente, fricções comerciais prolongadas poderão abrandar os fluxos de IDE provenientes da China, bem como afetar as remessas e a atividade industrial.

Os cortes sustentados na ajuda externa podem ameaçar a estabilidade de programas sociais. Em resposta, o Quénia tem procurado reforçar a resiliência económica através da diversificação do comércio ao abrigo da AfCFTA, do estímulo à industrialização nacional, da implementação de reformas fiscais, da captação de capital privado através de PPP (Parceria Público-Privada) e do investimento em infraestruturas digitais. (AfDB, Country Focus Report 2025: Making Kenya's Capital Work Better for it's Development, 2025)

O país encontra-se a estabelecer novas parcerias estratégicas com a China nos domínios da infraestrutura, segurança e tecnologia.

3.2.3. *Kenya's Standard Gauge Railway*: Impactos e consequências socioeconómicos, sociais e ambientais

A implementação da *Standard Gauge Railway* no Quénia representa uma das maiores intervenções de infraestrutura do país nas últimas décadas, trazendo consigo uma combinação de benefícios e desafios. Lançada como um vetor de modernização económica e integração regional, a linha férrea de alta velocidade tem tido impactos em vários domínios. (EM, 2018)

A construção da linha ferroviária no Quénia surgiu como resposta a transformações estruturais sustentadas nos setores agrícola e industrial do país, os quais têm desempenhado um papel central na promoção do crescimento económico regional. A modernização da

infraestrutura de transporte é reconhecida como um motor fundamental para o crescimento socioeconómico, sendo a ferrovia um elemento estratégico nesse processo. (Mboya, 2022)

A SGR representa um investimento com impacto direto na economia nacional, ao oferecer uma alternativa eficiente aos sistemas convencionais de transporte. Esta linha ferroviária permite o transporte de grandes volumes de carga e passageiros em longas distâncias, num intervalo de tempo reduzido. Projetos ferroviários desta natureza são associados ao estímulo do progresso nas economias em crescimento, nesse sentido, a SGR insere-se no âmbito dos projetos emblemáticos da União Africana, orientados para o progresso socioeconómico do continente.

Desde a conclusão da primeira fase, a SGR tem contribuído para a melhoria das operações logísticas internas e transfronteiriças, promovendo a integração regional e a dinamização da economia. Uma das vantagens mais notórias prende-se com a redução do custo do transporte ferroviário, que passou de 0,20 USD para 0,08 USD por tonelada por quilómetro.

Do ponto de vista operacional, os comboios da SGR atingem velocidades até 120 km/h, reduzindo o tempo de deslocação entre cidades quenianas. Especificamente, a ligação entre Mombaça e Nairobi passou de 15 horas para cerca de 4 horas no transporte de passageiros, e 8 horas no transporte de mercadorias.

Em termos macroeconómicos, o projeto tem contribuído com um acréscimo anual estimado de 1,5% no PIB do país. (Mboya, 2022)

No plano social, a SGR gerou empregos diretos associados à construção e manutenção, bem como postos de trabalho indiretos através do aumento da procura de materiais como aço, cimento, agregados, cabos elétricos e vidro, dinamizando a produção industrial.

Para além disso, as localidades situadas ao longo da rota ferroviária em torno das estações da SGR, têm registado um aumento da atividade económica, incluindo mercados locais, hotelaria, transportes e comércio, como também, criado oportunidades para as Pequenas e Médias Empresas (PMEs) promovendo o desenvolvimento.

O Quênia destaca-se como uma potência exportadora e importadora da região da África Oriental, proporcionando um ambiente de negócios regional dinâmico e propício ao crescimento comercial. O país possui sistemas financeiros desenvolvidos, mercados abertos e resilientes, e apresenta uma trajetória de crescimento económico expressiva, sustentada por perspectivas de redução dos custos energéticos, aumento das receitas provenientes de matérias-primas e da venda de petróleo, tanto no curto como no longo prazo.

A implementação do projeto SGR tem também estimulado a cultura de turismo interno, beneficiando o empreendedorismo local. De forma mais ampla, a construção de redes ferroviárias de alta velocidade tem um impacto na criação de emprego e no estímulo à economia: estima-se que cada bilhão de dólares investidos gere aproximadamente 24.000 postos de trabalho, sendo que cada dólar investido pode traduzir-se em quatro dólares de benefícios económicos. (Mboya, 2022)

O projeto não tem gerado apenas impactos positivos ao nível do crescimento socioeconómico, mas também consequências de natureza económica e ambiental, sendo que um dos principais efeitos negativos diz respeito ao aumento da dívida externa do país que, em 2024, atingiu 60% do PIB, situação que levou o FMI a colocar o Quênia sob vigilância por risco de sobre-endividamento, dificultando assim a sustentabilidade financeira e limitando a margem de manobra do governo para investimentos futuros. Ao mesmo tempo, os impactos ecológicos associados à construção e operação da infraestrutura ferroviária têm sido consideráveis, afetando negativamente o equilíbrio ambiental em áreas sensíveis e protegidas, como o Parque Nacional de Tsavo e o Parque Nacional de Nairobi, por onde a linha férrea atravessa. (Jiang, 2020)

Entre os principais efeitos ambientais destaca-se a perturbação dos habitats naturais devido ao ruído, poluição e movimentações intensas associadas à construção, bem como a poluição atmosférica, sonora e a contaminação do solo com substâncias tóxicas.

O fenómeno da mortalidade animal intensificou devido às colisões entre comboios e espécies selvagens em zonas de elevado tráfego e densidade faunística.

Pois, os efeitos de barreira provocados pela linha férrea fragmentam os habitats, impedindo o movimento natural das espécies e promovendo o isolamento dos animais, comprometendo a biodiversidade local, o que ameaça a integridade ecológica dos ecossistemas. (Jiang, 2020)

3.2.4. Dívida externa e o seu impacto

O crescimento económico de um país depende, em grande parte, da infraestrutura existente. Entre as infraestruturas necessárias, o setor dos transportes assume um papel essencial na evolução e na dinamização das atividades socioeconómicas. (Mboya, 2022)

O plano inicial para o projeto da *Standard Gauge Railway* previa a modernização da linha férrea existente, construída durante o período colonial britânico. No entanto, o governo

queniano optou por uma abordagem mais dispendiosa, decidindo construir uma nova linha paralela à anterior. Como resultado, o Quênia está comprometido a pagar em média US\$ 5,6 milhões por quilómetro de via, um valor quase três vezes superior ao padrão internacional e quatro vezes acima da estimativa inicial.

O primeiro estudo de viabilidade realizado sobre o projeto ferroviário, antes do Quênia recorrer à China para financiamento, concluiu que a SGR era financeiramente viável, a menos que o país duplicasse a taxa de crescimento das importações, que existisse carga suficiente para manter os comboios em plena capacidade e que todos os países da região construíssem linhas semelhantes em simultâneo. O estudo, do *East African Railways Master Plan*, foi conduzido em 2009 pela *Canadian Pacific Consulting Services*. O relatório propunha que o sistema ferroviário da África Oriental deveria ser modernizado a partir das infraestruturas existentes, considerando esta opção mais racional do ponto de vista económico. (Taylor, 2024)

Já o segundo estudo de viabilidade foi conduzido pela *China Road and Bridge Corporation* (CRBC). Foi assinado um Memorando de Entendimento (MoU) entre o Governo do Quênia (GoK) e a CRBC em agosto de 2009, em que a mesma se comprometeu a realizar, sem encargos para o Estado, o estudo de viabilidade e os projetos preliminares da secção Mombasa–Nairobi. Contudo, o relatório só poderia ser utilizado pelo *GoK/Kenya Railways Corporation* (KRC) e pela própria CRBC. (Taylor, 2024)

O estudo de viabilidade da CRBC apresenta valores de Valor Atual Líquido (VAL) de três configurações distintas (US\$ 2,0, 2,4 e 2,6 bilhões) como prova da viabilidade, sem esclarecer de que forma estes justificam um empréstimo de US\$ 3,2 bilhões, considerando que o VAL deveria superar o custo total do projeto.

Apesar das lacunas, em maio de 2014, durante uma visita oficial ao Quênia, o primeiro-ministro chinês Li Keqiang testemunhou a assinatura do contrato no valor de US\$ 3,8 bilhões entre a CRBC e o governo queniano. Desse montante, 85% foi financiado pelo Exim Bank da China, cabendo ao governo queniano a responsabilidade pelos 15% restantes. O empréstimo, com uma taxa de juro 3,6 pontos percentuais acima da média do Libor a seis meses, deverá ser amortizado num período de 15 anos. (Mboya, 2022)

Como consequência do MoU assinado com a CRBC, o processo de contratação foi considerado opaco e legalmente manipulado para favorecer a CRBC. Para garantir o pagamento da dívida contraída para a construção da SGR, o governo implementou uma taxa de 1,5% sobre todos os bens importados para o país. Esta medida aumentou os custos operacionais no setor empresarial, tornando o Quênia menos atrativo para o investimento estrangeiro.

No Quênia, o projeto da SGR tem gerado preocupações públicas em torno da soberania financeira e territorial do país. Estas preocupações intensificaram-se com o orçamento total da infraestrutura. Neste contexto, o governo queniano tem sido alvo de críticas por comprometer a soberania nacional e restringir as possibilidades de avanço estável a longo prazo para as gerações presentes e futuras. (Lesutis, 2021)

A linha férrea SGR tornou-se um símbolo do qual os cidadãos reavaliam o papel do Estado queniano no mundo internacional, em especial no que respeita à influência estrutural da China. As críticas dirigidas à China, muitas vezes associadas a práticas de neocolonialismo, ganharam força em abril de 2019, quando diversos meios de comunicação nacionais noticiaram que os ativos da Autoridade Portuária do Quênia, incluindo o Porto de Mombaça, poderiam ser transferidos para o *Export-Import Bank* da China em caso de incumprimento do serviço da dívida.

A perceção de que o projeto SGR excede o controlo soberano do Estado intensificou-se, quando o mesmo banco suspendeu o financiamento da Fase 2B e 2C da linha férrea, o troço destinado a estender a ligação até ao Uganda. Esta decisão foi motivada pelas dificuldades verificadas durante a construção das fases anteriores, bem como pela mudança no panorama regional, com a Tanzânia a iniciar a construção da linha férrea.

