

A INICIATIVA BELT AND ROAD E O DESTINO DAS MEGA INFRAESTRUTURAS PRESIDENCIAIS NA ÁFRICA

Amabilly Bonacina¹

Mamoudou Gazibo²

Introdução

As relações sino-africanas não são novas (Snow 1988). Mas a partir de 2000, após o estabelecimento do Fórum de Cooperação China-África (FOCAC, sigla em inglês), essas relações se institucionalizaram e dispararam tão rapidamente que a China se tornou o maior parceiro da África em muitos domínios. Entre estes domínios, a infraestrutura, que tem sido um componente importante da presença da China no continente desde a era Mao, é de particular importância.

Neste contexto, o lançamento da Iniciativa *Belt and Road* (BRI) em 2013 pelo Presidente chinês Xi Jinping, se soma como um novo mecanismo de investimento no desenvolvimento da infraestrutura no continente. Na atual política externa chinesa, a importância da BRI é inegável, seja por seu caráter político ou econômico (Johnston 2016; Visentini 2014; Bhattacharya 2016; Pautasso 2016). A BRI também se tornou central na agenda de cooperação sino-africana, sobrepondo-se ao FOCAC e tornando-se um compromisso conjunto entre os africanos e os chineses (Forum on China-Africa Cooperation 2015). Nos dois primeiros anos, o continente africano ainda era secundário em relação à BRI, com apenas seis países entre os primeiros a aderir à iniciativa. A partir de 2015, a iniciativa ganha força, e em 2022 aproximadamente 46 países do continente assinaram memorandos de entendimento (Addaney

¹ Departamento de Ciência Política, Université de Montréal. Montréal, Canadá. E-mail: amabilly.bonacina@umontreal.ca. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9517-9303>

² Departamento de Ciência Política, Université de Montréal. Montréal, Canadá. E-mail: mamoudou.gazibo@umontreal.ca. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6694-8596>

2021; Breuer 2017). Portanto, a maioria dos países africanos endossaram a BRI com muito entusiasmo.

Como a maioria da literatura sobre as relações China-África adota uma visão positiva ou negativa (Gazibo 2022), os projetos da BRI tendem a ser analisados com as mesmas lentes. A perspectiva positiva sobre as relações China-África (por exemplo Li 2022) considera que é uma relação vantajosa para ambas as partes, especialmente dada a lacuna entre a demanda dos países africanos e as oportunidades de financiamento oferecidas pelo Ocidente. De fato, até 2017, Pequim havia construído na África cerca de 6.200 km de ferrovias, 6.500 km de rodovias, 20 portos marítimos, 20 pontes, mais de 80 centrais elétricas, mais de 200 escolas e 80 estádios, além de várias zonas econômicas especiais, parques industriais, entre outros (Aiping e Zhan 2018; Krukowska 2016). Por outro lado, muitos céticos apontam que a BRI é apenas mais um capítulo da longa história de exploração da África e de projetos inúteis e de elefantes brancos. Ambas as perspectivas colocam ênfase no aspecto externo das relações e, portanto, prestam pouca atenção a várias outras variáveis entre as quais a variedade de situações e os fatores domésticos dentro dos países africanos que contribuem para moldar a relação com a China.

Este artigo adota uma perspectiva mais nuançada, ao colocar a ênfase na agência africana. De fato, apesar da tendência positiva esmagadora e da óbvia necessidade de investimentos, alguns países foram no sentido contrário, parando ou pondo fim a alguns projetos da BRI. Um caso é Serra Leoa, que cancelou a construção do Aeroporto de Mamamah em 2018, e outro é a Tanzânia, que suspendeu a construção do Porto de Bagamoyo em 2019. Estes dois casos são particularmente interessantes devido ao escopo dos projetos e às relações de longa data com a China. A Tanzânia, por exemplo, juntamente com a Zâmbia, se beneficiou da ferrovia TAN-ZAM de 1860 km em 1975 (Snow 1988, 154). A questão, portanto, é porque um país (assim como a Serra Leoa) interrompe um projeto da BRI realizado por um parceiro tão antigo. Na busca de uma explicação das razões que levaram a estas interrupções, descobrimos que estes dois projetos compartilham características comuns, de serem muito ambiciosos em termos de tamanho e custo; de terem sido decididos de forma discricionária pelo presidente em exercício e, ao mesmo tempo, de não serem tão úteis ou lucrativos. Nestes projetos, o fator político torna-se mais decisivo do que o econômico, embora este último seja a justificativa oficial. Assim, verificamos que a dinâmica da política interna tem influência sobre a manutenção destes acordos.

O artigo está organizado da seguinte forma: a parte 1 apresenta a estrutura conceitual para entender por que estes projetos foram abandonados.

Sugerimos o conceito de *megaprojetos presidenciais* que resulta da adaptação da ideia de projetos de *elefantes brancos* utilizada na literatura de infraestrutura à literatura sobre neopatrimonialismo. A parte 2 apresenta uma breve visão geral de como os projetos da BRI são enquadrados a fim de entender tanto o porquê de poderem ser decididos pessoalmente por um presidente quanto interrompidos por outro. A parte 3 apresenta os estudos de caso e a conclusão resume nossos principais resultados

Neopatrimonialismo, Elefantes Brancos e Megaprojetos Presidenciais

Neste artigo, propomos o conceito de *megaprojetos presidenciais*, que se refere primeiro à ideia de *elefante branco*, “uma metáfora usada para descrever um objeto, projeto de construção, esquema, empreendimento comercial, instalação, etc., considerado caro, mas sem utilidade ou valor equivalente em relação a seu capital (aquisição) e/ou custos operacionais (manutenção)”³.

Entretanto, a palavra *elefante branco* não capta o que é específico dos projetos que estudamos neste artigo. Embora esta palavra seja usada principalmente na literatura sobre infraestrutura, ela também é aplicada a projetos e mecanismos novos e ainda não claramente compreendidos, como o financiamento da transição energética ou o mercado de carbono no mundo desenvolvido (Theys 2016). Os *elefantes brancos* são talvez mais difundidos na África, que tem uma longa história de infraestruturas dispendiosas e inúteis, construídas especialmente nas primeiras três décadas após as independências. Os mais conhecidos são provavelmente a Basílica de Nossa Senhora da Paz construída na Costa do Marfim, na aldeia do primeiro presidente da Costa do Marfim, longe das áreas densamente povoadas como Abidjan; ou a Mesquita Hassan II em Casablanca (Elleh 2002).

