

APRENDENDO UNS COM OS OUTROS: A INICIATIVA DA *BELT AND ROAD* E A POLÍTICA DE INFRAESTRUTURA NA ÁFRICA

Mamoudou Gazibo¹



Introdução

Em Maio de 2013, no seu 50º aniversário, a União Africana (UA, antiga Organização de Unidade Africana) emitiu uma declaração reafirmando o seu compromisso com uma “Visão Pan-Africana de uma África integrada, próspera e pacífica, impulsionada por seus próprios cidadãos, representando uma força dinâmica na arena internacional” (Agenda 2063: The Africa We Want 2015, 2, tradução nossa)². Em seguida, a Comissão da União e outras agências de desenvolvimento foram encarregadas de traduzir esta visão em uma política. O processo conduziu à elaboração de um ambicioso documento intitulado “*Agenda 2063: A África que Queremos*”, em 2015. O documento traça sete ‘aspirações’ (ver abaixo) e um horizonte temporal de cinquenta anos em vários domínios, incluindo a paz e a segurança, o crescimento econômico e o desenvolvimento, a democracia e os direitos humanos. Para alcançar estas aspirações, o documento promove uma abordagem continental baseada nas ideias de unidade e “forte identidade cultural, patrimônio comum, valores partilhados e ética” (*Ibid*, tradução nossa)³. Nesta perspectiva, a integração e

¹ Departamento de Ciências Políticas, Faculté des Arts et des Sciences, Université de Montréal. Montreal, Quebec. Email: mamoudou.gazibo@umontreal.ca. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6694-8596>.

² No original: “*Pan African vision of an integrated, prosperous and peaceful Africa, driven by its own citizens, representing a dynamic force in the international arena*” (Agenda 2063: The Africa We Want 2015, 2).

³ No original: “*strong cultural identity, common heritage, shared values and ethics*” (Agenda 2063: The Africa We Want 2015, 2).

interligação dos países africanos, bem como a harmonização do seu sistema de governança, é vista como fundamental.

Mais ou menos no mesmo período, em Setembro de 2013, o presidente chinês Xi Jinping anunciou dois novos projetos, nomeadamente a vivificação da antiga Rota da Seda sob a forma de um novo *Cinturão Econômico da Rota da Seda*; e a construção de uma nova *Rota Marítima da Seda do Século XXI*. Estes dois projetos fundiram-se para se tornarem o *One Belt, One Road* (OBOR) e mais tarde a Iniciativa *Belt and Road* (BRI, na sigla em inglês). Curiosamente, o BRI tornou-se uma política oficial em 2015, no mesmo ano em que a UA lançou a Agenda 2063. Além disso, o BRI e a Agenda 2063 concatenam-se, dado que a primeira está orientada para a “coordenação de políticas, conectividade de infra-estruturas, comércio sem entraves, integração financeira e estreitamento dos laços entre os povos” (Missão Permanente da República Popular da China no Escritório das Nações Unidas em Genebra e outras organizações internacionais na Suíça n.d., tradução nossa)⁴.

Desde a sua criação, a Agenda 2063 e o BRI evoluíram para incluir vários outros aspectos e novas iniciativas, tais como o Acordo de Livre Comércio Continental Africano (AfCFTA) e a Rota da Seda Digital, respectivamente. Além disso, muito antes de se tornarem as principais políticas oficiais em ambos os contextos, existiam outras iniciativas aparentemente compatíveis na África e na China, como, por exemplo, a Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD, da sigla em inglês, 2001) e o Fórum de Cooperação China-África (FOCAC, da sigla em inglês, 2000). Ambas as iniciativas colocam uma forte ênfase na cooperação, integração e infraestrutura (uma fonte pode ser útil). Duas questões emergem do que precede: a simultaneidade destas iniciativas é aleatória ou coordenada? Dada a centralidade das infraestruturas nos planos de desenvolvimento continental africanos promovidos pela Agência Africana de Desenvolvimento (antiga NEPAD), a Agenda 2063 e o Acordo de Livre Comércio Africano (AfCFTA), até que ponto o BRI, cujo foco principal é a conectividade das infraestruturas, as inspirou (ou se inspirou nelas)?

As minhas hipóteses aqui são que em muitos aspectos, especialmente no que diz respeito às infraestruturas, as iniciativas continentais do BRI e da África sobre infraestruturas são o produto de um processo de aprendizagem co-construído entre a África e a China ao longo das suas interações desde o início dos anos 2000. Além disso, como uma projeção das iniciativas da

4 No original: “policy coordination, connectivity of infrastructure, unimpeded trade, financial integration, and closer people-to-people ties” (Permanent Mission of the People’s Republic of China to the United Nations Office at Geneva and other international organizations in Switzerland n.d.).

China na África à escala global, o BRI é consistente com as políticas de desenvolvimento continental africanas e até provavelmente inspirado por elas, dada a anterioridade destas últimas. Ao contrário do que pensa a maioria dos autores (Gaye 2006; Taylor 2006), este argumento sublinha a agência africana, que muda a China tanto quanto a China muda a África (Kuo 2018; Ayers 2013).