A suspensão do financiamento colocou em causa a viabilidade económica da SGR no conjunto que, sem a interligação com redes regionais de transporte, o sistema ferroviário nacional dificilmente gerará receitas suficientes para amortizar a dívida pública contraída. (Lesutis, 2021)

Desde o lançamento, a SGR tem registado uma utilização baixa e com prejuízo. Nos primeiros meses de funcionamento, registou-se um prejuízo de KSh 9,89 bilhões (cerca de US\$ 9,78 milhões), conforme reportado pelo Ministro dos Transportes e Infraestruturas do Quênia, equivalendo a uma perda média mensal de KSh 750,7 bilhões (cerca de US\$ 7,35 milhões) no ano fiscal de 2017/2018, causadas pelo baixo volume de carga.

É importante notar que, até à concretização da ligação da SGR ao Uganda, os produtos de exportação que podem utilizar a linha entre Nairobi e Mombaça são limitados a chá, café, peles e óleos vegetais e animais, todos de baixo valor. (Taylor, 2024)

Apesar de ter sido projetada para uma capacidade anual de 22 milhões de toneladas, o tráfego efetivo tem-se mantido abaixo dos 15 milhões de toneladas. No entanto, em 2023, foram transportadas 6,533 milhões de toneladas, o que traduz uma taxa de subutilização estimada em aproximadamente -70,3 %. (Mboya, 2022)

Como consequência da instabilidade na construção da SGR, principalmente da Fase 2B e 2C, a política regional tem comprometido a viabilidade do projeto SGR. Com a ascensão de John Magufuli à presidência da Tanzânia no final de 2015, o país reforçou as relações diplomáticas e económicas com o Ruanda e o Uganda.

Em abril de 2016, o Uganda anunciou que o oleoduto, orçado em cerca de US\$ 4 bilhões, não atravessaria o território queniano como previsto, mas seguiria um trajeto alternativo pela Tanzânia. Subsequentemente, o Ruanda indicou que a ligação ferroviária SGR seria também reorientada através da Tanzânia. Em junho de 2019, o Uganda comunicou ainda a decisão de investir US\$ 205 milhões na reabilitação da antiga linha ferroviária entre Kampala e Malaba (fronteira com o Quênia), em vez de avançar com a construção da prevista extensão da SGR, o que compromete a concretização da Fase 2C da SGR. (Taylor, 2024)

A recusa da China em financiar a Fase 2B da SGR entre Naivasha e Kisumu comprometeu a viabilidade do projeto, alterando o custo-benefício inicialmente prevista. A exigência chinesa de um novo estudo de viabilidade para toda a linha de Mombasa a Kisumu, e o pedido do Quênia para que parte do financiamento fosse concedido a fundo perdido, agravaram a situação. Perante a falta de financiamento, o governo queniano optou por modernizar a antiga linha férrea até Malaba. Esta solução, levantou dúvidas logísticas sobre a eficácia do transbordo de cargas entre diferentes modos e infraestruturas no percurso. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

O envolvimento da China no desenvolvimento infraestrutural do Quênia intensificou-se após a construção da *Thika Superhighway* (2009–2012) e, especialmente, com o financiamento de 85% da SGR Mombaça–Nairobi. Este financiamento acelerou o aumento da dívida externa do país, com a dívida bilateral com a China a subir de 2,2% em 2007 para 66,2% em 2017. Até dezembro de 2018, a dívida total com a China já ultrapassava os US\$ 6,2 bilhões, com o país a contrair cerca de 1 bilhão por ano em novos empréstimos.

Em maio de 2019, findo o período de carência de cinco anos do empréstimo da Exim Bank da China para a SGR, as obrigações de serviço da dívida aumentaram. Nesse contexto, o Quênia pagou mais juros (US\$ 125 milhões) do que capital. O rácio dívida/PIB subiu de 42% em 2013 para 55% em 2019 e está projetado para ser 88% em 2025, refletindo um agravamento da sustentabilidade financeira do país, exacerbado por projetos como a SGR e o modelo de financiamento do BRI. (Zajontz, Pádraig Carmody, Bagwandeem, & Leysens, 2024)

3.3. Angola e o Corredor do Lobito

3.3.1. Posicionamento entre Angola e a China e a necessidade de diversificar os parceiros económicos

Angola conquista a independência em 1975, mas apenas estabeleceu relações diplomáticas com a República Popular da China em 1983.

No ano seguinte, em 1984, foi assinado o primeiro acordo comercial entre os dois países, com o objetivo de promover e regulamentar as trocas comerciais. Este processo de aproximação intensificou-se com a criação, em 1988, de uma Comissão Económica e Comercial Conjunta, destinada a supervisionar e coordenar as atividades comerciais entre Angola e a China. (Lisimba A. F., 2020)

Por conseguinte, o relacionamento bilateral oficial entre os dois países não possui a longevidade que caracteriza as ligações da China com outros Estados africanos. A presença da China em Angola só se tornou expressiva a partir de 2004, altura em que passou a assumir um papel no panorama político-económico do país. (Lucy, 2012)

Este “atraso” no envolvimento da China em Angola explica-se largamente pelo posicionamento do país na Guerra Civil angolana, nomeadamente o apoio explícito ou implícito da China a um dos movimentos envolvidos no conflito (a UNITA – União Nacional para a Independência Total de Angola)

O papel do *China Exim Bank* como financiador do Programa de Investimento Público do governo angolano só se consolidou após o fim da Guerra Fria e a cessação do conflito civil em Angola. Com a morte de Jonas Savimbi e o colapso da resistência armada da UNITA em 2002, o MPLA procurava financiamento externo para dar início à reconstrução nacional.

No entanto, o final da Guerra Fria fez com que Angola perdesse a relevância geoestratégica, o que resultou num declínio do interesse por parte dos atores internacionais que anteriormente tinham estado fortemente envolvidos no contexto político. (Corkin, 2020)

Em 2001, na conclusão do programa de monitorização económica com o FMI, Angola solicitou apoio financeiro adicional. O FMI mostrou-se disponível para conceder empréstimos, mas impôs como condições uma maior transparência na gestão económica e a implementação de políticas de estabilização macroeconómica, incluindo a redução da inflação através do corte de despesas públicas e da limitação do recurso ao endividamento.

Contudo, o governo angolano recusou-se a abdicar do financiamento comercial garantido por receitas petrolíferas, o que impedia o cumprimento das exigências do FMI em matéria de transparência sobre o destino dessas receitas. (Corkin, 2020)

Além disso, as restrições impostas pelo FMI implicavam que qualquer programa de reconstrução de grande escala teria de ser adiado até que o país alcançasse uma situação fiscal mais estável.

Face a este impasse, em 2002, o Presidente angolano, José Eduardo dos Santos, recorreu à China como alternativa estratégica de financiamento para a reconstrução pós-guerra.

Em 2004, o *China Exim Bank* concedeu ao governo angolano vários empréstimos, garantidos por receitas petrolíferas, com o objetivo de financiar a reconstrução pós-conflito. (Corkin, 2020)

As negociações entre o governo angolano e a China tiveram início em 2003, culminando com a entrada em vigor do primeiro acordo de financiamento com o Banco de Exportação e Importação da China em 2004.

Entre os anos de 2004 e 2007, o *China Exim Bank* disponibilizou um total de US\$ 4,5 bilhões em linhas de crédito garantidas por petróleo ao governo de Angola. Posteriormente, em julho de 2010, foi anunciada uma linha de crédito adicional no valor de US\$ 6 bilhões. Estes empréstimos apresentavam condições financeiras favoráveis, sendo reembolsáveis num prazo de 17 anos, com uma taxa de juro indexada à LIBOR acrescida de 1,5%, incluindo um período de carência de cinco anos. (Lucy, 2012)

Os âmbitos dos projetos financiados através das linhas foram dentro dos sectores como a agricultura, educação, saúde, energia, abastecimento de água, transportes e obras públicas. Nas duas primeiras fases de desembolso dos financiamentos por parte do *Exim Bank*, a prioridade foi dada à construção e reabilitação de infraestruturas físicas.

Apesar de ter registado a conclusão de um número grande de obras desde 2004, as implementações destes projetos demonstraram imensas dificuldades. (Corkin, 2020)

Os principais obstáculos foram as limitações ao nível da capacidade burocrática do Estado angolano, bem como um entendimento insuficiente, por parte das empresas chinesas envolvidas.

O “Modelo Angola” tem origem na experiência chinesa de financiamento em Angola, sendo utilizado como expressão abreviada para descrever uma estratégia de financiamento atribuída ao governo chinês.

Este modelo consiste, na concessão de empréstimos para a dinamização de infraestruturas em países africanos, cujo reembolso é garantido através da utilização de recursos naturais, sobretudo petróleo, como forma de colateral.

Trata-se de um mecanismo que associa diretamente o crédito à exploração e exportação de matérias-primas, funcionando como uma solução alternativa aos financiamentos tradicionais condicionados por exigências institucionais mais rigorosas. (Lucy, 2012)

A China tornou-se o principal parceiro comercial de Angola no continente africano, devido a crescente procura de petróleo bruto. Em 2024, cerca de 45,9% das exportações angolanas de crude destinavam-se ao mercado chinês, representando em 2006, aproximadamente 16% do total das importações petrolíferas da China. Contudo, a queda acentuada dos preços do petróleo, criou uma recessão económica em Angola, levou a uma reavaliação das prioridades estratégicas por parte de Pequim. (Lucy, 2012)

Existe uma disparidade entre o volume de comércio China–Angola e o correspondente investimento chinês no país, quando comparado com outras nações africanas ricas em recursos. Com US\$ 78,48 milhões, Angola ocupava o 12.º lugar no ranking de IDE chineses em 2007. Em 2023, Angola registou um IDE chinês de US\$ 351,35 milhões, o que a coloca numa posição superior aos 11 países africanos com estoque chinês superior a US\$ 100 bilhões. Em 2006, o IDE chinês representava 0,3 % do estoque total de IDE em Angola; em 2007, essa proporção elevou-se para 0,64 %. Já em 2023, esse valor situava-se em cerca de 0,5 %. Embora Angola seja reconhecida como parceiro comercial da China, o investimento chinês é apenas focado no retorno em recursos (petróleo).