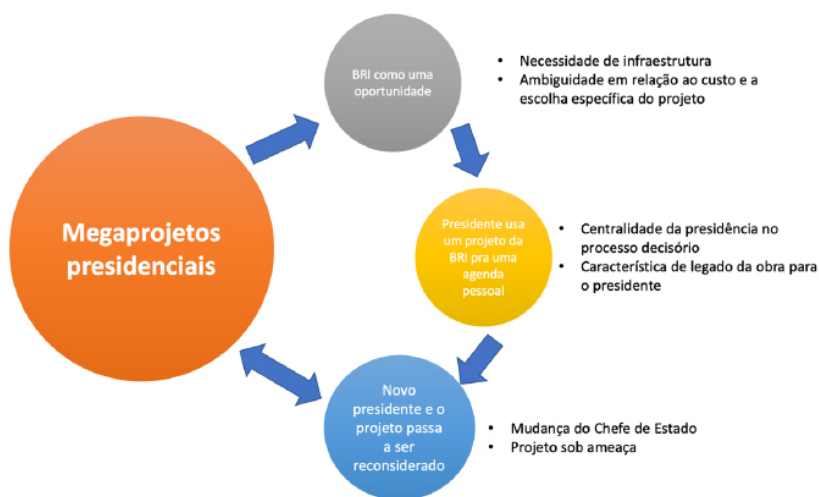
Para entender melhor os projetos estudados aqui e seu destino, é necessário ver a ideia de *elefantes brancos* no contexto da política neopatrimonial, que não é específica da África (Bach e Gazibo 2011) mas, no entanto, profundamente arraigada no continente. A governança neopatrimonial tem muitas características, tais como a confusão entre recursos públicos e privados ou a pervasividade da corrupção. Mas nos casos estudados aqui, os aspectos mais consequentes são o enfraquecimento das instituições, o governo dos *big man* e a natureza arbitrária dos processos decisórios (Medard 1991). Estes têm implicações importantes em termos de política pública. Uma delas é

³ Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/White_elephant, consultado em 09 de março de 2023, tradução livre.

que as decisões são tomadas não necessariamente com base em conselhos burocráticos e técnicos, mas em considerações políticas. Outra é o domínio esmagador do executivo, e especialmente do presidente, que dificilmente envolverá o Parlamento ou a sociedade civil nos processos de tomada de decisão.

Isto nos leva ao conceito de *megaprojetos presidenciais*. Ao englobar a ideia de elefantes brancos e as características das regras neopatrimoniais, proporciona um enquadramento que melhora nossa compreensão da crescente complexidade das relações sino-africanas e do impacto da dinâmica política interna africana na evolução desta cooperação. Como Bratton e van de Walle (1997, 84, tradução livre) advertiram corretamente, num sistema neopatrimonial, “o poder está tão concentrado que a disposição do regime é sinônimo do destino pessoal do governante supremo”. Como os projetos estudados neste artigo são o resultado da decisão pessoal dos presidentes do termo que os elaboram sem ampla consulta técnica e política para fins sociopolíticos e pessoais, eles carecem de consenso político e legitimidade e são vulneráveis no caso de uma mudança política

Figura 1. Megaprojetos Presidenciais



Fonte: Elaborado pelos autores

Aspectos técnicos da Iniciativa Belt and Road e dos projetos

Para a África, a *Belt and Road* representa uma mudança de ênfase nas relações sino-africanas: o comércio de troca de recursos dos anos 2000 perde terreno para a conectividade e cooperação industrial e a promessa de investimentos em grandes projetos de infraestrutura (Johnston 2016; Vieira 2019). Alguns projetos se sobrepõem a projetos regionais planejados (como foi o caso do corredor de transporte Porto de Lamu-Sul Sudão-Etiópia) e/ou são multipaíses (caso da ferrovia Etiópia-Djibuti, entregue em 2017) (Breuer 2017). A BRI, neste sentido, se cruza com as ambições regionais africanas, entre elas a Agenda 2063 e o Programa para o Desenvolvimento da Infraestrutura na África (PIDA, sigla em inglês). Portanto, é uma oportunidade para os países e líderes africanos de operacionalizar suas estratégias nacionais e regionais (Chen 2018; Lisinge 2020, Gazibo 2022).

Além disso, é importante notar que, necessitando de financiamento para desenvolver infraestrutura, a África encontra na China um parceiro com o interesse e a capacidade de mobilizar os recursos necessários. Em 2018, o Banco Africano de Desenvolvimento estima que a necessidade de investimento e manutenção é de \$130 - \$170 bilhões por ano (Banco Africano de Desenvolvimento 2018). Setores cruciais para o desenvolvimento dos países africanos, negligenciados pelos parceiros tradicionais, permitiram que a China encontrasse espaço para investir na África. Os projetos chineses são menos burocráticos, mais rápidos e mais baratos e, em troca, a África fornece os recursos necessários para sua demanda interna - em um modelo de *recurso por infraestrutura* (Cheru e Obi 2010; Johnston 2016; Lisinge 2020).

A iniciativa *Belt and Road* é um esforço global multibilionário que se concentra principalmente na África, Ásia e Europa e, de acordo com o governo chinês, possui ambições de alcançar “coordenação política, conectividade da infraestrutura, comércio sem obstáculos, integração financeira e laços mais estreitos entre as pessoas”. A Iniciativa provou ser versátil, pois é fácil rotular os projetos de muitos países participantes como “BRI”⁴, o que encoraja sua aderência. Por ser uma iniciativa ampla e flexível, é difícil definir com precisão quando um projeto pertence ou não a ela⁵. O problema com isto é que não há uma coleta de dados oficial centralizada e nenhuma disseminação

4 Os projetos da BRI começam com a assinatura de um Memorando de Entendimento (MoU). Os Memorandos de Entendimento são documentos assinados bilateralmente a nível governamental. Embora não exista um banco de dados oficial, em 2019 o governo chinês publicou o documento “The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects” apresentando dados mostrando que 173 acordos de cooperação foram assinados com 125 países e 29 organizações internacionais (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative 2019).

5 Não há nenhum tratado de constituição geral, nenhum protocolo de adesão e existem poucos mecanismos formais de direito internacional (Wang 2019, citado em Martinico 2020)..

sincronizada rigorosa, por exemplo, entre declarações políticas e comunicados e relatórios do banco de desenvolvimento (Hurley, Morris, e Portelance 2018).

Os projetos começam com uma abordagem menos formal que permite um acordo individualizado e contextualizado entre a China e o país receptor do investimento. A partir do Memorando de Entendimento inicial (MoU), é criado um “sistema de cascata”, gerando declarações e documentos e “uma selva híbrida legal” (Martinico 2020, 133). Finalmente, embora importantes para a implementação da BRI, estes documentos não são juridicamente vinculativos, facilitando a sua suspensão e cancelamento.

Além dos MoUs, os países envolvidos assinam acordos de desempenho, que são acordos secundários, tais como contratos. Os acordos secundários dizem respeito à implementação do projeto, tratando de parcerias público-privadas e financiamento - em geral. São acordos jurídicos difíceis, que são mais complexos e de longo prazo (Wang 2021).