Para defender este argumento, o artigo examina a congruência entre as políticas de infraestrutura do BRI e da África, cruzando o processo ideacional nos dois contextos. Isto é feito procurando referências cruzadas nos principais documentos africanos (nomeadamente a NEPAD, o FOCAC, e a Agenda 2063), por um lado, e o BRI, por outro. O trabalho ilustra então este fato, examinando brevemente alguns dos projetos bilaterais do BRI e da UA.

A integração africana por meio das políticas de infraestrutura e do BRI: traçando o processo ideacional

A África enfrenta enormes desafios em termos de (sub) desenvolvimento de infraestruturas. Com a maior taxa de crescimento populacional, a sua população de 1,1 bilhão de habitantes deverá duplicar até 2050 (Muggah e Kilcullen 2016; Shepard 2019). Até 2025, mais de 100 cidades na África irão possuir mais de um milhão de pessoas (Shepard 2019). No entanto, principalmente devido à falta de infraestrutura adequada e ao fraco comércio intra-regional, a África é ainda o continente menos eletrificado e aquele cujo comércio transcontinental ainda está fragmentado. De fato, como demonstra o Banco Mundial, “diminuir a lacuna em termos de quantidade e qualidade de infraestruturas relativas aos melhores desempenhos do mundo poderia aumentar o crescimento do PIB per capita em 2,6% ao ano” (Banco Mundial 2017, s/p, tradução nossa)⁵. O diretor executivo da NEPAD, Dr. Ibrahim Mayaki, concluiu que esta situação “reduziu a produtividade das empresas em até 40%, fazendo da África – apesar dos seus enormes recursos minerais e outros recursos naturais – a região com os mais baixos níveis de produtividade do mundo” (Mayaki n.d., tradução nossa)⁶.

5 No original: “closing the infrastructure quantity and quality gap relative to the best performers in the world could increase growth of GDP per capita by 2.6% per year” (The World Bank 2017).

6 No original: “cut(s) business productivity by as much as 40%, making Africa – in spite of its enormous mineral and other natural resources – the region with the lowest productivity levels in the world” (Mayaki n.d.).

Esta lacuna infraestrutural não é nova. No final dos anos noventa, surgiram no continente novas abordagens ao desenvolvimento, nomeadamente o Plano de Recuperação do Milênio Africano, promovido pelo ex-presidente sul-africano Thabo Mbeki (Mbeki 2001), e o Plano Omega para África proposto pelo seu homólogo senegalês de então, o ex-presidente Abdoulaye Wade (Wade 2008). Estas iniciativas, que visavam lançar as bases de um ‘renascimento africano’, fundiram-se para dar origem, em primeiro lugar, à Nova Iniciativa Africana (NIA) e, em Outubro de 2001, à NEPAD. Este processo deu-se ao mesmo tempo em que a Organização da Unidade Africana (OUA) estava sendo transformada na União Africana, cujo Ato Constitutivo foi adotado em Julho de 2000 em Lomé, Togo. A União aprovou então a NEPAD – mais tarde transformada na Agência de Desenvolvimento da União Africana – como o novo quadro orientador das prioridades de desenvolvimento africanas (Amaïzo 2001).

A Iniciativa incluiu um elemento ideológico, decorrente em particular da proposta Mbeki, que abriu o caminho para o lema “soluções africanas para os problemas africanos”. Essencialmente, é a insistência na responsabilidade dos africanos, tanto em relação às causas como às soluções para as crises africanas. Certamente, este plano aponta a escravidão, a colonização, o neocolonialismo e o papel das multinacionais como algumas das causas estruturais das misérias africanas. Mas, a responsabilidade das elites africanas também é exposta. Exorta os africanos a produzirem um novo discurso e a repensarem seu lugar no mundo. A Iniciativa incluiu também uma prioridade econômica, impulsionada principalmente pela proposta Omega (do Presidente Wade), em particular no que diz respeito ao financiamento dos setores identificados como cruciais, entre os quais o desenvolvimento de infraestruturas. A NEPAD, “prevista como uma visão a longo prazo de um programa de desenvolvimento de propriedade africana e liderado pela África”⁷, tem vários objetivos, em especial “alcançar e sustentar uma taxa média de crescimento do produto interno bruto (PIB) de mais de 7 por cento ao ano para os próximos 15 anos” (NEPAD 2001, 14), tradução nossa⁸. Para alcançar estes objetivos, “a África precisa preencher uma lacuna de recursos anual de 12% do seu PIB, ou seja, 64 bilhões de dólares. Isto exigirá um aumento da poupança interna, bem como melhorias nos sistemas de cobrança de receitas públicas.

7 No original: “*envisaged as a long-term vision of an African-owned and African-led development programme*” (NEPAD 2001, 14).

8 No original: “*to achieve and sustain an average gross domestic product (GDP) growth rate of over 7 percent per annum for the next 15 years*” (NEPAD 2001, 14).

Contudo, a maior parte dos recursos necessários terá de ser obtida fora do continente” (NEPAD 2001, 37, tradução nossa)⁹.

Do NEPAD ao FOCAC

Das seis prioridades setoriais identificadas na iniciativa NEPAD,¹⁰ “colmatar a lacuna infraestrutural”¹¹ em termos de “estradas, rodovias, aeroportos, portos marítimos, ferrovias, vias navegáveis e instalações de telecomunicações”¹² vem em primeiro lugar. Dois pontos mencionados no documento são de importância crucial para a nossa investigação. Primeiro, os promotores do plano lamentam o fato de “em muitos países africanos, as potências coloniais terem construído as infraestruturas para facilitar a exportação de matérias-primas da África e a importação de bens industriais para África”¹³. Como exposto no quadro abaixo, eles então “reconheceram que, para melhorar as infraestruturas na África, o financiamento privado estrangeiro é essencial para complementar os dois principais métodos de financiamento, o crédito e a ajuda” (NEPAD 2001, 22, tradução nossa)¹⁴.