A aceitação de empréstimos provenientes da China mostrou-se conveniente para a elite governante angolana por duas razões principais: em primeiro lugar, Angola enfrentava dificuldades em aceder a outras fontes de financiamento cujas condições fossem compatíveis com os interesses do regime de José Eduardo dos Santos. A partir de 2005, impulsionada pela valorização do petróleo e pela normalização da dívida externa, Luanda passou a beneficiar de um número crescente de linhas de crédito. (Lucy, 2012)

Em segundo lugar, estas dinâmicas contribuíram para o restabelecimento das relações entre Angola e as instituições financeiras internacionais. Um exemplo paradigmático foi a decisão do FMI, em 2009 aprovar um empréstimo de contingência no valor de US\$ 1,4 bilhões. (Corkin, 2020)

Assim, apesar das relações sino-angolanas fortes, Angola demonstra, até os dias de hoje, tornar-se um Estado-clientelista de qualquer potência externa. A política externa angolana

procura gerir um equilíbrio de interesses entre os diversos atores internacionais no mercado interno.

3.3.2. Investimento chinês, o crescimento do PIB e os impactos socioeconómicos

As dimensões económicas das relações China–África tendem a obscurecer outras formas de interação entre as duas partes. A crescente presença chinesa no continente africano é atribuída à procura por recursos naturais, ao desejo de afirmar a influência global e à necessidade de expandir mercados para os produtos e serviços.

Angola, reúne os três principais elementos de interesse estratégico para China, pois possui, recursos energéticos, potencial como mercado consumidor e necessidades prementes de reconstrução pós-conflito. (Lisimba A. F., 2020)

A relação estratégica sino-angolana assenta numa lógica de interdependência, por um lado, a China procura garantir o fornecimento estável de matérias-primas e expandir a presença económica e por outro, Angola necessita de capital e expertise para revitalizar a infraestrutura e dinamizar o crescimento.

Ambos os Estados mantêm um compromisso de benefício mútuo que tem sido concretizado através de investimentos em sectores-chave como a construção de infraestruturas, reabilitação urbana, exploração de recursos minerais e energéticos, entre outros. Contudo, o facto de Angola ser o segundo maior produtor de petróleo em África não se traduz numa melhoria proporcional das condições de vida da população.

Apesar das receitas substanciais provenientes da exportação de petróleo, o PIB per capita angolana permanece entre os mais baixos da África Subariana.

A ausência de diversificação económica, mesmo com o Plano Nacional de Diversificação da Economia, continua a ser um entrave a evolução equilibrada. Com efeito, entre 85% a 90% da população angolana continua a depender da agricultura de subsistência, que ainda é considerada o sector mais relevante da economia nacional, dada a fraca industrialização do país. (Lisimba A. F., 2020)

A economia angolana registou uma recuperação em 2024, impulsionada pelo dinamismo do sector não petrolífero. Estima-se que o crescimento real do PIB tenha atingido 4,4%, face aos 1,1% registados em 2023, sustentado pelos sectores da agricultura, pescas, extração de diamantes e energia. No entanto, as perspetivas económicas mantêm-se vulneráveis, dada a incerteza em torno das tarifas recíprocas impostas pelos EUA e a volatilidade dos preços do petróleo, fatores que poderão afetar negativamente as exportações e o IDE no país. (AfDB, Country Focus Report, 2025)

Table 1: Key Macroeconomic and Social Indicators

Indicator	2020	2021	2022	2023	2024(e)	2025(p)	2026(p)
Real GDP growth	-5.6	1.2	3.0	1.1	4.4	3.0	3.6
Real GDP growth per capita	-9.0	-2.1	-0.2	-2.1	1.2	-0.1	0.6
Inflation	22.3	25.7	21.7	13.6	28.2	23.4	17.7
Overall fiscal balance, including grants (% GDP)	-2.0	4.1	0.5	-0.1	-0.4	-1.7	-2.1
Primary balance	4.9	7.3	8.1	3.6	4.0	2.2	2.1
Current account (% GDP)	1.6	11.9	9.6	4.4	5.6	2.7	2.2
Total population	33.4	34.5	35.6	36.6	37.7	38.9	40.9
Life expectancy at birth	62.26	61.64	61.93	63.24	63.43	-	-

Sources: Data from Angolan authorities, AfDB Statistics Department, May 2025; estimates (e) and prediction (p) based on authors' calculations.

Fig.9 - Principais indicadores macroeconómicos e sociais (AfDB, Country Focus Report, 2025)

A par destes desafios económicos, o país enfrenta também fragilidades ao nível da governação. A manutenção de um regime monopartidário no poder há mais de quatro décadas tem limitado a alternância democrática e contribuído para um contexto de liderança pouco eficaz. (Lisimba A. F., 2020)

O crescimento económico de Angola manteve-se volátil, situando-se em 4,4% em 2024, superando os 1,1% registados no ano anterior. Apesar da riqueza petrolífera, persistem níveis elevados de desigualdade de rendimento, com um índice de Gini de 0,51. Angola ocupa a 148.^a posição entre 193 países no Índice de Desenvolvimento Humano de 2025.

As perspetivas para 2025 permanecem desafiantes. A combinação da queda dos preços do petróleo, das tarifas recíprocas de 32% impostas pelos EUA, da redução da ajuda pública ao desenvolvimento (APD) e das incertezas associadas poderá limitar as receitas do Estado e reduzir o crescimento do PIB para 3,0%, com uma eventual estabilização estimada em 3,6% em 2026. (AfDB, Country Focus Report, 2025)

Por esta razão, há a necessidade de diversificar a base económica para reduzir a vulnerabilidade às flutuações do mercado petrolífero, a reabilitação e modernização das

infraestruturas, o fortalecimento da capacidade institucional e dos sistemas de gestão das finanças públicas, a melhoria dos indicadores de desenvolvimento humano e a melhoria das condições de vida da população. (Lisimba A. F., 2020)

3.3.3. Importância do corredor do Lobito

Angola é um país de grande extensão territorial situado na costa atlântica ocidental da África Central, fazendo fronteira com a República Democrática do Congo (RDC) a norte, a Zâmbia a leste e a Namíbia a sul. A província de Cabinda, separada do território principal, é contígua tanto à República do Congo (Congo-Brazzaville) como à RDC.

Desde o término do conflito civil em 2002, Angola tem direcionado os esforços para a reconstrução das infraestruturas e para o fortalecimento da economia nacional.

No entanto, um dos principais entraves ao fortalecimento económico continua a ser o estado deficitário das infraestruturas de transporte. Esta limitação tem impacto direto sobre a cadeia de valor agrícola, restringindo o escoamento da produção, dificultando o comércio interno e externo, e comprometendo o crescimento económico do país.

O transporte ferroviário em Angola é assegurado por três linhas principais, exploradas por entidades públicas distintas que estão sob tutela do Ministério dos Transportes. Estas linhas (Caminhos de Ferro de Luanda (CFL), Caminhos de Ferro de Benguela (CFB) e Caminho de Ferro de Moçâmedes (CFM)) operam de forma isolada, não existindo interligação funcional entre os respetivos corredores. Esta ausência de conectividade constitui um dos principais obstáculos à melhoria da eficiência do transporte ferroviário no país. (AfDB, 2025)

A nível regulatório, compete ao Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola (INFCA) a definição das normas e regulamentos aplicáveis à operação ferroviária, bem como a autoridade para a fiscalização e implementação. O reforço da integração entre estas infraestruturas constitui um passo estratégico para a dinamização da rede ferroviária nacional e para o fortalecimento do sistema logístico em Angola.

O Corredor do Lobito abrange uma região entre a costa atlântica de Angola e as fronteiras com os países vizinhos, a RDC e a Zâmbia. Este eixo logístico estratégico percorre quatro províncias angolanas (Benguela, Huambo, Bié e Moxico) constituindo-se como uma via essencial de transporte e de progresso económico. (Santos, 2023)



Para além do traçado principal, a zona de influência do corredor estende-se a várias outras províncias, incluindo o sul do Kwanza Sul, o norte da Huíla e o sul da Lunda Sul. (Ana Duarte & Regina Santos)

Fig.10 – Rota do Corredor do Lobito (Mineeva, 2025)

A reabilitação do CFB foi identificada como uma prioridade estratégica no âmbito do Plano Diretor de Desenvolvimento de Infraestruturas Regionais da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), aprovado em 2012. (Ana Duarte & Regina Santos)

Apesar de Angola ter herdado, no período pós-independência, um sistema de transportes bem desenvolvido, décadas de conflito interno e a falta de manutenção comprometeram a funcionalidade das redes de transporte. Esta deterioração infraestrutural contribuiu para a limitação da mobilidade social e agravou os elevados níveis de pobreza no país.

O Corredor do Lobito deve a própria existência ao CFB. Esta infraestrutura foi originalmente construída entre 1902 e 1929, por iniciativa do empresário britânico Robert Williams, tendo como objetivo principal servir de via de escoamento para os minérios extraídos na então colónia do Congo Belga, permitindo o transporte até ao oceano Atlântico.

Apesar do interesse da burguesia portuguesa em fomentar o comércio com Angola, existia uma clara relutância em investir na colónia, dado o elevado custo associado à construção ferroviária e os riscos envolvidos.

Nesse contexto, o governo português concedeu, uma licença a Robert Williams para a construção do Caminho-de-Ferro de Benguela, com traçado previsto pelos planaltos centrais até às zonas de produção de cobre na província do Catanga, numa rota que anteriormente era utilizada por comerciantes locais. (Ana Duarte & Regina Santos)

O Corredor de Desenvolvimento do Lobito constitui um sistema multimodal de transporte rodoviário e ferroviário, centrado no porto do Lobito, em Angola.

Este porto, um dos maiores ao longo da costa atlântica africana, desempenha um papel fundamental não só para Angola, como também enquanto ponto estratégico de importação e exportação para países vizinhos, tal como a RDC e, em menor escala, a Zâmbia. Dotado de infraestruturas modernas, o Porto do Lobito é um porto de águas profundas que integra uma doca seca, um terminal de contentores e um novo terminal para minério a granel. (Santos, 2023)

Entre 2008 e 2012, o porto do Lobito sofreu um processo de reabilitação financiado pelo Governo angolano, com o apoio financeiro e técnico da República Popular da China.