Para ser classificado como “BRI” nesta pesquisa, um projeto deve cumprir dois critérios: (i) a assinatura do Memorando de Entendimento entre o país e a China ocorreu após 2013; e (ii) são projetos de conectividade e infraestrutura logística. Os projetos discutidos neste trabalho enquadram-se neste contexto, embora a ideia para os desenvolvimentos apareça antes do lançamento oficial da BRI. No entanto, apesar da tendência geral positiva, estes projetos foram interrompidos. Os dois casos estavam na fase de acordos secundários: o projeto do aeroporto de Mamamah em Serra Leoa estava começando a ser implementado, o que implicava na assinatura do acordo vinculante, e o Porto de Bagamoyo parou nas negociações sobre os termos do investimento, construção e operação do porto. Ambas as interrupções aconteceram depois que o presidente que as iniciou deixou o cargo. O que também é interessante é que em um caso (Tanzânia), o novo presidente que suspendeu o projeto veio do mesmo partido que seu antecessor, enquanto no outro (Serra Leoa), a alternância ocorreu entre dois presidentes vindos de partidos diferentes. Esta diferença é importante porque significa que o motivo da interrupção não é ideológico. Ao contrário, a razão parece ser idiossincrática.

Em geral, há um sigilo constante sobre os acordos entre os países africanos e a China. Também não é comum nos países receptores declarações sobre detalhes do projeto; para superar isso, desenvolvemos os estudos de caso em duas etapas: (i) análise pré-acordo, com a coleta e análise das informações do projeto na fase de planejamento e assinatura dos memorandos de entendimento e (ii) análise pós-acordo, com a coleta e análise das informações sobre a evolução dos acordos.

Estudos de Caso: Interrupimentos de projetos da Belt and Road na Tanzânia e em Serra Leoa

Os projetos da BRI nestes dois países são de natureza diferente (porto X aeroporto), mas compartilham muitas semelhanças, começando pelo contexto para o início previsto da construção nos dois países. Em Serra Leoa, a “pedra fundadora” simbólica foi colocada alguns dias antes das eleições, e na Tanzânia dois meses antes das eleições - o que colocou os projetos no centro do debate eleitoral. Outra semelhança entre os projetos é sua centralidade em relação à agenda de desenvolvimento do governo. São *megaprojetos presidenciais*, com forte apelo político; por um lado, o novo aeroporto “estado da arte” que receberia o nome de Koroma, e por outro, o megaporto da cidade natal do Presidente Kikwete.

Outra semelhança entre os projetos é que ambos tinham a intenção de deslocar a infraestrutura existente (e reformável). A construção a partir do zero foi uma escolha política dos governos; isto, juntamente com o contexto doméstico, é uma fonte de fraqueza precisamente por causa do fator legado: estes projetos são mais vulneráveis a mudanças na política doméstica. As interrupções, neste contexto, ocorrem logo após as mudanças no chefe de Estado; com a mudança na vontade política de avançar os projetos, bem como com novas prioridades governamentais. Assim, o Mamamah foi cancelado em 2018 e Bagamoyo entrou numa sucessão de renegociações, resultando na suspensão do projeto após 2016.

O caso da Tanzânia

Nesta seção, examinamos o caso do porto de Bagamoyo, que foi suspenso indefinidamente em 2019. As parcerias entre a China e a Tanzânia são atualmente principalmente comerciais, mas a Tanzânia tem sido historicamente um importante aliado político da China no continente. Apesar de não ser o foco dos investimentos chineses, a indústria de infraestrutura da Tanzânia explodiu recentemente, representando cerca de 15% do PIB do país em 2016. O Governo Magufuli (dezembro de 2015 a março de 2021) destinou uma parte considerável de seu orçamento ao desenvolvimento da infraestrutura, apesar das dificuldades orçamentárias do país. Para consolidar a ação, o governo buscou financiamento tanto de parceiros estabelecidos como de novos parceiros (Kim e Tuki 2018), concomitantemente com o aumento do número de MoUs sob a BRI pela China.

A Tanzânia está se apresentando, não apenas para a China, como

uma candidata para atrair cada vez mais investimentos em conectividade e infraestrutura logística devido a sua localização estratégica no Oceano Índico e seu papel como a principal porta de entrada para várias nações vizinhas sem acesso ao mar. Considerando esta tendência, o governo de Jakaya Kikwete (dezembro de 2005 a novembro de 2015) concebeu o projeto de Bagamoyo e encontrou nos parceiros chineses a disposição de investir no projeto do Porto e da Zona Econômica Especial, em Bagamoyo, a cidade natal do presidente (Makundi, Huyse, e Develtere 2017).

O projeto de Bagamoyo

A ideia para o novo Porto de Bagamoyo surgiu em 2007 em um estudo financiado pelo Banco Mundial (Hönke 2018). Este estudo indicou as dificuldades enfrentadas pelo porto de Dar es Salaam⁶ e as possíveis soluções para o problema. A capacidade de expansão física de Dar é limitada e, como resultado, sua ineficiência tem custado ao país e seus vizinhos cerca de US\$ 2,6 bilhões (Kim e Tukic 2018). Neste contexto, o governo escolheu construir um novo porto adicional em Mbegani, na região de Bagamoyo (Ministry of Industry and Trade 2011; Kim e Tukic 2018).

Tornar a área um centro marítimo regional era o objetivo do porto proposto, que estaria entre os maiores de toda a África. O porto é um componente de uma proposta mais ampla que também envolve o desenvolvimento de uma Zona Econômica Especial (ZEE), que foi motivada pelos complexos industriais que foram construídos em áreas costeiras como Dubai e Shenzhen. A ZEE de Bagamoyo inclui um canal, uma construção portuária, um parque logístico e uma zona franca industrial (Shaw, Botes e Buck 2018; Ministry of Industry and Trade 2011).

Considerada pelo governo Kikwete como a peça central da industrialização do país no século 21, a ZEE de Bagamoyo, localizada 60 km ao norte de Dar (ver figura 2) e que deveria ultrapassar Dar em volume de carga até 2020 (Ministry of Industry and Trade 2011).

6 Dar responde por 95% do tráfego marítimo da Tanzânia e é responsável pelo escoamento da produção da Zâmbia, Malauí e Burundi e por uma grande parte das mercadorias da República Democrática do Congo, Ruanda e Uganda. Em 2011, de acordo com informações divulgadas na Estratégia Integrada de Desenvolvimento Industrial 2025, a demanda de movimentação de cargas vem aumentando 13,1% ao ano (Ministry of Industry and Trade 2011).

Figura 2. Localização dos portos na Tanzânia



Fonte: BBC (2015)⁷

O Memorando de Entendimento entre os governos para o desenvolvimento do projeto foi assinado no início de 2013, durante a visita de Xi Jinping ao país. Esta oportunidade marcou a entrada da Tanzânia na Iniciativa *Belt and Road*. Isto representa uma mudança nas relações China-Tanzânia, pois desde 2006, a cooperação entre os dois tem se concentrado principalmente na agricultura (Cabestan e Chaponnière 2016). O projeto do porto de Bagamoyo, com um orçamento estimado em 10 bilhões de dólares, foi concebido para ser desenvolvido como uma parceria público-privada (PPP), com pouca ou nenhuma despesa para o governo. Além disso, várias vantagens para investidores da ZEE foram divulgadas, incluindo uma isenção de impostos por 10 anos e uma cota automática de vistos para cinco trabalhadores estrangeiros com habilidades específicas (The World Bank 2018; The East African 2013).