9 No original: “Africa needs to fill an annual resource gap of 12 percent of its GDP, or US \$64 billion. This will require increased domestic savings, as well as improvements in the public revenue collection systems. However, the bulk of the needed resources will have to be obtained from outside the continent” (NEPAD 2001, 37).

10 As outras cinco são: iniciativa de desenvolvimento de recursos humanos, incluindo a inversão da fuga de cérebros, agricultura, meio ambiente, cultura, ciência e tecnologia.

11 No original: “bridging the infrastructure gap” (NEPAD 2001, 22).

12 No original: “roads, highways, airports, seaports, railways, waterways, and telecommunications facilities” (NEPAD 2001, 22).

13 No original: “in many African countries, the colonial powers built the infrastructure to facilitate the exportation of raw materials from Africa and the importation of industrial goods into Africa” (NEPAD 2001, 22).

14 No original: “recognised that, if infrastructure is to improve in Africa, private foreign finance is essential to complement the two major funding methods, namely credit and aid” (NEPAD 2001, 22).

NEPAD: Preenchendo a lacuna de infraestrutura

Situação atual	Ambição
África: 30% dos recursos minerais do mundo, mas em uma crise energética.	A NEPAD ambiciona aproximar as áreas de produção e consumo por meio de um projeto de gasoduto.
A taxa de eletrificação na África é de 30% (duas vezes menor do que a média mundial). O potencial hidrelétrico é utilizado apenas a 6% da sua capacidade.	A NEPAD está criando dois grandes projetos destinados à reabilitação da barragem de Inga (RDC) e ao reforço das linhas de alta tensão.
É mais caro importar um produto de um país africano do que da Ásia.	A NEPAD planeja desenvolver uma rede rodoviária, reabilitar as ferrovias existentes e construir uma ferrovia transafricana de 8.000 km, a fim de facilitar o comércio entre países e dentro dos países.
95% do comércio externo africano é realizado por mar ou rios.	A NEPAD ambiciona aumentar e modernizar os portos e serviços.

Fonte: Elaborada pelo autor.

A NEPAD emitiu em 2006 um Quadro Estratégico de Infraestruturas de Médio e Longo Prazo (MLTSF, da sigla em inglês). Este quadro, juntamente com as iniciativas do Plano Diretor de Infraestruturas da UA, foi posteriormente substituído pelo Programa para o Desenvolvimento de Infraestrutura na África (PIDA, da sigla em inglês), para “desenvolver uma visão e um quadro estratégico para o desenvolvimento de infraestruturas regionais e continentais (Energia, Transportes, Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e Recursos Hídricos Transfronteiriços) (Banco Africano de Desenvolvimento n.d, tradução nossa)”¹⁵. O Banco Africano de Desenvolvimento, em coordenação com a Comissão da União Africana (CUA) e o Secretariado da NEPAD (agora Agência de Desenvolvimento da União Africana), está encarregado da execução da iniciativa PIDA (*Ibid*).

Enquanto concebiam a NEPAD, os países africanos começaram a envolver-se em outro esforço coletivo ao participarem do primeiro fórum sobre Cooperação China-África (FOCAC) em Pequim, em Outubro de 2000. Desde então, o FOCAC tornou-se uma reunião institucionalizada que se realiza a cada três anos, alternadamente na China e em um país africano.

¹⁵ No original: “develop a vision and strategic framework for the development of regional and continental infrastructure (Energy, Transport, Information and Communication Technologies (ICT) and Trans-boundary Water Resources)” (African Development Bank n.d).

Cada cúpula sai com uma declaração e um Plano de Ação para os próximos três anos e oferece a oportunidade de avaliar o que tem sido feito desde a reunião anterior¹⁶. Desde 2002, o FOCAC tem um mecanismo de monitoramento baseado em reuniões entre o Comitê de Acompanhamento Chinês e funcionários africanos (Gazibo e Mbabia 2012).

A maioria dos objetivos prosseguidos pela NEPAD e pela Agenda 2063 foram progressivamente levados em consideração nos Planos de Ação do FOCAC ao longo dos anos. A Cúpula de Joanesburgo de 2015, a primeira realizada desde o início da Agenda 2063, afirma, no preâmbulo do seu Plano de Ação (2016-2018), que

[o] lado chinês aprecia o papel positivo da Comissão da União Africana desde que se tornou membro do FOCAC, e continuará também a reforçar a cooperação e o apoio à Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD)... Os dois lados concordam em implementar ativamente o Memorando de Entendimento sobre a Promoção da Cooperação China-África nos Domínios Ferroviário, Rodoviário, Redes de Aviação Regional e Industrialização.... (Plano de Ação de Joanesburgo 2016-2018, pontos 2.4.4 e 2.4.5, tradução nossa)¹⁷.