Para tal, o GOA assegurou uma linha de crédito junto de Pequim, no valor total de US\$ 1,2 bilhões, destinada à expansão e modernização do porto. A execução das obras ficou a cargo de uma empresa chinesa, a *China Harbour Engineering Company Ltd.* (CHEC), responsável pela reabilitação do porto e pela construção dos terminais de contentores e de mineração. No âmbito deste projeto, foi ainda edificado um porto seco com vista a complementar as operações logísticas. (Ana Duarte & Regina Santos)

O Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB) tem prestado apoio ao Governo da República de Angola (GOA) na atualização e elaboração de um plano diretor integrado de transportes, estabelecendo uma estratégia com prioridades bem definidas e fundamentos técnicos para a melhoria da infraestrutura de transportes no país. Este esforço inclui a realização de um estudo sobre a viabilidade da ligação ferroviária entre os CFB e a Zâmbia, no Corredor do Lobito. (AfDB, 2025)

O principal objetivo deste plano foi dotar o Governo de Angola de uma visão estruturada e coerente para a consolidação da infraestrutura até 2025, em conformidade com os objetivos estabelecidos na Visão 2025³¹, a estratégia nacional de longo prazo. Ambos os estudos foram concluídos em julho de 2019, constituindo uma base essencial para a planificação integrada do setor dos transportes.

Dado que o Corredor do Lobito constitui a rota mais curta para um porto marítimo, o Porto do Lobito, para os países vizinhos sem litoral, a relevância estratégica e geoeconómica é indiscutível no contexto do Arco do Atlântico Sul. Este arco representa uma ligação entre economias emergentes de África e da América do Sul com os mercados da América do Norte e da Europa. (Ana Duarte & Regina Santos)

³¹ A Visão 2025 constituiu um plano estratégico de longo prazo para Angola, centrado na diversificação económica, melhoria do capital humano e de governação, modernização de infraestruturas. Atualmente, a estratégia nacional está orientada para a Visão 2050, que visa a construção de uma nação próspera e inclusiva.

Os GOA e da RDC celebraram acordos para a construção de dois importantes troços rodoviários: a estrada Mbuji-Mayi–Kananga–Kalambambuji (com uma extensão de 385 quilómetros) em território da RDC e a estrada Dundo–Shikolondo (90 quilómetros) em Angola. Estes acordos incluem a edificação de uma ponte transfronteiriça sobre o rio Kasai, destinada a ligar fisicamente os dois países.

Na sequência da formalização destes compromissos bilaterais, o Governo da RDC, com o apoio da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC), submeteram pedidos de financiamento para a concretização do projeto, designado como Projeto de Construção do Corredor Económico Transnacional RDC–Angola, mais conhecido como Corredor do Lobito (AfDB, 2025)

Em 2006, foi celebrado um EPC com a *China Railway Bureau Group Corporation*, uma subsidiária da *China Railway Construction Company* (CRCC), com vista à reabilitação e modernização do CFB. A intervenção teve um custo estimado de US\$1,83 bilhões e contemplou a reabilitação integral dos 1.344 quilómetros de linha férrea.

O projeto incluiu a construção de 107 novas estações e paragens ferroviárias, bem como 35 pontes ferroviárias, contribuindo para a revitalização da infraestrutura ferroviária nacional. A entrega oficial do caminho-de-ferro reabilitado ocorreu em outubro de 2019,

O investimento em infraestruturas no Corredor do Lobito, no lado angolano, encontra-se concluído, totalizando aproximadamente US\$2 bilhões, financiados diretamente pelo Governo de Angola. Subsequentemente, o consórcio privado *Lobito Atlantic Railway*, composto pela Mota-Engil³² (com 49% de participação), Trafigura (48%) e Vecturis (3%), realizaram um investimento adicional estimado em US\$ 350 milhões. Inicialmente, o AfDB e a *International Finance Corporation* (IFC) estabeleceram contactos preliminares com o referido consórcio no sentido de viabilizar financiamento em condições de mercado não concecional (NSO). (AfDB, 2025)

No entanto, esses esforços foram ultrapassados após a intervenção da *U.S. International Development Finance Corporation* (DFC), que apresentou condições de financiamento mais atrativas, vindo a substituir as anteriores propostas das instituições financeiras de desenvolvimento (DFIs).

O investimento remanescente em infraestruturas no Corredor do Lobito encontra-se atualmente do lado zambiano. O Governo da Zâmbia manifestou interesse em desenvolver uma

³² A empresa privada chinesa, *China Communications Construction Company* (CCCC) possui uma participação de 32,41% no capital da Mota-Engil.

ramificação independente no território, evitando a passagem pela República Democrática do Congo (RDC).

Neste contexto, foi estabelecida uma parceria multilateral envolvendo os Estados Unidos da América, a União Europeia (UE), o AfDB, a *Africa Finance Corporation* (AFC), bem como os Governos da Zâmbia, Angola e RDC. Esta aliança procura monitorizar e coordenar os progressos dos projetos, assegurando que os interesses e exigências técnicas de todas as partes envolvidas sejam devidamente contemplados. A AFC foi designada como entidade responsável pela estruturação e implementação do projeto. (AfDB, 2025)

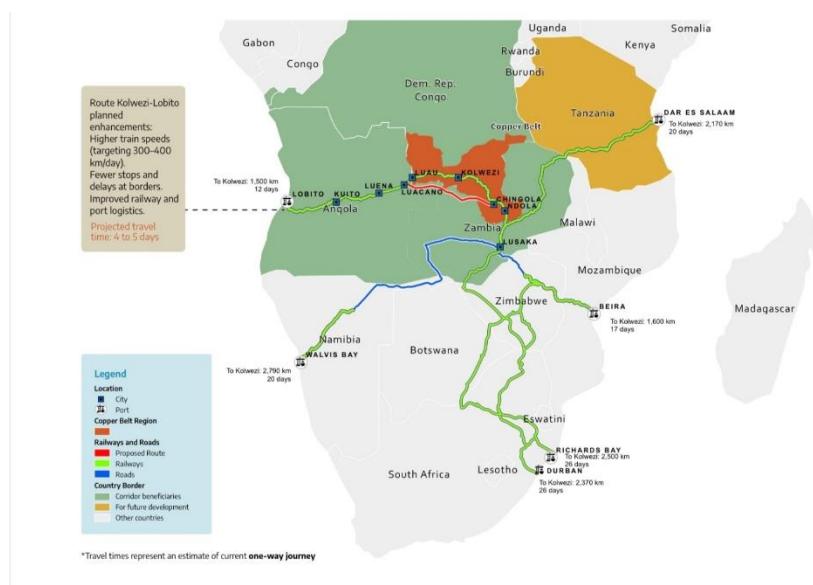
Como marco deste compromisso, foi assinado um MoU entre as partes, no dia 26 de outubro de 2023, em Bruxelas, durante o Fórum Global Gateway da União Europeia. Durante o mesmo evento, as instituições multilaterais signatárias formalizaram igualmente um MoU com o objetivo de mobilizar recursos financeiros para a concretização e finalização do Corredor do Lobito.

Em janeiro de 2023, os três países membros do Corredor do Lobito, formalizaram o Acordo de Facilitação de Transporte de Trânsito do Corredor do Lobito (*Lobito Corridor Transit Transport Facilitation Agreement – LCTTF*). Este acordo propõe estabelecer uma gestão conjunta do corredor comercial com acesso ao porto atlântico do Lobito, promovendo maior coordenação entre os Estados.

No âmbito deste acordo, foi criada a Agência de Facilitação de Transporte de Trânsito do Corredor do Lobito, cuja principal missão consiste em fomentar sistemas de transporte de trânsito mais eficientes, bem como garantir a manutenção ao longo do tempo. A agência tem também como objetivo central a melhoria da competitividade do Corredor do Lobito, tornando-o uma alternativa estratégica viável para o escoamento de mercadorias na região. (AfDB, 2023)

O Corredor do Lobito surge como uma via estratégica para o acesso à região do Copper Belt, que abrange a RDC e a Zâmbia, considerada uma das maiores zonas potenciais de produção de cobre a nível mundial. No entanto, a estruturação e a reabilitação de diversas minas têm sido fortemente condicionadas pela ausência de infraestruturas de transporte fiáveis que assegurem o escoamento até aos portos marítimos.

A reabilitação e operacionalização deste corredor tem o potencial de colmatar essa



lacuna, ao estabelecer uma ligação eficiente entre a costa ocidental de África e o Oceano Índico, através da conexão com o corredor TAZARA. (AfDB, 2023)

Fig.11 - O Corredor do Lobito: Desbloqueando o Potencial Regional (FSDEA, 2025)

A *Lobito Atlantic Railway* anunciou um acordo de exportação com a empresa mineira canadiana *Ivanhoe*, com uma duração de seis anos, o que reforça a ambição de transformar este eixo ferroviário numa via primária de transporte ferroviário na África Subsariana. Esta parceria representa um passo estratégico na consolidação do Corredor do Lobito enquanto infraestrutura-chave para a diversificação das cadeias de abastecimento de energia limpa, alinhando-se com os imperativos globais de sustentabilidade.

Paralelamente, o Governo de Angola tem planos de implementar um projeto agrícola, com um investimento previsto de US\$150 milhões. O referido projeto contribuirá igualmente para o cumprimento dos compromissos assumidos por Angola no âmbito do *Dakar II Agricultural Delivery Compact*³³. (AfDB, 2025)

O *Mitrelli Group* anunciou o lançamento de uma plataforma de capital permanente no valor de US\$1 bilhão, destinada a financiar projetos estratégicos nos sectores agrícola, industrial e de infraestruturas ao longo do Corredor do Lobito. Esta plataforma é uma iniciativa conjunta entre a holding Taib e o Fundo Soberano de Angola, com o objetivo de garantir que a

³³ O *Dakar II Agricultural Delivery Compact* foi assinado em 2023, na Cimeira sobre Soberania e Resiliência Alimentar, em Dakar, sob liderança do Banco Africano de Desenvolvimento e do Governo do Senegal. Com adesão de 40 países africanos e outros DFIs, com um compromisso financeiro de US\$72 bilhões, que pretende transformar a agricultura no continente, assegurando a autossuficiência alimentar de África e a capacidade de prover mercados internacionais.

implementação do corredor impulse transformações económicas estruturais e sustentáveis no longo prazo. (FSDEA, 2025)

Para além das exportações mineiras, o tráfico comercial oriundo da RDC representa uma oportunidade para o avanço de atividades económicas em Angola, especialmente para os agentes localizados ao longo do Corredor do Lobito. A retoma do tráfico ferroviário transfronteiriço tem o potencial de dinamizar o setor dos transportes em Angola, contribuindo para o aumento da arrecadação de receitas públicas. Esta nova conectividade permite que os comerciantes nas províncias atravessadas pelo corredor tenham acesso facilitado aos mercados congolezes, impulsionando o comércio regional.