A construção estava prevista para começar em 2014, mas a oposição teve sucesso em atrasá-la. Entretanto, o projeto ganhou impulso depois que o Fundo de Reserva Geral do Estado de Omã (SGRF, sigla em inglês) e a China Merchants Ports (CMPorts, sigla em inglês) assinaram um acordo de desenvolvimento em outubro de 2014, trazendo a nação árabe para o projeto (Cabestan e Chaponnière 2016). Nessa época, a data estabelecida para o início das obras era 1 de julho de 2015.

⁷ Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-34554524>.

Bagamoyo após as eleições

A eleição de John Magufuli em 2015, cuja prioridade era a luta contra a corrupção, resultou em alguns ajustes nos laços com a China, embora indiretamente⁸. Além disso, apesar de pertencer ao mesmo partido, o novo governo não priorizou Bagamoyo tanto quanto seu predecessor.

Devido às preocupações e críticas em relação à construção do projeto portuário, particularmente em relação ao seu tamanho e localização, longe dos novos depósitos de gás, o início de sua construção foi adiado mais uma vez e foi relatado que a construção só começaria após as eleições, marcadas para outubro (Honan e Ng'wanakilala 2015). No entanto, durante o processo eleitoral, a construção começou, marcada pelo discurso no qual Kikwte declarou que a obra seria uma “revolução industrial” para o país (Global Construction Review 2015; Daily News Reporter 2015; The East African 2015).

O primeiro revés do projeto sob a nova administração ocorreu em janeiro de 2016, quando foi colocado em espera para pesquisas adicionais por um período de seis meses. A administração Magufuli também havia indicado que se concentraria na modernização do porto de Dar es Salaam, com financiamento previamente autorizado pelo Banco Mundial e proveniente do Banco do Reino Unido e de Trade Mark East Africa Bank, totalizando US\$596 milhões. É importante ter em mente que a oposição havia condenado o projeto durante as eleições como um desperdício de dinheiro público e por não consultar previamente o parlamento (Hönke e Cuesta-Fernandez 2018; The Citizen 2015; The East African 2016). Assim, a suspensão também se tornou politicamente estratégica.

A administração Magufuli não havia descartado completamente a ZEE de Bagamoyo (incluindo o porto). O progresso do projeto (embora atrasado) foi brevemente descrito no Plano Quinquenal do Governo, que foi publicado em junho de 2016. Deve ser enfatizado que o novo porto de Bagamoyo ainda é visto nesse documento como um projeto crucial para o desenvolvimento do Corredor Central da Tanzânia. No entanto, o início da construção foi mais uma vez adiado.

O capítulo final de Bagamoyo (por enquanto)

Após mais atrasos, o Governo da Tanzânia estava preparado para

⁸ Um exemplo é a limitação de viagens externas para funcionários do governo, o que consequentemente levou a uma redução no treinamento de funcionários na China. Além disso, o presidente esteve ausente das cúpulas da FOCAC de 2015 e 2018, enviando delegações consideravelmente menores do que nos anos anteriores (Makundi, Huyse e Develtere 2017; Kim e Tukic 2018).

negociar uma proposta revista de investimento feita pela CMPorts e SGRF de Omã em junho de 2017, de acordo com as atuais políticas governamentais para investimentos de desenvolvimento do setor privado (Ministry of Finance and Planning 2018). O projeto começaria a funcionar entre 2020 e 2021 e seria concluído até 2022, de acordo com um anúncio feito pelo Ministro do Comércio, Indústria e Investimentos no final de 2017 (Hönke 2018; The Citizen 2017a; 2017b).

A partir de 2018, não houve nenhum trabalho no projeto do porto. No final de 2018, durante a Cúpula da FOCAC em Beijing, ironicamente o Primeiro-Ministro Kassim Majaliwa declarou a intenção da nação de aumentar sua participação na BRI (Xinhua 2018). O primeiro projeto da Iniciativa na nação foi precisamente Bagamoyo e nunca foi iniciado. Majaliwa afirmou que durante as conversações, a administração continuou interessada em falar sobre o projeto, que seria crucial para ajudar o desenvolvimento econômico da Tanzânia (Machira 2018). Apesar da atmosfera otimista, as negociações continuaram sem fazer nenhum progresso significativo.

O desacordo entre as partes envolvidas nas negociações foi novamente destacado na mídia em 2019. Ambas as partes fizeram acusações públicas a respeito da negociação, e os passos do projeto continuaram ambíguos entre avançar com o trabalho ou continuar a renegociar. Pouco tempo depois, o Presidente Magufuli suspendeu a construção do porto indefinidamente, declarando alguns dos termos: *“aqueles investidores estão chegando com condições difíceis que só podem ser aceitas por pessoas loucas. Eles nos disseram que, uma vez construído o porto, não deveria haver outro porto a ser construído desde Tanga até o Mtwara sul”* (Mwangasha 2019, tradução livre). O presidente também revelou algumas das cláusulas do contrato, uma manobra para pressionar os chineses: *“Eles querem que lhes demos uma garantia de 33 anos e um arrendamento de 99 anos, e não devemos questionar quem quer que venha investir lá uma vez que o porto esteja em funcionamento. Eles querem tomar o terreno como seu, mas nós temos que compensá-los pela construção da perfuração daquele porto”* (Mwangasha 2019, tradução livre).

Em resposta a estas reivindicações, a CMPorts acusou o governo tanzaniano de vazar informações falsas sobre as causas dos atrasos nas negociações; a empresa anunciou que não havia recebido nenhum documento contendo as novas exigências e acusou Kakoko (diretor da Autoridade Portuária da Tanzânia, que, segundo o representante da empresa, não estava nas reuniões de negociação) de fabricar informações, pois as partes já haviam chegado a um acordo sobre a concessão de 33 anos (The Citizen 2019b; The East African 2019).

Isto mostra que havia menos vontade política no governo tanzaniano

para negociar o acordo, ao contrário do investimento pessoal de Kikwete, que via o desenvolvimento de sua cidade natal como fonte de capital político (Kim e Tukic 2018), e assumiu o compromisso de fazer tudo para garantir a decolagem do projeto (Ng'wanakilala 2014).

O caso de Serra Leoa

Em Serra Leoa, a China tornou-se um importante parceiro bilateral nos últimos anos, investindo fortemente em setores de alto déficit, como a construção civil. O governo de Serra Leoa, como o da Tanzânia, está empenhado em fazer avançar o desenvolvimento político e econômico do país. O lançamento da Agenda para a Prosperidade no início de 2013 criou novas oportunidades para expandir parcerias com a China e o Presidente Ernest Bai Koroma anunciou em julho de 2013 que havia assinado com eles acordos para construir uma infraestrutura no valor aproximado de US\$ 8 bilhões, incluindo o novo aeroporto de Mamamah (Datzberger 2013; Jalloh 2021).