A referência ao apelo feito na iniciativa NEPAD para ‘investimento externo’ em infraestruturas pareceu ecoar claramente no Plano de Ação. De fato, o Plano de Ação de Joanesburgo afirma ainda que:

Os dois lados concordam que a infraestrutura subdesenvolvida é um dos obstáculos que impedem o desenvolvimento independente e sustentável da África. As duas partes tomarão medidas concretas e darão prioridade para encorajar as empresas e instituições financeiras chinesas a expandir o investimento fazendo uso de vários meios, tais como a Parceria Público-Privada (PPP) e a *Build-Operate-Transfer* (BOT), para apoiar os países africanos e os projetos emblemáticos africanos, em particular o Programa de Desenvolvimento de Infraestruturas na África (PIDA) e a Iniciativa Presidencial para a Promoção de Infraestruturas, nos seus esforços para construir ferrovias, rodovias, aviação regional, portos, eletricidade, abastecimento de água, informação e comunicação e outros projetos de infraestrutura, apoiar os países afri-

¹⁶ Veja o site do Fórum de Cooperação China-África: <http://www.focac.org/eng/>.

¹⁷No original: “The Chinese side appreciates the positive role of the African Union Commission since it became a member of the FOCAC, and will also continue to strengthen cooperation with and support for the New Partnership for Africa’s Development (NEPAD)... The two sides agree to actively implement the Memorandum of Understanding on the Promotion of China-Africa Cooperation in the Fields of Railway, Highway, Regional Aviation Networks and Industrialization...” (Johannesburg Action Plan 2016-2018, points 2.4.4 and 2.4.5).

canos na criação de 5 universidades de transporte e facilitar a conectividade das infraestruturas e a integração econômica na África (Plano de Ação de Joanesburgo 2016-2018, 3.3.1, tradução nossa)¹⁸.

O documento refere-se apenas brevemente à “Rota Marítima da Seda do Século XXI”¹⁹ e à vontade das duas partes de “promover uma cooperação mutuamente benéfica na economia azul” (Plano de Ação de Joanesburgo 2016-2018, 3.5.1, tradução nossa)²⁰.

O BRI como novo enquadramento para o FOCAC e para a Agenda 2063

Em 2018, após a assinatura de um Memorando de Entendimento sobre o BRI (então chamado de Rota Marítima da Seda do Século XXI) por muitos países africanos, o FOCAC foi realizado em Pequim, que parecia ter sido organizado para dar mais visibilidade ao BRI. Por exemplo, enquanto o Plano de Ação de Joanesburgo (2016-2018) fez apenas uma referência marginal ao BRI, o Plano de Ação de Pequim (2019-2021) colocou-o na pedra angular do envolvimento da China na África. O preâmbulo da declaração insiste que:

[...] os dois lados... decidem... avançar conjuntamente a cooperação entre a *Belt and Road*... [Eles] tomarão a Iniciativa *Belt and Road* como uma oportunidade para fortalecer a cooperação multidimensional, ampla e profunda para benefícios mútuos e desenvolvimento comum... a África é uma parceira importante na cooperação do *Belt and Road*, e [os dois lados] comprometem-se a aproveitar os pontos fortes do Fórum e apoiar a China e a África na construção conjunta

18 No original: “The two sides agree that underdeveloped infrastructure is one of the bottlenecks hindering independent and sustainable development of Africa. The two sides will take concrete measures and give priority to encourage Chinese businesses and financial institutions to expand investment through various means, such as Public-Private Partnership (PPP) and Build-Operate-Transfer (BOT), to support African countries and the African flagship projects, in particular the Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA) and the Presidential Infrastructure Championing Initiative, in their efforts to build railroad, highway, regional aviation, ports, electricity, water supply, information and communication and other infrastructure projects, support African countries in establishing 5 transportation universities and facilitate infrastructure connectivity and economic integration in Africa” (Johannesburg Action Plan 2016-2018, 3.3.1).

19 No original: “the 21st Century Maritime Silk Road” (Johannesburg Action Plan 2016-2018, 3.5.1).

20 No original: “promote mutually beneficial cooperation in the blue economy” (Johannesburg Action Plan 2016-2018, 3.5.1).

da *Belt and Road*. (Plano de Ação de Pequim 2019-2021, 1.3; 1.4 e 1.5, tradução nossa)²¹.

A junção entre a filosofia do BRI e a integração da África por meio do desenvolvimento de infraestruturas elaboradas no PIDA aparece claramente no Plano de Ação de Pequim 2019-2021. O último afirma que:

As duas partes, tendo em vista os planos de desenvolvimento de infraestruturas transfronteiriças e transregionais da África, e tendo em consideração as necessidades reais dos países africanos e os retornos econômicos e sociais dos projetos relevantes, explorarão e farão avançar a cooperação em projetos que promovam a conectividade continental, regional e sub-regional. (Plano de Ação de Pequim 2019-2021, 3.3.2, tradução nossa)²².

Além disso, a declaração conjunta emitida após a cúpula declarou que os líderes africanos “expressaram o seu apoio e apreço pela Iniciativa ‘*Belt and Road*’, acreditando que a construção conjunta do *Belt and Road* pela África e pela China acelerará a integração regional africana” (Declaração de Pequim 2018, s/p, tradução nossa)²³. Considerando o espírito das sete Aspirações da Agenda 2063, pode-se facilmente notar a sua congruência com o quadro do BRI. Ehizuelen e Abdi (2017, 294) afirmam que “o BRI poderia ser positivo e sincronizado com os objetivos da Agenda, mas exige compromisso, consultas comunitárias, respeito pelo protesto pacífico, abertura ao repúdio de projetos, entre outros” (tradução nossa)²⁴.