O Corredor do Lobito configura-se, como uma ferramenta estratégica para a promoção da diversificação económica. A ferrovia representa uma solução de transporte eficiente e com menor custo temporal, sobretudo em zonas com fraca infraestrutura rodoviária e serviços deficientes. (Ana Duarte & Regina Santos)

Para além do transporte de passageiros e mercadorias, o caminho-de-ferro tem um papel relevante na redução da pobreza. A operação gera oportunidades sustentadas de rendimento para comunidades rurais, especialmente em áreas com baixos níveis de crescimento socioeconómico, contribuindo para a inclusão produtiva e para a integração territorial.

A relevância geopolítica e económica global do Corredor do Lobito reside na capacidade de encurtar o tempo de transporte de minerais críticos, essenciais para a transição energética verde e o desenvolvimento tecnológico.

A potencial extensão do corredor até à Tanzânia ampliaria o alcance estratégico, possibilitando a criação de uma rota comercial transcontinental que ligaria aos oceanos Atlântico e Índico. Este eixo logístico reforçaria a integração regional e posicionaria Angola como um ponto nevrálgico no comércio intercontinental de recursos estratégicos. (FSDEA, 2025)

A recente mudança na administração dos EUA introduz uma incerteza para a maturação do corredor, pois poderá ter repercussões substanciais, particularmente se desencadear um efeito dominó que leve a União Europeia a adotar uma postura semelhante.

3.3.4. Competição de influência chinesa e americana em Angola

A transição de liderança em Angola, marcada pelo fim da presidência de José Eduardo dos Santos em 2017 e a ascensão de João Manuel Gonçalves Lourenço, ocorreu num contexto de assimetrias sociais, desequilíbrios macroeconómicos e a necessidade imperativa da nova liderança afirmar a autoridade política. Este período exigia uma redefinição urgente da estrutura produtiva nacional, com destaque para duas dimensões complementares da diversificação económica.

Por um lado, impunha-se uma diversificação vertical no sector petrolífero, com o objetivo do aumento da capacidade de refinação de petróleo bruto e a intensificação da exploração de gás natural não associado. Por outro lado, é crucial promover uma diversificação horizontal da economia, através do reforço do contributo dos sectores primário e secundário na composição do PIB, nas exportações e na arrecadação de receitas fiscais. Estas reformas estruturais procuram reduzir a dependência do sector petrolífero e estabelecer as bases para um modelo de crescimento económico mais rentável e inclusivo. (Alves da Rocha & Wilson Chimoco, 2025)

Desde o início do mandato, o Presidente JLo adotou uma política orientada para a abertura institucional e a diversificação económica. Reconhecendo as limitações internas de financiamento, optou por atrair investimento estrangeiro para sectores não petrolíferos, rompendo com os modelos de crédito condicionados a recursos naturais usados no passado. Esta nova abordagem reduziu a dependência de antigos parceiros como China, reforçando os laços com países como os EUA e o Reino Unido. (Alves da Rocha & Wilson Chimoco, 2025)

A presidência de JLo tem concentrado grande parte dos esforços no fortalecimento das relações com os EUA, com o objetivo principal de atrair IDE. Esta estratégia, implica também um reposicionamento geopolítico por parte de Angola. (Bye, 2025)

A guerra comercial entre os Estados Unidos da América e a República Popular da China revela-se muito mais do que um simples confronto em torno de tarifas alfandegárias.

Trata-se, de um embate estrutural entre duas potências com concepções divergentes sobre o papel do Estado na economia, a organização das cadeias globais de produção e a liderança tecnológica do século XXI.

Embora à primeira vista este conflito pareça circunscrito ao plano bilateral, os efeitos ultrapassam as fronteiras de EUA e China, repercutindo-se na economia mundial, em particular nas regiões mais vulneráveis do ponto de vista económico, como é o caso de África. (Gunza)

A perspetiva norte-americana assenta na crítica a um conjunto de práticas que considera lesivas da concorrência internacional por parte da China. Entre essas práticas, destacam-se os mecanismos de apoio estatal concedidos a empresas estratégicas, os quais incluem subsídios diretos, facilidades de acesso ao crédito através de bancos públicos, e condições preferenciais no fornecimento de terras e energia.

Estes incentivos resultam, em preços de produção baixos, afetando a equidade nas dinâmicas comerciais globais e introduzindo distorções nos mercados internacionais.

Paralelamente, um dos principais instrumentos de poder económico dos EUA reside na utilização do dólar norte-americano (USD) como moeda de reserva internacional e principal meio de pagamento no comércio global. Esta posição confere aos EUA uma vantagem sistémica no funcionamento do sistema financeiro mundial, reforçando a capacidade de influência económica a nível global. (Gunza)

O domínio global do USD constitui uma forma de hegemonia económica discreta, mas eficaz. Este estatuto permite aos Estados Unidos financiar os défices através da missão monetária, reduzir o custo da dívida pública e exercer sanções com alcance extraterritorial.

Embora aceite pela ordem económica internacional, esta posição favorece desproporcionalmente a economia americana, funcionando como um subsídio implícito. Por outro lado, penaliza os países com moedas frágeis e acesso restrito aos mercados financeiros globais, agravando as desigualdades estruturais no sistema económico mundial. (Gunza)

A guerra comercial entre os EUA e a China tem impactos grandes em países com economias frágeis, como Angola.

A excessiva dependência angolana da exportação de petróleo e a limitada diversificação económica impediram o aproveitamento das oportunidades na reconfiguração das cadeias globais de valor.

Este contexto expõe vulnerabilidades estruturais, como a instabilidade cambial e a fragilidade institucional, limitando a capacidade de negociação com grandes potências e dificultando a atração de investimento estratégico. Perante este cenário, Angola tem adotado uma abordagem pragmática e multilateral, ao promover parcerias que garantam transferência tecnológica, valorização da mão-de-obra local e estabelecimentos de sectores produtivos, com vista à redução da dependência petrolífera e à inserção no novo equilíbrio económico global. (Gunza)

A lógica de financiamento do Corredor do Lobito pelos EUA está ancorada em considerações geopolíticas. Os Estados Unidos procuram reduzir a influência da China em

África e garantir o acesso privilegiado a matérias-primas críticas para a transição energética. Neste contexto, Angola, desempenha um papel estratégico para a exportação de recursos provenientes da RDC e da Zâmbia em direção ao Ocidente.

Segundo o *Economic Diversification Index* (EDI), os EUA e a China apresentam os níveis mais elevados de diversificação económica (27,1% e 21,9% respetivamente, em 2022), superando a média global. Contudo, é a China que se destaca como o país que mais transformou e diversificou a estrutura produtiva nas últimas duas décadas, o que reforça a atratividade como parceiro estratégico. (Alves da Rocha & Wilson Chimoco, 2025)

Para enfrentar os potenciais impactos das tarifas norte-americanas e os efeitos colaterais das tensões comerciais entre os EUA e a China, Angola está a demonstrar um reforço na integração regional através da AfCFTA.

A implementação estratégica de investimentos (como a interligação elétrica com as regiões da África Austral e Oriental), a potenciação de cadeias de valor agroindustriais na região Leste, e a expansão da plataforma logística do Corredor do Lobito, poderá estimular a industrialização e a criação de emprego.

É igualmente essencial diversificar os parceiros comerciais e de IDE promovendo cadeias de valor nacionais para reduzir a dependência de insumos globais. (AfDB, Country Focus Report, 2025)

Para mitigar o impacto da volatilidade dos preços do petróleo, Angola deverá acelerar a diversificação das exportações, apostando na agroindústria, turismo, transição energética e industrialização. O reforço do Fundo Soberano e a criação de mecanismos de amortecimento orçamental baseados no petróleo são instrumentos-chave para aumentar a resiliência macroeconómica.

Neste contexto, os EUA têm intensificado a reaproximação estratégica ao continente africano, posicionando o Corredor do Lobito como um elemento central desta renovada política de envolvimento. (FSDEA, 2025)

A iniciativa dos EUA surge como resposta à crescente influência da China em África através da BRI. Desde o anúncio do compromisso norte-americano com o Corredor do Lobito, já foram alocados mais de US\$3 bilhões a investimentos em sectores prioritários como transportes, logística, energia limpa, saúde e infraestruturas digitais, posicionando este eixo como um pilar fundamental da estratégia económica e diplomática dos EUA em África.

Entre o final da guerra civil em 2002 e o ano de 2022, embora com um declínio acentuado após 2016, a China concedeu à Angola um total de 254 empréstimos, cujo valor

acumulado atingiu os US\$ 45 bilhões. Este montante representa mais de um quarto do total dos financiamentos concedidos pela China ao continente africano durante esse período. (Bye, 2025)

A crescente disputa geoestratégica entre os Estados Unidos da América e a China em África encontrou no Corredor do Lobito um palco simbólico e relevante.

Visto por Washington como uma oportunidade para reequilibrar a influência no continente, os EUA responderam de forma célere ao sinal de abertura por parte do governo angolano. (Bye, 2025)

No contexto da crescente rivalidade estratégica entre os EUA e a China, a administração Biden apresentou, em 2021, a *Build Back Better World* (B3W), delineada como uma alternativa ocidental à BRI. Esta proposta foi consolidada e rebatizada como Parceria para o Investimento Global em Infraestruturas (PGII)³⁴, tendo sido oficialmente lançada durante a cimeira do G7, em 2022, no Japão. (Mineeva, 2025)

A BRI da China tinha reforçado a posição ao longo das cadeias de abastecimento de minerais críticos em África. Em contraste, o consórcio ocidental, venceu a concessão de 30 anos para operar o Corredor do Lobito, superando uma proposta concorrente chinesa, um desfecho interpretado como reflexo de uma preferência política angolana.

Nesta mesma fase, a China propôs investir US\$ 1bilhão na reabilitação da ferrovia TAZARA. Este projeto direciona-se a melhorar a ligação da região mineira do Cinturão do Cobre aos mercados internacionais. Os governos da Tanzânia e da Zâmbia já acordaram a concessão da exploração da linha à empresa estatal chinesa CCECC. (Mineeva, 2025)

A relevância estratégica do projeto foi reforçada quando, em 2024, o então presidente norte-americano Joe Biden escolheu Angola e o Corredor do Lobito como destino da única visita presidencial ao continente africano, qualificando como uma renovação da relação EUA–Angola. (Bye, 2025)

Apesar da crescente aproximação aos Estados Unidos, Angola não tem margem para prescindir da relação estratégica com a China. Cerca de 40% do serviço da dívida pública angolana é dirigido à China, o que representa metade do orçamento anual do Estado. Adicionalmente, estima-se que dois terços da produção anual de petróleo estão comprometidos com o pagamento dessa dívida.