Em geral, as empresas de construção chinesas entraram no mercado serra-leonês nos anos 80, com uma breve pausa durante a guerra civil (1991-2002). Com a perda da maior parte da infraestrutura devido à guerra, o país sofre de várias deficiências no setor. Neste contexto, a China já construiu no país vários prédios públicos, pontes e barragens, além do Estádio Nacional e da Universidade de Serra Leoa (Centre for Chinese Studies 2006)

O aeroporto de Mamamah

O projeto do aeroporto de Mamamah foi inicialmente negociado com a China em 2011⁹ com financiamento do Eximbank chinês e seria construído pelo *China Railway Group* (CRG, sigla em inglês). No entanto, esta primeira tentativa, planejada em um contexto de crescimento anual de 17% de Serra Leoa, foi adiada devido à queda dos preços das commodities e à diminuição dos recursos disponíveis no país (Global Construction Review 2016; Koroma 2012). Em 2013, o governo de Serra Leoa lançou o documento de Estratégia de Redução da Pobreza de Terceira Geração (2013-2018), também conhecido

9 Segundo Kamara (2018), porém, “o aeroporto de Mamamah é uma idéia que foi concebida pela primeira vez em 1973 pelo governo do então Primeiro-Ministro Siaka Stevens, de abençoada memória, após extensos estudos de engenharia realizados, provaram que a área de Mamamah será mais adequada para o aeroporto. Em 2009 e 2010, outro estudo foi feito e a conclusão foi a mesma. Portanto, a decisão para o aeroporto nunca foi motivada por nenhuma consideração política, mas foi informada por uma série de pareceres de engenharia de aeródromo”. Para mais informações: <https://sierraexpressmedia.com/?p=85824>, consultado em 09 de março de 2023, tradução livre.

como a Agenda para a Prosperidade. Seu objetivo é fazer de Serra Leoa um país de renda média até 2035, com 80% da população acima da linha de pobreza. A construção do Aeroporto de Mamamah (e da cidade administrativa vizinha) está listada no documento como um elemento importante para alcançar este objetivo. O objetivo geral do projeto é melhorar a competitividade internacional do país, que vem sofrendo constantes perdas econômicas devido à infraestrutura precária (The Government of Sierra Leone 2013).

O projeto do aeroporto tornou-se um dos principais projetos de infraestrutura do governo de Koroma (Awoko Newspaper 2013); de acordo com uma publicação do Ministério dos Transportes e Aviação (2016), o projeto atrairia investimentos e ampliaria a atividade econômica no país, além de melhorar a competitividade. É importante notar que um aeroporto perto de Freetown e no continente, como Mamamah, resolveria os atuais problemas de mobilidade no Aeroporto Internacional de Lungi¹⁰.

Figura 3. Questão sobre o aeroporto em Freetown, Serra Leoa



Fonte: CNN (2018)¹¹

¹⁰ Existem atualmente duas opções de viagem entre Freetown e Lungi: uma viagem de 4 horas de estrada ou pelo menos 30 minutos de balsa através do estuário. A balsa está frequentemente atrasada, por exemplo, devido ao aumento da precipitação (Lu 2020, 20; The East African 2018b).

¹¹ Disponível em: <https://www.cnn.com/2018/10/11/africa/china-africa-sierra-leone-airport-intl/index.html>.

Para aumentar a geração de renda fora da indústria aeronáutica, o projeto também envolveu a construção de uma cidade comercial e administrativa. O projeto deveria custar \$318 milhões a partir de 2016 (a primeira fase foi avaliada em \$200 milhões) e deveria estar concluído em 4 anos (Ministry of Transport and Aviation 2016). O empréstimo concessional para sua construção foi aprovado pelo Eximbank chinês e o novo acordo bilateral entre o governo chinês e o Governo de Serra Leoa (GoSL) foi assinado em 2015.

Em julho de 2015, foi anunciado que a empresa chinesa responsável pela construção do aeroporto já estava no local esperando para iniciar a construção. A construção deveria começar em 2014, mas foi atrasada pela epidemia do Ebola (Awoko Newspaper 2015b). Em uma reunião entre os presidentes Koroma e Xi Jinping em setembro de 2015 à margem da Assembleia Geral da ONU, o presidente de Serra Leoa pediu ao presidente chinês que ajudasse a evitar o colapso do projeto e partiu com garantias de que os trabalhos retornariam o mais rápido possível (Awoko Newspaper 2015a; Lamin 2016).

Em abril de 2016, o jornal local Awoko Newspaper informou que o projeto estava lutando para começar, devido à pressão do Fundo Monetário Internacional (FMI) (que já tinha preocupações sobre a viabilidade econômica e teve o estudo reconduzido), o que levou ao atraso na assinatura do acordo final. A equipe da China Railway já estava no país há alguns anos, depois de limpar a área, colher amostras de solo, montar o campo de trabalho e instalar a estação meteorológica (Awoko Newspaper 2016a). Em 2016, em dezembro, durante uma visita à China, Koroma reforçou que ambos os governos queriam continuar o projeto Mamamah. O presidente expressou sua intenção de acelerar a assinatura do acordo final e iniciar rapidamente a construção (Awoko Newspaper 2016b; Sesay 2016). Em 2017, novos atrasos foram atribuídos a discussões entre os Ministérios de Relações Exteriores e Finanças com o Banco Mundial e o FMI, sobre como financiar a obra (Jornal Awoko 2017; Thomas 2017).

O projeto só teve início em março de 2018, poucos dias antes das eleições. Observadores europeus relataram que o partido APC utilizou o espaço de campanha para fazer anúncios oficiais do governo em exercício, incluindo o anúncio do Aeroporto Mamamah - que havia sido criticado na mídia local The Sierra Leone Telegraph (Thomas 2018). De acordo com a missão de observação eleitoral da UE (2018, 22, tradução livre), o presidente comissionou o aeroporto nas cores do partido (ao invés das cores nacionais) e declarou em um comunicado à imprensa da Casa do Estado que o novo aeroporto, *“seu projeto de sonho”*, *“levaria o país para o próximo nível”*. De fato,

como colocou um observador, depois de receber a garantia de sua contraparte de que a China financiará o projeto em 2015, o Presidente Bai Koroma estava *“obviamente de bom humor e sorrindo de orelha a orelha”*. Ele acrescentou ainda que *“o aeroporto acrescentará ao magnífico legado de desenvolvimentos nacionais que o Presidente Koroma deixará na Serra Leoa quando seu mandato expirar”*¹².