21 No original: “the two sides ... decide to... jointly advance Belt and Road cooperation... [They] will take the Belt and Road Initiative as an opportunity to strengthen multi-dimensional, wide-ranging and in-depth cooperation for mutual benefits and common development...Africa is an important partner in Belt and Road cooperation, and [the two sides] pledge to leverage the strengths of the Forum and support China and Africa in jointly building the Belt and Road” (Beijing Action Plan 2019-2021, 1.3; 1.4 and 1.5).

22 No original: “The two sides will, in view of the cross-border and trans-regional infrastructure development plans of Africa, and by taking into consideration the real needs of African countries and economic and social returns of relevant projects, explore and advance cooperation on projects promoting continental, regional and sub-regional connectivity” (Beijing Action Plan 2019-2021, 3.3.2).

23 No original: “expressed support and appreciation for the Belt and Road Initiative, believing that the joint building of the Belt and Road by Africa and China will speed up African regional integration” (Beijing Declaration 2018).

24 No original: “the BRI could be positive and synchronized with the goals of the Agenda, but it demands commitment, community consultations, respect for peaceful protest, openness to projects repudiation, among others” (Ehizuelen e Abdi 2017, 294).

Agenda 2063: as Sete Aspirações

- Aspiração 1: Uma África próspera baseada no crescimento inclusivo e no desenvolvimento sustentável.
- Aspiração 2: Um continente integrado; politicamente unido e baseado nos ideais do Pan Africanismo e na visão do Renascimento da África.
- Aspiração 3: Uma África de boa governança, democracia, respeito pelos direitos humanos, justiça e Estado de direito.
- Aspiração 4: Uma África pacífica e segura.
- Aspiração 5: Uma África com uma forte identidade cultural, patrimônio comum, valores e ética comuns.
- Aspiração 6: Uma África, cujo desenvolvimento é orientado pelas pessoas, confiando no potencial dos africanos, especialmente de suas mulheres e jovens, e cuidando das crianças.
- Aspiração 7: África como ator e parceiro global forte, unido, resiliente e influente.

Fonte: AGENDA 2063, Primeiro plano decenal de implementação 2013-2023.

Infraestrutura e conectividade desde o início da Agenda 2063

A África está de volta à agenda do desenvolvimento desde 2000, no mesmo ano em que o primeiro FOCAC foi organizado em Pequim. Em 2018, o seu PIB alcançou um crescimento de 3,5%. Antes da pandemia da COVID-19, esperava-se um crescimento de 4,1% em 2020, tornando o crescimento africano mais robusto do que o da maioria das outras regiões (African Economic Outlook 2019, v)²⁵. Evidentemente, a pandemia atingiu duramente

²⁵ Um olhar mais atento indica que o crescimento da África Oriental é o mais rápido – 5,9% em 2019 e 6,1% é esperado em 2020. Entre 2010 e 2018, a região cresceu 6% e Djibuti, Etiópia, Ruanda e Tanzânia alcançaram um crescimento acima da média. A África Central está se recuperando após anos de instabilidade (Banco Africano de Desenvolvimento 2019).

as economias africanas (FMI 2021)²⁶. No contexto do registro econômico pré-pandêmico, e inspirado nas experiências da China e de outros países emergentes, a África e os Estados africanos empenharam-se em planos de desenvolvimento ambiciosos, quer a nível nacional quer continental. Entre outras iniciativas, a União Africana transformou a antiga Nova Parceria para o Desenvolvimento Africano (NEPAD) numa agência de desenvolvimento encarregada de realizar projetos como o Programa de Desenvolvimento de Infraestruturas na África (PIDA). Além disso, a União apresentou uma visão mais abrangente, mas mais direcionada, contida na Agenda 2063. A África procura desenvolver-se mediante a construção de infraestrutura e do comércio livre, por um lado. Por outro lado, a iniciativa *Belt and Road* está orientada para a coordenação de políticas, conectividade de infraestrutura e comércio livre. A questão aqui é até que ponto o BRI fomenta as ambições africanas em termos de abordagens continentais ao desenvolvimento, especialmente em termos de infraestrutura e desenvolvimento comercial. Para responder a esta pergunta, exploramos a questão do desenvolvimento de infraestruturas, em que a China e a África parecem partilhar a mesma visão.

O desenvolvimento de infraestruturas é crucial para o desenvolvimento da África, e o BRI da China é de particular importância aqui, porque, muito antes do BRI ter sido anunciado, Pequim tem sido uma força motriz por detrás das iniciativas de infraestrutura na África, como o demonstra a Tazara Railway (Snow 1988). Atualmente, cerca de 90% das exportações africanas são efetuadas por meio de portos (Devermont 2019). A melhoria das instalações portuárias é uma prioridade quando se trata de investimentos em infraestrutura. Alguns estudos indicam que mover um único contêiner (ou qualquer outra unidade de volume) é 1,5 a 3,5 vezes mais caro a partir da África do que para rotas comerciais de grande volume numa distância comparável (PwC 2019). O investimento em infraestrutura significa mais acesso aos bens africanos no mercado externo, mais receitas e melhores desempenhos econômicos. A este respeito, a Agenda 2063 da África incorpora a maioria dos objetivos delineados anteriormente no documento da NEPAD, tal como explicado acima.