³⁴ O PGII é um compromisso da G7 para promover investimentos públicos e privados em infraestruturas sustentáveis, inclusivas, resilientes e de qualidade. Através desta parceria, o G7 pretende mobilizar até US\$ 600 bilhões até 2027 para reduzir o défice de investimento em infraestruturas nos países parceiros.

A estratégia de Angola é de manter um equilíbrio entre as duas potências, beneficiando das oportunidades. Por sua vez, a China mantém elevado interesse geopolítico em Angola, consolidando a presença através de investimentos em infraestruturas e financiamento estatal. (Bye, 2025)

O Presidente João Lourenço rompeu com a postura externa reservada do antecessor, José Eduardo dos Santos, adotando uma estratégia de política externa mais extrovertida e assertiva.

Contudo, a imprevisibilidade introduzida pelo regresso de Donald Trump à presidência norte-americana lança incertezas sobre o futuro das relações bilaterais. Uma das primeiras consequências já sentidas foi a suspensão, de grande parte dos programas da USAID, medida que representa um revés para Angola, tendo em conta os elevados montantes anuais anteriormente canalizados para sectores cruciais como a saúde e a educação. (Bye, 2025)

Considerações Finais

A presente dissertação teve como propósito analisar a política externa da China em África, com especial ênfase na *Belt and Road Initiative* (BRI) e nos impactos socioeconómicos, através da observação de três casos concretos: Etiópia, Quênia e Angola. A investigação permitiu observar a China como uma nova fonte de financiamento para África e concluir que, apesar dos desafios associados à dependência financeira e à sustentabilidade dos projetos, o investimento chinês desempenhou um papel crucial na reconstrução de territórios, na expansão de infraestruturas estratégicas e no estímulo à diversificação económica, posicionando-se como um vetor importante no reforço da integração regional e da inserção dos países africanos na economia global.

Estruturalmente, o estudo foi dividido em três partes. Inicialmente, analisou-se a ascensão da China de um país marcado pela pobreza a uma das maiores economias globais em termos de PIB, bem como a crescente influência no continente africano. Em seguida, observou-se o impacto da *Belt and Road Initiative* (BRI), não apenas para os interesses estratégicos da China, mas também para o progresso económico e infraestrutural dos países africanos envolvidos. Por fim, através de estudos de caso (Etiópia, Quênia e Angola), estudou-se a diversidade de contextos e impactos locais, tendo como denominadores comuns o fortalecimento de infraestrutura, a diversificação económica e os efeitos socioeconómicos resultantes desses investimentos.

Analisou-se o posicionamento da China enquanto ator internacional, com ênfase na estratégia de investimento em infraestruturas ferroviárias. Desde o lançamento da BRI, a China tem procurado afirmar-se como uma potência global, com ambições de reformular a ordem internacional e consolidar a influência nos blocos regionais, em especial em África. Neste contexto, promove a cooperação intergovernamental, a conectividade global e o acesso a matérias-primas, através da ligação das zonas interiores do continente africano aos portos marítimos por meio de corredores ferroviários. Conseguimos observar que a abordagem para a construção de infraestruturas alinha-se com os interesses de dinamização tanto de África quanto da China.

A relação diplomática entre a China e os países africanos tem-se consolidado através de investimentos em infraestruturas, projetos de desenvolvimento, assistência técnica e cultural, bem como pelo acesso facilitado a linhas de crédito. Esta abordagem é reforçada pela política chinesa de não-interferência nos assuntos internos dos Estados africanos. Um dos principais

instrumentos da parceria sino-africana tem sido o FOCAC e o *Soft Power* chinês, assim como programas de formação e assistência técnica, que promovem a criação de emprego.

A análise da BRI evidenciou o potencial para gerar benefícios para o continente africano, não apenas ao nível socioeconómico, mas também em termos de segurança e influência política. Verificou-se que os investimentos ao longo dos corredores estratégicos promovem a consolidação de infraestruturas, como estradas, portos, energia, acesso à água e agricultura, potenciando, o crescimento económico. A maior conectividade facilita o comércio intra-africano e a integração regional, enquanto reforça as relações diplomáticas e económicas entre os países. Em matéria de segurança, a interligação regional e a cooperação proporcionada pela BRI podem fomentar iniciativas conjuntas para a resolução de conflitos, manutenção da paz e fortalecimento institucional, conferindo aos Estados africanos maior autonomia estratégica e capacidade negocial no transporte e gestão dos recursos. Apesar dos avanços, cada ferrovia revela lições valiosas para projetos de construção em diversas etapas da implementação da BRI.

Por fim, analisou-se o impacto dos investimentos ferroviários realizados na Etiópia, no Quênia e em Angola, particularmente no que concerne à sustentabilidade financeira e implicações sobre a dívida externa. Constatou-se que o serviço da dívida compromete os recursos públicos, desviando fundos de áreas prioritárias para o crescimento económico e humano, e forçando os Estados a contrair novos empréstimos junto de credores comerciais, agravando a dependência externa. No caso da Etiópia, os investimentos chineses não promoveram coesão nacional, tendo acentuado tensões étnicas devido à distribuição desigual dos benefícios. No Quênia, a insustentabilidade da dívida ferroviária e a fraca rentabilidade do projeto revelam um desequilíbrio entre custo e retorno. Em Angola, a utilização de mais de metade da produção petrolífera para amortização da dívida com a China limita as receitas do Estado, comprometendo a capacidade de investimento autónomo, por se tratar da principal fonte de rendimento do país, no entanto, deve se ressaltar que a maior parte desta dívida deve-se a projetos não relacionados com o Corredor do Lobito.

Ao longo da elaboração desta dissertação, procedeu-se à formulação de um problema central de investigação, complementado por três questões secundárias que ajudaram a enquadrar e aprofundar a análise.

As respostas obtidas permitiram constatar que a China tem consolidado a posição como um dos principais intervenientes em África. Este sucesso é associado à atratividade política e económica chinesa. A China recorre a uma estratégia de *soft power*, articulada com a narrativa de benefícios mútuos para os Estados africanos, o que torna as propostas apelativas.

A China intensificou a presença em África com o intuito de reequilibrar as relações de poder, e estas interações são influenciadas por diversas variáveis mediadoras, como a taxa de crescimento do PIB, o investimento doméstico, a inflação, as taxas de juro e de câmbio, a qualidade institucional, a abertura comercial e o sistema jurídico de origem.

A BRI foi acolhida no continente africano, uma vez que oferece oportunidades de expansão a níveis global, regional e local. Esta iniciativa constitui uma plataforma estratégica para aprofundar a cooperação sino-africana, destacando-se pela melhoria das infraestruturas de transporte e de interconectividade.

No entanto, persistem desafios que comprometem o sucesso e a sustentabilidade dos projetos concluídos. Entre os principais obstáculos, destacam-se os riscos políticos, o aumento dos custos de execução, bem como barreiras económicas e institucionais, que exigem uma abordagem eficaz em toda a região africana para que os benefícios se concretizem.

Os resultados desses investimentos revelam-se ambíguos. Apesar de terem contribuído para algum dinamismo económico, não foram eficazes na resolução dos desafios estruturais relacionados com o emprego e com a limitada transferência de competências e tecnologia.

Embora as empresas chinesas tenham gerado postos de trabalho, estes têm-se concentrado em mão de obra chinesa qualificada, afastando os trabalhadores locais para funções precárias e mal remuneradas, o que restringe o impacto positivo dos investimentos no mercado de trabalho africano.

Por outro lado, a implementação de uma rede regional constitui um fator positivo para o reforço do comércio internacional e da integração económica, especialmente no contexto da AfCFTA, onde a mobilidade e a coesão regional têm sido promovidas.

De forma geral, o investimento chinês em infraestruturas tende a aliviar a pressão sobre o endividamento público nos países africanos, contribuindo para a criação de condições mais favoráveis ao desenvolvimento. Nesse sentido, estes investimentos têm potencial para funcionar positivamente para o progresso económico no continente.

No contexto das relações com a China e outros investidores estrangeiros, torna-se essencial que os decisores políticos africanos reavaliem os fatores estruturais internos, como as taxas de juro e de inflação, que contribuem para o peso da dívida.

Uma estratégia eficaz poderá passar pelo estímulo à poupança pública e privada, através de uma política de contenção orçamental que permita reduzir o défice do Estado e aliviar a pressão sobre o endividamento externo.

É fundamental que os decisores políticos africanos adotem uma abordagem cautelosa na formulação de políticas destinadas a atrair investimentos chineses em infraestruturas, de modo a evitar a exploração excessiva e não equilibrado dos recursos naturais.

Embora as linhas ferroviárias na Etiópia e no Quênia encontrem-se atualmente operacionais, persistem incertezas quanto à sustentabilidade, especialmente no que respeita à manutenção das infraestruturas e à viabilidade da rede ferroviária na África Oriental. Acrescem a estas preocupações diversos desafios associados à implementação da *Belt and Road Initiative*, sobretudo as questões ambientais, deslocamento de populações locais e tensões étnicas.

No caso do Quênia, o projeto ferroviário funciona como um instrumento de crescimento económico, mas também como um mecanismo de consolidação do poder político por parte das elites nacionais.

Ao reorganizarem o corredor transnacional, estas elites procuram reforçar o controlo interno. Esta iniciativa, ao interagir de forma desigual com os contextos sociais, políticos e institucionais, reativa dinâmicas históricas de dominação e dependência, refletindo assim continuidades com experiências coloniais.

Ainda assim, os impactos positivos do SGR são visíveis: impulsionou o crescimento económico do país em cerca de 1,5%, criou aproximadamente 46 mil empregos, melhorou o setor do turismo e da indústria transformadora, e facilitou a mobilidade interna, reduzindo o tempo de viagem entre Mombaça e Nairobi.

A redução dos custos de transporte e o aumento da fiabilidade do serviço posicionaram esta infraestrutura como um vetor estratégico de transformação socioeconómica no Quênia.

Tal como em outras infraestruturas, a construção da linha férrea SGR no Quênia teve como objetivo dar impulso ao fortalecimento económico na África Oriental.