Mesmo o início do projeto não impediu que ele fosse cancelado alguns meses depois que o novo presidente e candidato da oposição Julius Maada Bio tomou posse (Al Jazeera 2018). O foco do atual governo seria a renovação do aeroporto Lungi (que tem um empréstimo de cerca de US\$ 200 milhões negociado com o Banco Mundial) e a construção do projeto da ponte Lungi (estimado em US\$ 1 bilhão a US\$ 2 bilhões). Bio criticou o projeto do Mamamah durante a campanha, chamando-o de falso e prometendo cancelar a construção se eleito (The East African 2018; Reuters 2018; Awoko Newspaper 2018; Quirke 2018; Thomas 2018).

Apesar do cancelamento (e críticas à China), o governo Bio não se distanciou do gigante asiático, e a reversão do projeto não comprometeu as relações sino-serras-leoninas. Durante uma visita à China em setembro de 2018 para a FOCAC, o Presidente Bio até propôs que a nova Ponte Lungi fosse construída pelo Power China International Group (Reuters 2018; Awoko Newspaper 2018). Esta nova mudança pode muito bem ser o primeiro de novos megaprojetos presidenciais sob a liderança do Presidente Maada Bio, que decidiu, além disso, a extensão do aeroporto de Lungi. De acordo com um antigo deputado sob a administração do Bai Koroma, esta extensão foi cercada de controvérsias e, embora de acordo com a Constituição, *“nenhum empréstimo deve ser levantado pelo Governo em seu nome ou em nome de qualquer outra instituição ou autoridade pública que não seja por ou sob a autoridade de um Ato do Parlamento”*; o suposto contrato entre o governo [Bio] e o Grupo SUMMA nunca foi tornado público nem ratificado pelo Parlamento”¹³.

Considerações Finais: Projetos megapresidenciais, projetos da BRI e o futuro das relações sino-africanas

As relações sino-africanas não são estáticas, e não são apenas positivas ou negativas para o continente. Nossos esforços visavam compreender as nuances e como essas relações evoluíram e foram adaptadas às novas

¹² Disponível em: <https://cocorioko.net/president-ernest-koroma-delighted-that-mamamah-international-airport-project-remains-on-track/>.

¹³ Disponível em: SUMMA group is a Turkish construction company.<http://owlpress-sl.com/lungi-airport-extension-project-a-testament-of-slpps-failure-in-fighting-corruption/>.

realidades e necessidades dos países parceiros. O continente africano é diverso em muitos aspectos, com diferentes sistemas políticos e agendas econômicas. Portanto, cada país desenvolve sua própria relação com a China. Neste contexto, devemos reconhecer, também, o papel da dinâmica interna durante todas as fases dos grandes projetos. Diferentes atores estão (ou querem estar) envolvidos nos processos de negociação e implementação de projetos, desde a sociedade civil até os partidos políticos.

Tentamos, neste artigo, explicar por que alguns países africanos, no contexto da Iniciativa *Belt and Road*, decidem interromper um projeto após a assinatura de um acordo de cooperação. A hipótese inicial era que a dinâmica política interna e as mudanças nos países africanos explicam o término dos acordos de cooperação assinados. Os casos examinados também mostram que há espaço para os atores africanos se expressarem e que a política interna tem um impacto significativo nas atitudes dos agentes em relação aos acordos de cooperação, o que contribui para sua interrupção ou manutenção.

Na Tanzânia e em Serra Leoa, o contexto dos dois países em relação aos projetos previstos é semelhante. Eles estão no centro dos programas de desenvolvimento de seus governos. Além disso, os dois estudos de caso representam um certo tipo de projeto, a saber, os “*megaprojetos presidenciais*”. Estes projetos, como sugerem nossos dados, têm uma forte ligação com os presidentes que os idealizam, adquirindo um caráter de “legado”. Portanto, estes projetos são ambíguos, pois talvez sejam necessários, mas levantam dúvidas, tais como a escolha do local (Bagamoyo), o custo ou a necessidade de uma segunda infraestrutura para o mesmo fim (Mamamah). Por estas razões, é mais provável que eles sejam impactados negativamente quando há mudanças na política interna, notadamente uma rotatividade presidencial.

Finalmente, os resultados encontrados neste trabalho propõem uma agenda de pesquisa para o futuro, para comparar com outros megaprojetos de infraestrutura no continente africano que não foram cancelados. Mesmo que nossa tentativa de generalização se limite a estes casos, é possível argumentar que os países africanos compartilham a necessidade de fortalecer sua agência diante de relações assimétricas e de aprender com suas experiências. A redução da vulnerabilidade desses acordos a grandes projetos de infraestrutura acaba por beneficiar tanto a China quanto os países africanos.

REFERÊNCIAS

- Addaney, Michael. 2021. "Cascading Climate Impacts and Africa's Engagement with China's Belt and Road Initiative." Africa Portal. January 11, 2021. <https://www.africaportal.org/features/cascading-climate-impacts-and-africas-engagement-with-chinas-belt-and-road-initiative/>.
- African Development Bank. 2018. African Economic Outlook 2018. African Development Bank Group. <https://www.afdb.org/en/documents/document/african-economic-outlook-aoe-2018-99877>.
- Aiping, Zeng, and Shu Zhan. 2018. "Origin, Achievements, and the Prospects of the Forum on China-Africa Cooperation." China International Studies 72: 88–108.
- Al Jazeera. 2018. "Opposition Candidate Sworn in as Sierra Leone President," April 5, 2018, sec. News. <https://www.aljazeera.com/news/2018/4/5/sierra-leone-opposition-leader-wins-presidential-election-runoff>.
- Awoko Newspaper. 2013. "Sierra Leone News: New Airport Becomes Reality," September 23, 2013, sec. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-new-airport-becomes-reality/>.
- Awoko Newspaper. 2015a. "Sierra Leone News: \$315m Airport Kick-Starts Construction," July 3, 2015, sec. Business & Finance. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-315m-airport-kick-starts-construction/>.
- Awoko Newspaper. 2015b. "Sierra Leone News: Pres. XI Tells Ernest, Mamamah Airport Will Be Constructed," September 29, 2015, sec. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-pres-xi-tells-ernest-mamamah-airport-will-be-constructed/>.
- Awoko Newspaper. 2016a. "Sierra Leone News: Mamamah Airport Project Kick-Starts Soon," April 29, 2016, sec. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-mamamah-airport-project-kick-starts-soon/>.
- Awoko Newspaper. 2016b. "Sierra Leone News: Mamamah Airport Construction to Start December," October 6, 2016, sec. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-mamamah-airport-construction-to-start-december/>.
- Awoko Newspaper. 2017. "Sierra Leone News: Mamamah Airport Still on Course," February 24, 2017, sec. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-mamamah-airport-still-on-course/>.
- Awoko Newspaper. 2018. "Sierra Leone News: President Bio Proposes Construction of Lungi Bridge to Chinese Company," September