O objetivo da Agenda é definir programas e iniciativas chave que irão acelerar o crescimento econômico e o desenvolvimento da África nos

²⁶ Segundo o FMI, “a África subsaariana será a região de crescimento mais lento do mundo em 2021”. Estimativas agora sugerem que a África Subsaariana contraiu -1,9% em 2020. Isto é melhor do que o previsto em outubro passado (-3,0%), mas ainda é o pior resultado registrado. Olhando para o futuro, a região crescerá 3,4% em 2021, acima dos 3,1% projetados em outubro [...]. No entanto, a produção per capita só deverá retornar aos níveis de 2019 depois de 2022” (FMI 2021).

próximos 50 anos. O desenvolvimento de infraestruturas está em destaque na Agenda, nomeadamente “a Rede Africana Integrada de Alta Velocidade”, que “visa ligar todas as capitais e centros comerciais africanos por meio do Trem Africano de Alta Velocidade para facilitar a circulação de mercadorias, bens e serviços e de pessoas e também aliviar o congestionamento do transporte dos sistemas atuais e futuros” (Agenda 2063, 11, tradução nossa)²⁷; “o Passaporte Africano e a Livre Circulação de Pessoas” para “assegurar a livre circulação de todos os cidadãos africanos em todos os países africanos”²⁸; e “a Implementação do Projeto da Grande Barragem de Inga” para “assegurar o acesso de todos os africanos a eletricidade limpa e acessível” (Agenda 2063, 12, tradução nossa)²⁹. Finalmente, a Agenda 2063 procura implementar um “Mercado Único Africano de Transporte Aéreo” “para facilitar o transporte aéreo na África” (Agenda 2063, 13, tradução nossa)³⁰.

Como acima referido, a Agência Africana de Desenvolvimento e o Banco Africano de Desenvolvimento são responsáveis pela implementação do programa de infraestruturas em coordenação com a comissão da UA. A visão apresentada é perfeitamente congruente com motivo condutor de ‘conectividade’ do BRI. De acordo com documentos do PIDA (n.d.), por exemplo:

A NEPAD identificou as infraestruturas como um dos principais motores do crescimento econômico e da redução da pobreza na África e compreendeu que o atual estado das infraestruturas, bem como a lacuna entre a África e a maioria das outras regiões do mundo, constituía uma séria desvantagem para a melhoria da produtividade e competitividade das economias africanas (AU-PIDA n.d., tradução nossa)³¹.

Para corrigir a lacuna infraestrutural da África, o PIDA desempenha um papel crucial na realização dos objetivos da UA estabelecidos pela Agenda 2063 relativamente à integração e às instalações transcontinentais. O PIDA estabelece um Plano de Ação Prioritário (PAP), que institui ações específicas

27 No original: “aims at connecting all African capitals and commercial centres through the Africa High Speed Train to facilitate movement of goods, factor services and people and also relieve transport congestion of existing and future systems” (Agenda 2063, 11).

28 No original: “ensure free movement of all African citizens in all African countries” (Agenda 2063, 12).

29 No original: “ensure access of all Africans to clean and affordable electricity” (Agenda 2063, 12).

30 No original: “to facilitate air transportation in Africa” (Agenda 2063, 13).

31 No original: “NEPAD identified infrastructure as one of the main drivers of economic growth and poverty reduction in Africa and understood that the present state of infrastructure, as well as the gap between Africa and most other regions of the world, constituted a serious handicap to the improvement of African economies’ productivity and competitiveness” (AU-PIDA, n.d.).

a curto e médio prazo. De acordo com um relatório do PIDA, existem 51 programas transfronteiriços incorporados (AU-PIDA n.d.). O BRI está envolvido em alguns deles como exposto abaixo:

Alguns dos projetos em curso do NEPAD/PIDA:

Project	Funding from BRI?				
Implementation study for modernization of the trans-Maghreb rail (TRANSPORT)	no				
Ruzizi IV (ENERGY)	no				
ECREEE/Ecowas Feasibility study - Women in a changing energy value chain in west Africa (ENERGY)	no				
North-South Corridor Roads Rehabilitation (TRANSPORT)	no				
330KV Nigeria-Benin Interconnector Reinforcement Project (ENERGY)	no				
Construction Of The Ubangi River Bridge	no				
The Implementation Of The Missing Links In The Bangui-Kisangani-Bujumbura And Kisangani-Kampala Road Corridors And For Facilitation Of Transport, Trade And Transit Along Both Corridors (TRANSPORT)	no				
Route Multinationale KRIBI-CAMPO-BATA (TRANSPORT)	no				
Central Africa Fibre Optic Backbone Project CAB Gabon (ICT)	no				
Appui CEEAC Mise en Œuvre du PACOB-PII (WATER)	no				
INGA-3 (ENERGY)	no but has China money (75%)				
Multinational Orange Sengu River Basin (WATER)	no				
Feasibility Study Of The Construction And Concession Of Buba Mineral And Commercial Deep Sea Port In Guinea-Bissau (TRANSPORT)	not clear but has bids from China				
Kampala-Juba-Addis Djibouti Road Corridor (TRANSPORT)	no				
Multinational Uganda and Tanzania Roads project (TRANSPORT)	no				
THE REHABILITATION OF SELECTED ROAD SECTION PHASE II: Detailed Architectural and Engineering Design of Manyovu/Mugina One -Stop Border Post (CSBP) & Preparation of Tender Documents (TRANSPORT)	no				
Rehabilitation of Selected Road Sections of the Central Corridor in Tanzania, Rwanda and Burundi (TRANSPORT)	no				
Lamu Port development: Transaction advisory services and technical assistance – Phase 1 (TRANSPORT)	no (this phase) because the LAPSET/Lamu port corridor has been under BRI				
Lake Tanganyika Transport Corridor (TRANSPORT)	no				
Kolwezi-Solwezi Power Interconnection (ENERGY)	no				
Feasibility Study Of The Construction Of A Deep Sea Port In The North-West Region Of The Republic Of Guinea (TRANSPORT)	no (but: it's possible that this port is going to be build under BRI)				
Public Private Partnership (PPP) Advisory Services for the SONGWE River Basin Development Programme (SRBDP) (WATER)	no				
Mozambique -Zambia 400KV Power interconnection Project (ENERGY)	no				
Angololo Water Resources Development Project – Feasibility Studies, Detailed Design, Preparation Of Tender Documents, Esia And Rap (WATER)	no				

Fonte: Compilado pelo autor.

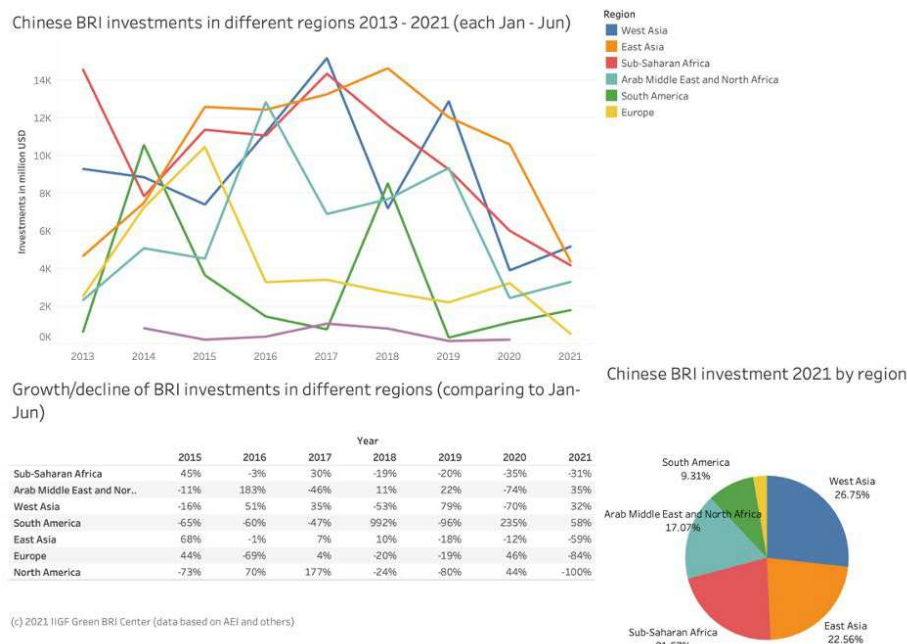
O BRI em movimento na África desde 2018

A iniciativa *Belt and Road* é enorme. Até 23 de Junho de 2021, segundo a Wikipedia, foram assinados 206 documentos de cooperação com 140 países e 32 organizações internacionais. O BRI pretende construir portos, ferrovias, estradas e cadeias logísticas num espaço que englobe a Ásia, a África e a Europa (Chiele et al. 2017). As ambições do projeto são impressionantes: conectar 4,4 bilhões de pessoas (65% dos habitantes do mundo); um terço do PIB mundial, 29% da economia global e quase um quarto de todos os produtos e serviços transportados no mundo (Ehizuelen e Abdi 2017). Em todo o mundo, a China tem 3116 projetos no âmbito do BRI (DW 2019).

Na África, a presença da China está mudando rapidamente a cara do continente, especialmente em termos de projetos de desenvolvimento de infraestruturas, como mostra a figura abaixo. Daan Roggeveen, um especialista em urbanização africana, disse à Forbes que neste momento qualquer edifício

acima de três andares ou qualquer estrada com mais de 3 km de extensão têm mais probabilidade de ter sido construído e/ou financiado pela China (Shepard 2019). Isso diz muito sobre como a China está ajudando os países africanos. Shepard (2019) cita dados de McKinsley segundo os quais “cerca de 10 mil empresas chinesas estão operando no continente e o governo chinês anunciou que US\$ 1 bilhão será destinado à infraestrutura do BRI-África e outros US\$ 60 bilhões serão destinados a um pacote de ajuda africana” (tradução nossa)³².

Em 2018, a Cúpula do FOCAC foi marcada pelo estabelecimento da Missão de Representantes da União Africana em Pequim, configurando um passo à frente nas relações China-África (Serpa e Jung 2019; Declaração de Pequim 2018). É interessante notar que a China assinou Memorandos de Entendimento com a União Africana sobre infraestruturas transcontinentais (ferrovias, rodovias e aviação, bem como sobre as redes de trens de alta velocidade, que são também projetos emblemáticos da Agenda 2063 para África). Além disso, eles têm Memorandos de Entendimento em geração de energia sob a orientação da NEPAD (Breuer 2017; Johnston 2016).