A concretização desse objetivo exige a consolidação de uma economia integrada. Até ao momento, a nova ferrovia tem complementado o transporte rodoviário e, deverá melhorar a eficiência do Corredor do Norte, ao estabelecer uma ligação estratégica entre o Porto Marítimo de Mombaça e as economias sem acesso ao mar, como Uganda, Ruanda, Burundi e Sudão do Sul.

Neste sentido, a função da infraestrutura de transporte contribui para o fortalecimento do ambiente económico interno, ancorado na integração regional da EAC. A SGR representa, um elemento estruturante para a coesão económica e estratégica dos Estados-membros, enquanto desempenha um papel nas dinâmicas económicas da região.

No caso da Etiópia, Adis Abeba consolidou-se como um importante centro diplomático e político, sendo reconhecida como o *hub* da África Ocidental.

Esta projeção internacional impõe novas exigências sobre a qualidade dos serviços urbanos, que deverão corresponder a padrões elevados.

Contudo, a cidade enfrenta inúmeros desafios estruturais, no desemprego em larga escala, a precariedade das infraestruturas básicas, como abastecimento de água, eletricidade, habitação, transportes e a proliferação de bairros informais carentes de oportunidades socioeconómicas.

A superação destes obstáculos requer a adoção de princípios de desenvolvimento urbano, tal como, a inclusão social e o equilíbrio entre os objetivos económicos, ambientais e sociais.

O novo envolvimento dos Estados Unidos no Corredor do Lobito em Angola reflete uma estratégia geopolítica ampla para conter a influência crescente da China em África. Esta atuação insere-se num esforço americano para preservar a posição na ordem global, garantir o controlo de rotas comerciais estratégicas e promover a participação de empresas privadas em projetos de infraestrutura e exploração de recursos.

No entanto, a presença já consolidada da China, que entre 2000 e 2023, assinou mais de 1.300 acordos de financiamento com países africanos, incluindo Angola, representa um desafio direto.

A presença chinesa no continente, após décadas de investimentos em infraestruturas e concessões mineiras, coloca desafios à concorrência ocidental. Neste novo contexto de rivalidade global, os EUA e a UE têm promovido abordagens centradas na transparência, inclusão de empresas locais e evolução sustentável.

A extensão do corredor ferroviário é um exemplo concreto deste esforço, visto como uma via para integrar economias sem acesso ao mar nos circuitos comerciais internacionais. Para os países africanos, o sucesso deste tipo de projetos dependerá da capacidade de promover não apenas a extração, mas também a transformação local de matérias-primas, com transferência de tecnologia e valorização do capital humano.

Com a eleição de Donald Trump e a consequente suspensão de programas como o USAID, a continuidade da presença estratégica dos Estados Unidos em África ficou fragilizada. A nova administração redirecionou as prioridades da política externa americana, afastando-se do foco no crescimento duradouro no continente africano.

Em conclusão, confirma-se a validade da Hipótese I formulada no presente estudo, os investimentos chineses em infraestruturas ferroviárias nos países africanos analisados, têm contribuído para o fortalecimento da conectividade interna e externa, promovendo o comércio transfronteiriço, simplificando o transporte de mercadorias e diminuindo custos logísticos. Contudo, os benefícios observados não são isentos de limitações, pois, esta investigação demonstrou que estes investimentos estão associados a desafios em termos de sustentabilidade financeira, no aumento do nível de endividamento externo. Além disso, regista-se uma dependência tecnológica e operacional da China, no que diz respeito à manutenção das infraestruturas e à ausência de uma transferência de conhecimento.

Relativamente à Hipótese II, podemos afirmar que os investimentos da China em África revelam-se estratégicos para a economia chinesa, permitindo-lhe assegurar o acesso a recursos naturais, particularmente minerais e combustíveis fósseis, essenciais para sustentar o modelo de desenvolvimento industrial chinês. Estes investimentos também têm funcionado como instrumentos de projeção de influência diplomática, alicerçados numa narrativa de cooperação Sul-Sul e benefícios mútuos, consolidando a presença geopolítica da China no continente. O foco em infraestruturas e conectividade, reforça esta ambição, promovendo a integração económica africana sob um quadro de liderança chinesa.

Por outro lado, a presença estratégica dos Estados Unidos da América no Corredor do Lobito, em Angola, marca uma fase de competição geoeconómica. Mas esta competição entre grandes potências no continente africano está a ajudar a moldar as dinâmicas económicas e políticas no continente, confirmando o papel central que África desempenha nas agendas estratégicas globais. A dinâmica desta concorrência, no que diz respeito à implementação de corredores estratégicos e ao acesso a recursos minerais críticos, permanecerá um tema central nas RI e deverá continuar a ser analisado e estudado.

Ao longo da produção desta dissertação, compreendi que os corredores ferroviários vão muito além de apenas infraestruturas de transporte. São corredores económicos, industriais e de crescimento socioeconómico, com impacto direto na estrutura e no posicionamento estratégico de um país. Estes corredores promovem a integração regional, fortalecem a política externa e reforçam a diplomacia.

Durante a elaboração deste trabalho, enfrentei alguns desafios, no que diz respeito na seleção e filtragem de informação. O tema da *Belt and Road Initiative* é amplamente estudado e a literatura existente apresenta informações repetitivas, o que exigiu uma análise cuidadosa para identificar os contributos mais pertinentes. Por outro lado, ao desenvolver os estudos de

caso, principalmente sobre o Corredor do Lobito, encontrei dificuldades em aceder a dados concretos, uma vez que se trata de uma infraestrutura ainda em fase de implementação, com novos acordos e parcerias em constante negociação.

Por fim, esta dissertação permitiu-me reconhecer que o continente africano detém um vasto potencial de crescimento, que depende da melhoria da conectividade intrarregional. Para concretizar este potencial, é fundamental promover tanto o investimento nacional como o investimento estrangeiro, de forma a criar as bases para um avanço económico.

Referências Bibliográficas

Abbay, A. (October de 2004). African Affairs. (R. Gate, Ed.) *Diversity and State-Building in Ethiopia*. doi:10.1093/afraf/adh043

Adewale, A. R. (2018). *Belt and Road Initiative: Alternative Development Path for Africa*. (T. Simelane, & L. M., Edits.) South Africa, Pretoria: Africa Institute of South Africa.

AfDB. (2023). *African Development Bank joins global partners to raise financing for \$1.6 bn multinational Lobito Transportation Corridor programme*. Obtido de AfDB Newsroom: <https://afdb.africa-newsroom.com/press/african-development-bank-joins-global-partners-to-raise-financing-for-16-bn-multinational-lobito-transportation-corridor-programme?lang=en>

AfDB. (2025). Country Focus Report. *Making Angola's Capital Work Better for its Development*. Obtido de www.afdb.org

AfDB. (2025). *Country Focus Report 2025: Making Kenya's Capital Work Better for its Development*. African Development Bank.

AfDB. (2025). *Multinational - Lobito Corridor Trade Facilitation Project - IPR March 2025*. African Development Bank. Obtido de <https://www.afdb.org/en/documents/multinational-lobito-corridor-trade-facilitation-project-ipr-march-2025>

Alden, C. (2007). *China in Africa (African Arguments)*. London: Zed Books.

Alden, C., & Large, D. (2018). *New Directions in Africa—China Studies* (1ª ed.). London: Routledge. doi:<https://doi.org/10.4324/9781315162461>

Alves da Rocha, & Wilson Chimoco. (2025). Intended Economic Diversification under President Lourenço. Em V.Bye, P. Inglês, A. Orre, J. Pearce, & R. Soares de Oliveira, *Angola After dos Santos: An Anthology on continuity and change* (pp. 33-52).

Ana Duarte, & Regina Santos. (s.d.). *The rehabilitation of the Benguela Railway and the reactivation of the Lobito*. doi:10.4324/9781003208594-11

Bank, W. (2015). Expanding Economic Ties in and Evolving Global Context. *Investing in africa forum china and africa*. Obtido de <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Event/Africa/Investing%20in%20Africa%20Forum/2015/investing-in-africa-forum-china-and-africa.pdf>

Bayu, T. B. (2021). South-South Section. *Ethnic conflict in Ethiopia: Federalism as a cause and solution*, 6(30). doi:<https://doi.org/10.46652/rgn.v6i30.832>

Bennhold, K. (2011). What Is the Beijing Consensus? *The New York Times*. Obtido de <https://archive.nytimes.com/dealbook.nytimes.com/2011/01/28/what-is-the-beijing-consensus/>

Bouraima, M., Alimo, P., Agyeman, S., Sumo, P., Lartey-Young, G., Ehebrecht, D., & Qiu, Y. (24 de novembro de 2022). Journal of Transport Geography. *Africa's railway renaissance and sustainability: Current knowledge, challenges and prospects*, pp. 1-12. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103487>

Bye, V. (2025). Angola's Foreign Policy: At the Crossroads in the New Scramble for Africa. Em V.Bye, A. Orre, J. Pearce, & R. Soares de Oliveira, *Angola after dos Santos: An Anthology on Continuity and Change*.

Carrai, M. A. (2021). Adaptive governance along Chinese- financed BRI railroad megaprojects in East Africa. *World Development*. doi:<https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2020.105388>

Center, G. (agosto de 2024). *Relative Risk and the Rate of Return: Chinese Loans to Africa Database, 2000-2023*. Obtido de Global Development Policy Center: <https://www.bu.edu/gdp/2024/08/21/relative-risk-and-the-rate-of-return-chinese-loans-to-africa-database-2000-2023/>

Corkin, L. (2020). Financing Regime Stability? The role of China Credit lines in post-war Angola. Em C. Hartmann, *China's New Role in African Politics: From Non-Intervention Towards Stabilization?* (pp. 96-108). New York: Routledge.

Dahl, R. A. (s.d.). The Concept of Power. (Y. University, Ed.) *Political Science*. Obtido de https://fbaum.unc.edu/teaching/articles/Dahl_Power_1957.pdf

David H. Shinn, & Joshua Eisenman. (2023). *China's Relations with Africa: A New Era of Strategic Engagement*. New York: Columbia University Press. Obtido em 06 de dezembro de 2024

EM, S. (June de 2018). Journal of Economics and Development Studies. *Kenya-China Trade Relations: A Nexus of "Trade not Aid" Investment Opportunities for Sustainable Development*, 6(2), pp. 24-35. doi:10.15640/jeds.v6n2a4

Forbes. (setembro de 2024). *Angola é o maior destino do financiamento chinês em África, com 258 projectos*. Obtido de Forbes Africa Lusofona: https://www.forbesafricalusofona.com/angola-e-o-maior-destino-do-financiamento-chines-em-africa-com-258-projectos/?utm_source=chatgpt.com

FSDEA. (2025). Unlocking Africa's Potential through the Lobito Corridor Trade Route: A People-Centered Development Platform. *Lobito Corridor Impact Development Platform*.