- 17, 2018, sec. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-president-bio-proposes-construction-of-lungi-bridge-to-chinese-company/>.
- Bach, Daniel and Mamoudou Gazibo, (Eds.). (2011). *Neopatrimonialism in Africa and Beyond* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203145623>
- Bhattacharya, Abanti. 2016. "Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy." *East Asia*, 20.
- Bratton, Michael, and Nicholas van de Walle. 1997. *Democratic Experiments in Africa: Regime Transitions in Comparative Perspective*. Cambridge Studies in Comparative Politics. Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/CBO9781139174657.
- Brautigam, Deborah. 2009. *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*. Oxford: Oxford University Press. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/umontreal-ebooks/detail.action?docID=472210>.
- Breuer, Julia. 2017. "The Role of Africa in China's Belt & Road Initiative." Policy Briefing. Stiftung Asienhaus.
- Cabestan, Jean-Pierre, and Jean-Raphaël Chaponnière. 2016. "Tanzania-China All-Weather Riendship From Socialism To Globalization: A Case Of Relative Decline." Discussion Paper. Centre for Chinese Studies/ Stellenbosch University.
- Centre for Chinese Studies. 2006. "China's Interest and Activity in Africa's Construction and Infrastructure Sectors." Stellenbosch University.
- Chen, Yunnan. 2018. "Silk Road to the Sahel: African Ambitions in China's Belt and Road Initiative." Policy Brief 23. Washington, D.C.: SAIS-CARI.
- Cheru, Fantu, and Cyril Obi. 2010. *The rise of China and India in Africa: challenges, opportunities and critical interventions*. Africa now. London: Zed Books. <http://www.dawsonera.com/depp/reader/protected/external/AbstractView/S9781848134393>.
- Daily News Reporter. 2015. "Bagamoyo Port Construction Begins." Embassy of the People's Republic of China in the United Republic of Tanzania, October 16, 2015. <http://tz.china-embassy.org/eng/ddbd/t1306680.htm>.
- Datzberger, Simone. 2013. "China's Silent Storm in Sierra Leone." Policy Briefing 71. Global Powers and Africa Programme. SAIIA.
- Elleh, Nnamdi. 2002. *Architecture and Power in Africa*. New York: Praeger.
- European Union Election Observation Mission. 2018. "Republic of Sierra

- Leone - Presidential, Parliamentary and Local Council Elections 2018." Final Report. Sierra Leone.
- Forum on China-Africa Cooperation. 2015. "Declaration of the Johannesburg Summit of the Forum on China-Africa Cooperation." 2015. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1593683.shtml.
- Gazibo, Mamoudou. 2022. "Learning from Each-Other. The Belt and Road Initiative and the Infrastructure Policy in Africa", *Brazilian Journal of African Studies*, vol. 7, no 13, 11-32.
- Global Construction Review. 2015. "'Industrial Revolution' Hailed as Work Starts on Tanzania's \$11bn Megaport," October 19, 2015. <http://www.globalconstructionreview.com/news/industrial-revolution-hailed-work-starts-tanz/>.
- Global Construction Review. 2016. "Work on Sierra Leone's Mamamah Airport 'to Begin in December,'" October 12, 2016. <http://www.globalconstructionreview.com/news/work-sierra-leones-mamah-airport-begin/>.
- Honan, Edith, and Fumbuka Ng'wanakilala. 2015. "Transport: Tanzania Plans \$11 Bn Port Project." *The Africa Report*. March 16, 2015. <https://www.theafricareport.com/3231/transport-tanzania-plans-11-bn-port-project/>.
- Hönke, Jana. 2018. "Beyond the Gatekeeper State: African Infrastructure Hubs as Sites of Experimentation." *Third World Thematics: A TWQ Journal* 3 (3): 347-63. <https://doi.org/10.1080/23802014.2018.1456954>.
- Hönke, Jana, and Ivan Cuesta-Fernandez. 2018. "Mobilising Security and Logistics through an African Port: A Controversies Approach to Infrastructure." *Mobilities* 13 (2): 246-60. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1417774>.
- Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance. 2018. "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective." CGD Policy Paper 121. Washington, DC: Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-roadinitiative-policy-perspective>.
- Jalloh, Alpha Mohamed. 2021. "A Friend Indeed for Sierra Leone." *China Daily*, June 23, 2021. <https://global.chinadaily.com.cn/a/202106/23/WS60d26b91a31024ad0bacac67.html>.
- Johnston, Lauren A. 2016. "Africa, and China's One Belt, One Road Initiative: Why Now and What Next?" *Bridges Africa* 5 (July). <http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/africa-and->

- china%E2%80%99s-one-belt-one-road-initiative-why-now-and-what.
- Kim, Yejoo, and Nusa Tukic. 2018. "Tanzanian Infrastructure Development and the Role of China: The Case of Bagamoyo Port." Policy Briefing. South Africa: Centre for Chinese Studies/Stellenbosch University.
- Koroma, Nancy. 2012. "US\$ 190M for Freetown International Airport Project." Awoko Newspaper, December 14, 2012, sec. News. <https://awokonewspaper.sl/us-190m-for-freetown-international-airport-project/>.
- Krukowska, Monika. 2016. "China and Africa. Cooperation Outlook after the 6th FOCAC Summit in Johannesburg, South Africa." *Journal of Modern Science* 3 (30): 157–80.
- Lamin, Tamba. 2016. "President Koroma Confirms Commitment to Mamamah Airport Project." Sierra Express Media, June 13, 2016. <https://sierraexpressmedia.com/?p=78655>.
- Anshan, Li. 2022. "CHINA-AFRICA IN THE CONTEXT OF BRI-B3W". *Brazilian Journal of African Studies* 7 (13): 33-60. <https://doi.org/10.22456/2448-3923.121691>.
- Lisinge, Robert Tama. 2020. "The Belt and Road Initiative and Africa's Regional Infrastructure Development: Implications and Lessons." *Transnational Corporations Review* 12 (4): 425–38. <https://doi.org/10.1080/19186444.2020.1795527>.
- Lu, Saite. 2020. "China's Infrastructure Investment in Africa - A Case of Sierra Leone." A-id Agenda for International Development (blog). September 25, 2020. <https://www.a-id.org/2020/09/25/chinas-infrastructure-investment-in-africa-a-case-of-sierra-leone/>.
- Machira, Polycarp. 2018. "Chinese Firm States New 'Willingness' to Invest Bagamoyo Port Project." *The Guardian*, September 17, 2018, sec. News. <https://www.ippmedia.com/en/news/chinese-firm-states-new-%E2%80%99willingness%E2%80%99-invest-bagamoyo-port-project>.
- Makundi, Hezron, Huib Huyse, and Patrick Develtere. 2017. "Negotiating the Technological Capacity in Chinese Engagements: Is the Tanzanian Government in the Driving Seat?" *South African Journal of International Affairs* 24 (3): 331–53. <https://doi.org/10.1080/10220461.2017.1391116>.
- Martinico, Giuseppe. 2020. "Comparative Law Reflections on the Use of Soft Law in the Belt and Road Initiative." In *A Legal Analysis of the Belt and Road Initiative: Towards a New Silk Road?*, edited by Giuseppe Martinico and Xueyan Wu, 131–44. Cham: Springer International

- Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-46000-6_7.
- Médard, Jean-François. 1991. « L'État néopatrimonial en Afrique noire », in J-F Médard (dir.), *États d'Afrique noire : formation, mécanismes et crise*, Paris, Karthala p. 323-353.
- Ministry of Finance and Planning. 2018. "Implementation Strategy for the National Five - Year Development Plan 2016/17 – 2020/21. Volume 1 The Action Plan." United Republic of Tanzania.
- Ministry of Industry and Trade. 2011. "Integrated Industrial Development Strategy 2025." United Republic of Tanzania.
- Ministry of Transport and Aviation. 2016. "Freetown International Airport Project - Mamamah." Ministry of Transport and Aviation. 2016. <http://mta.gov.sl/freetown-international-airport-project-mamamah>.
- Mwangasha, Jane. 2019. "Why Magufuli Scrapped Bagamoyo Port Deal with Chinese Investor." *Construction Kenya*. June 15, 2019. <https://www.constructionkenya.com/3128/bagamoyo-port-construction/>.
- Ng'wanakilala, Fumbuka. 2014. "Tanzania Says Construction of China-Funded Port to Start in 2015." *The Africa Report*, October 27, 2014. <https://www.theafricareport.com/3822/tanzania-says-construction-of-china-funded-port-to-start-in-2015/>.
- Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative. 2019. "The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects." Belt and Road Portal. April 22, 2019. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>.
- Pautasso, Diego. 2016. "O papel da África na Nova Rota da Seda Marítima." *Revista Brasileira de Estudos Africanos* 1 (2). <https://doi.org/10.22456/2448-3923.67028>.
- Quirke, Joe. 2018. "Sierra Leone Cancels China-Backed International Airport." *Global Construction Review*, October 11, 2018, sec. News. <http://www.globalconstructionreview.com/news/sierra-leones-cancels-china-backed-international-a/>.
- Reuters. 2018. "Sierra Leone Axes Plan to Build Chinese-Funded Airport," October 11, 2018, sec. Industry, Materials and Utilities. <https://www.reuters.com/article/leone-airport-china-idUSL8N1WR5SW>.
- Sesay, John Baimba. 2016. "Sierra Leone News: President Ernest Koroma Opens Up On China, Speaks On Outcome of His Visit." *Awoko Newspaper*, December 9, 2016, sec. Features. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-president-ernest-koroma-opens-up-on-china-speaks-on-outcome-of-his-visit/>.

- Shaw, Andrew, Francois Botes, and Stacey Buck. 2018. "Strengthening Africa's Gateways to Trade." An analysis of port development in sub-Saharan Africa. PwC.
- Snow, Philip. 1988. *The Star Raft. China's Encounter with Africa*, Ithaca, Cornell University Press.
- The Citizen. 2015. "Sh1 Trillion Plan for Dar Port Upgrade," April 15, 2015. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/sh1-trillion-plan-for-dar-port-upgrade-2524728>.
- The Citizen. 2017a. "Bagamoyo Port Project Now Revived," November 24, 2017, sec. News. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/bagamoyo-port-project-now-revived-2614320>.
- The Citizen. 2017b. "Govt Gives the Green Light for Bagamoyo Port Project," December 1, 2017, sec. News. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/govt-gives-the-green-light-for-bagamoyo-port-project-2615130>.
- The East African. 2013. "Tanzania Lures Investors with 10-Year Tax Breaks, Sets aside Land for Cities," November 23, 2013. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/tanzania-lures-investors-with-10-year-tax-breaks-sets-aside-land-for-cities-1320906>.
- The East African. 2015. "Tanzania's \$10 Billion Port Project Threatens Mombasa Hub Status," October 20, 2015. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/tanzania-s-10-billion-port-project-threatens-mombasa-hub-status-1341818>.
- The East African. 2016. "Tanzania Suspends Construction of \$1obn Bagamoyo Port," January 8, 2016. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/tanzania-suspends-construction-of-1obn-bagamoyo-port-1344854>.
- The East African. 2018. "Sierra Leone Scraps Controversial Chinese Airport Deal," October 10, 2018, sec. Rest of Africa. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/rest-of-africa/sierra-leone-scraps-controversial-chinese-airport-deal-1404158>.
- The Government of Sierra Leone. 2013. "Agenda for Prosperity: Road to Middle Income Status. Sierra Leone's Third Generation Poverty Reduction Strategy Paper (2013 – 2018)."
- Theys, Jacques. 2016. *Le syndrome de l'éléphant blanc*, Revue Projet, vol. 350, no. 1, pp. 67-75.
- The World Bank. 2018. "Port Development and Competition in East and Southern Africa: Prospects and Challenges." Washington, DC: World Bank.

- Thomas, Abdul Rashid. 2017. "Sierra Leone Mamamah Airport – President Koroma’s Secret Talks with His Chinese Counterparts." *Sierra Leone Telegraph*, April 17, 2017, sec. Economy and Business. <https://www.thesierraleonetelegraph.com/sierra-leone-mamamah-airport-president-koromas-secret-talks-with-his-chinese-counterparts/>.
- Thomas, Abdul Rashid. 2018. "Sierra Leone’s Vanity International Airport Construction Project Is Dead." *Sierra Leone Telegraph*, October 9, 2018, sec. Economy and Business. <https://www.thesierraleonetelegraph.com/sierra-leones-vanity-international-airport-construction-project-is-dead/>.
- Vieira, Victor Carneiro Corrêa. 2019. "From Third World Theory to Belt and Road Initiative: International Aid as a Chinese Foreign Policy Tool." *Contexto Internacional* 41 (3): 529–51. <https://doi.org/10.1590/s0102-8529.2019410300003>.
- Visentini, Paulo Fagundes. 2014. "A África e as Potências Emergentes: o sul e a cooperação profana." *AUSTRAL: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais* 3 (5). <https://doi.org/10.22456/2238-6912.45812>.
- Wang, Heng. 2021. "The Belt and Road Initiative Agreements: Characteristics, Rationale, and Challenges." *World Trade Review* 20 (3): 282–305. <https://doi.org/10.1017/S1474745620000452>.
- Xinhua. 2018. "Xi Meets Tanzanian Prime Minister - Xinhua," September 6, 2018. http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/06/c_137450190.htm.
- .

RESUMO

Este artigo procura analisar as relações sino-africanas e, em particular, os investimentos da Belt and Road Initiative através do estudo de casos desviantes. Usando os casos de acordos de cooperação interrompidos em Serra Leoa e Tanzânia sob a Iniciativa, este artigo argumenta que a interrupção é causada principalmente pela natureza dos projetos, que os tornam vulneráveis a mudanças na política interna. Para explicar isso, propomos o conceito de megaprojetos presidenciais.

PALAVRAS-CHAVE

Belt and Road Initiative; África; Talibã; Megaprojetos Presidenciais

Recebido em 8 de agosto de 2022

Aprovado em 28 de março de 2023

Traduzido por Amabilly Bonacina