Gunza, J. C. (s.d.). A GUERRA COMERCIAL EUA–CHINA: RECONFIGURAÇÃO DA ORDEM ECONÓMICA MUNDIAL E OS IMPACTOS EM ANGOLA NO CONTEXTO AFRICANO.

Islam, M. (2019). *Silk Road to Belt Road: Reinventing the Past and Shaping the Future* (Vol. 1). Springer Singapore. doi:<https://doi.org/10.1007/978-981-13-2998-2>

Jiang, F. (June de 2020). Land Use Policy. *Chinese contractor involvement in wildlife protection in Africa: Case study of Mombasa-Nairobi Standards*, 95(104650). doi:<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104650>

Joseph S. Nye, J. (1998). As China Rises, Must Others Bow? Em J. Joseph S. Nye, *Soft Power and Great-Power Competition, China and Globalization*,. The Economist. doi:https://doi.org/10.1007/978-981-99-0714-4_14

Joseph S. Nye, J. (2005). The Rise of China's Soft Power. Em J. S. Nye, *Soft Power and Great-Power Competition, China and Globalization*. Wall Street Journal. doi:https://doi.org/10.1007/978-981-99-0714-4_15

Joseph S. Nye, J. (2020). Perspectives for a China Strategy. Em J. S. Nye, *Soft Power and Great-Power Competition, China and Globalization* (Vol. 8, pp. 121-131). National Defense University Press. doi:https://doi.org/10.1007/978-981-99-0714-4_16

Joseph S. Nye, Jr., & Wang Jisi. (2009). Hard Decisions on Soft Power: Opportunities and Difficulties for Chinese Soft Power. Em J. S. Nye, *Soft Power and Great-Power Competition, China and Globalization* (Vol. 31, pp. 18-22). Dean of School of International. doi:https://doi.org/10.1007/978-981-99-0714-4_16

Jr, J. S. (1990). Foreign Policy. *Soft Power*, pp. 153-171 . doi:<https://doi.org/10.2307/1148580>

Kaiman, J. (2017). *China says it built a railway in Africa out of altruism, but it's more strategic than that*. Obtido de Los Angeles Times: <https://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-africa-ethiopia-20170804-htmlstory.html>

Kopinski, D., Polus, A., & Taylor, I. (2012). *China's Rise in Africa: Perspectives on a Developing Connection*. London and New York: Routledge.

Lesutis, G. (October de 2021). Political Geography. *Infrastructural territorialisation: Mega-Infrastructures and the (re)making of Kenya*, 90. doi:<https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2021.102459>

Leviker, K. (2021). *International Perspectives on the Belt and Road Initiative: A Bottom-Up Approach*. (Sidh Sintugusingha, Hao Wu, Wenqi Lin, Sun Sheng Han, & Bo Qin, Edits.) Taylor & Francis.

Lisimba, A. F. (2020). *China's Trade and Investment in Africa*. Singapore, Melbourne, Australia: Springer. doi:https://doi.org/10.1007/978-981-15-9573-8_4

Lisimba, A. F. (2020). Comparison of China's Trade and Investment in Angola and Rwanda. Em A. F. Lisimba, *China's Trade and Investment in Africa: Impact on Development, Employment Generation & Transfer Technology* (pp. 179-203). Palgrave Macmillan. doi:https://doi.org/10.1007/978-981-15-9573-8_8

Lucy. (2012). Uneasy allies: China's evolving relations with Angola. Em I. Taylor, *China's Rise in Africa: Perspectives on a Developing Connection*. School of Oriental and African Studies, University of London, London, UK: Routledge.

Mações, B. (2022). *Belt and Road: A Chinese World Order*. Hurst & Company, London.

Marson, M., Maggi, E., & Scacchi, M. (3 de julho de 2021). Research in Transportation Economics. *Financing Africa infrastructure: The role of China in African Railway*, pp. 1-12. doi:<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101111>

Mboya, L. (January de 2022). International Journal. (R. Gate, Ed.) *Impact of the Standard Gauge Railway on the Kenyan Economy., XI*. Obtido de <https://www.researchgate.net/publication/358166206>

McKeown, T. (2014). *Realism and International Relations. Themes in International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1093/OBO/9780199743292-0037

Merwe, J. v. (2019). *Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative*. Palgrave Macmillan. doi:10.1007/978-3-319-92201-0_8

Mineeva, T. (2025). Geopolítica dos Minerais Críticos Africanos: O Corredor do Lobito na Disputa Estratégica Sino-Americana. *Specialization course: Geopolitics of Sub-Saharan Africa - Strategic competition, African agency and resource management*.

Mlambo, D., Mlambo, V., & Mubecua, M. (2018). The Rise of Chinese Investments in Africa: For Whose Benefit? *Journal of Economics and Behavioral Studies*, 10(4), 81-87. doi:10.22610/jebs.v10i4(J).2409

Mora, F. T. (2022). *Consenso de Washington versus Consenso de Pequim: Uma análise aos direitos civis e políticos em Angola*. Lisboa: Iscte – Instituto Universitário de Lisboa. Obtido de <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/25033>

Nancy Githaiga, & Hailay Shifare. (September de 2023). *THE LOCAL ECONOMIC IMPACTS OF RAILWAYS: KENYA'S STANDARD GAUGE RAILWAY (SGR)*. doi:10.22456/2448-3923.126759

Noesselt, C. H. (Ed.). (2020). *China's New Role in African Politics: From Non-Intervention towards Stabilization?* 52 Vanderbilt Avenue, New York, NY 10017: Routledge.

Patrick Murimi, Elvis Kiano, & Richard K. Siele. (Agosto de 2024). Journal of Economics and Finance. *Effects of Kenya-China Bilateral Relations on Kenya's Economic Growth*, 7(8). doi:10.47191/jefms/v7

Plane, P. (2021). What factors drive transport and logistics costs in Africa? (O. U. Press, Ed.) *Journal of African Economies*, 30(4), 370-388. doi:https://doi.org/10.1093/jae/ejaa019

Santos, L. d. (2023). Revista Tecnológica da Fatec Americana. *ANÁLISE DO CONTRIBUTO DO CORREDOR DO LOBITO DE ANGOLA PARA A INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO REGIONAL*, 10(02). doi:10.47283/244670492022100235

Sanusha Naidu, & Daisy Mbazima. (2008). Futures. *China–African relations: A new impulse in a changing continental landscape*, 40(8), pp. 748-761. doi:https://doi.org/10.1016/j.futures.2008.02.007

Siyum, B. A. (October de 2021). Social Science Studies. *Underlying Causes of Conflict in Ethiopia: Historical, Political, and Institutional?*, pp. 13-26.

Söderbaum, F. (2016). *Rethinking Regionalism*. Palgrave Macmillan. doi:10.1057/978-1-137-57303-2

Sturgis, S. (2015). *How Overlooked Colonial Railways Could Revolutionize Transportation in Africa*. Obtido de Bloomberg: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-02-02/how-overlooked-colonial-railways-could-revolutionize-transportation-in-africa>

Suzuki, S. (2009). Third World Quarterly - Journal of Emerging Areas. (T. & Francis, Ed.) *Chinese Soft Power, Insecurity Studies, Myopia and Fantasy*, pp. 779-793. doi:10.1080/01436590902867300

Taylor, I. (2024). Kenya's New Lunatic Express: The Standard Gauge Railway! Em Tim Zajontz, Pádraig Carmody, Mandira Bagwandeen, & Anthony Laysens (Edits.), *Africa's Railway Renaissance: The Role and Impact of China*. New York: Routledge. doi:10.4324/9781003208594-9

The World Bank in Ethiopia. (s.d.). Obtido de World Bank Group: https://www.worldbank.org/en/country/ethiopia/overview?utm_source=chatgpt.com

The World Bank in Ethiopia. (Abril de 2025). Obtido de World Bank Group: https://www.worldbank.org/en/country/ethiopia/overview?utm_source=chatgpt.com

Theys, S. (fevereiro de 2018). *Introducing Constructivism in International Relations Theory*. Obtido de E-International Relations: : <https://www.e-ir.info/2018/02/23/introducing-constructivism-in-international-relations-theory/>

Thokozani Simelane, & Lavhelesani Managa (Edits.). (2018). *Belt and Road Initiative: Alternative Development Path for Africa*. South Africa, Pretoria: Africa Institute of South Africa.

Unidas, O. d. (s.d.). *Troop and police contributors*. Obtido em 06 de dezembro de 2024, de United Nations Peacekeeping: <https://peacekeeping.un.org/en/troop-and-police-contributors>

Wallerstein, I. (1974). *African Studies Review. Dependence in an Interdependent World: The Limited Possibilities of Transformation within the Capitalist World Economy*, 17(1), pp. 1-26. doi:<https://doi.org/10.2307/523574>

Weng, L., Xue, L., Sayer, J., Riggs, R., J, L., & Boedhihartono, A. (2021). Challenges faced by Chinese firms implementing the ‘Belt and Road Initiative’: Evidence from three railway projects, 3. *Globalization*.

Were, E. (2019). *Cambridge Review of International Affairs. East African infrastructural development race: a sign of postmodern Pan-Africanism?*, 35(4), pp. 566-591. doi:<https://doi.org/10.1080/09557571.2019.1648382>

Yu, H. (2024). *Understanding China's Belt and Road Initiative* (Vol. 26). (I. o. Studies, Ed.) Singapore: Springer. doi:<https://doi.org/10.1007/978-981-99-9633-9>

Zajontz, T., Pádraig Carmody, Bagwandeem, M., & Leysens, A. (2024). *Africa's Railway Renaissance: The role and impact of China*. New York: Taylor & Francis Group. doi:10.4324/9781003208594

Zerine Tanzim, & Fatema-Tuj-Juhra. (s.d.). *SOFT POWER STRATEGY OF CHINA IN 21ST CENTURY: STRENGTHS AND WEAKNESSES*. (B. U. Professionals, Ed.) *International Relations, Faculty of Security and Strategic Studies*. doi:<http://dx.doi.org/10.21474/IJAR01/12860>.