Fonte: Nedopil Wang (2021).

³² No original: “around 10.000 Chinese owned firms are operating in the continent and the Chinese government announced that US\$ 1 billion will be destined to BRI-Africa infrastructure and another US\$ 60 billion will be destined to an African aid package” (Shepard 2019).

O Plano de Ação FOCAC 2018 (2019-2021) testemunhou a inclusão do Programa de Desenvolvimento de Infraestruturas na África (PIDA) na cooperação entre as duas partes e o reforço das parcerias entre a iniciativa *Belt and Road* e a Agenda 2063, com um investimento de 60 bilhões de dólares (Serpa e Jung 2019). A Declaração de Pequim, por exemplo, afirma que:

A África aprecia o apoio que a China tem prestado ao seu desenvolvimento ferroviário, em particular aos objetivos relacionados estabelecidos pela Agenda 2063 da UA e dá as boas-vindas à China como um parceiro estratégico no seu desenvolvimento ferroviário. A África acolhe mais investimentos da China na sua indústria turística e procura expandir ainda mais a cooperação China-África no setor da aviação [...] (Declaração de Pequim, ponto 13.3, tradução nossa)³³.

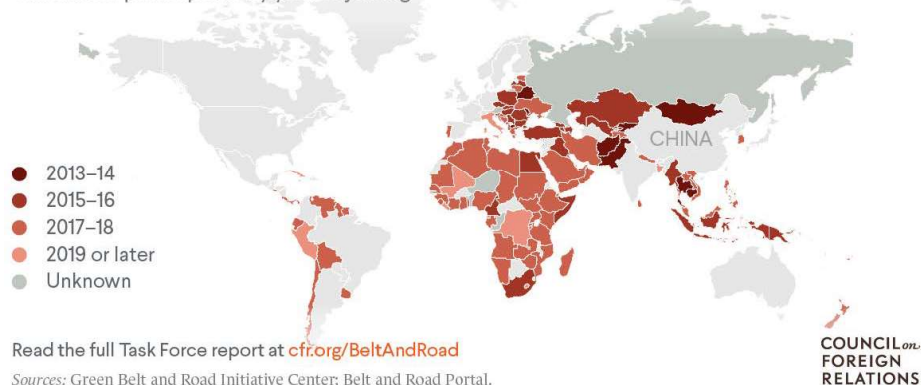
A Cúpula do FOCAC de 2018 também acolheu mais três países (República da Gâmbia, República Democrática de São Tomé e Príncipe e Burkina Faso). Até 2021, 46 países africanos já assinaram Memorandos de Entendimento com a China para fazer parte do BRI. No Norte de África, por exemplo, uma região com um papel importante que liga a Ásia, África e Europa, a China tem agora um Memorando de Entendimento com todos os países do Magrebe (Ghafar e Jacobs 2019). A figura abaixo mostra países que assinaram o Memorando de Entendimento sobre o BRI com a China.

³³No original: “Africa appreciates the support that China has rendered to its railway development, particularly the related goals set forth by the AU Agenda 2063 and welcomes China as a strategic partner in its railway development. Africa welcomes more investment from China in its tourism industry and looks to further expand China-Africa aviation cooperation [...]” (Beijing Declaration, point 13.3).

Países BRI na África *

The Belt and Road Initiative Has Gone Global

Official BRI participants by year of joining



* **Além disso:** Burkina Faso (em curso), Rep. do Congo, Gâmbia, Níger, São Tomé e Príncipe, Togo.

Muitos países africanos iniciaram a implementação dos projetos assinados no âmbito do BRI (Herbing e Li 2019).

Alguns dos principais projetos do BRI na África

Djibuti	Investimento no Porto de Djibuti (base militar); Estrada de Ferro Addis-Ababa-Djibuti e conduta de água Etiópia-Djibuti.
Egito	Sistema de trens elétricos para sua nova capital; usina geradora de energia elétrica a carvão de 6.000 megawatts em Hamrawein (adiada).
Etiópia	A linha férrea Addis-Ababa-Djibuti e a conduta de água Etiópia-Djibuti.
Quênia	Mombasa-Nairóbi <i>Standard Gauge Railway</i> (parcialmente parado).
Nigéria	Linha férrea Abuja-Kaduna.
Serra Leoa	Aeroporto de Mamamah (cancelado).
Uganda	Projeto Hidroelétrico Karuma e Central Hidroelétrica de Isimba.

Fonte: Compilado pelo autor a partir de várias fontes.

A África é um importante comprador das sobrecapacidades industriais da China – carvão, cimento, aço, vidro, etc – que são utilizadas em projetos do BRI (Nantulya 2019). Neste sentido, a África é um parceiro ideal para as necessidades chinesas e uma grande parte das indústrias chinesas no estrangeiro (Ehizuelen e Abdi 2017). Tal como referido por Lin Songtian (2015), diretor do Departamento de Assuntos Africanos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da China:

A cooperação África-China é uma relação abençoada com necessidades, benefícios e oportunidades comuns, o que fará do continente africano uma base significativa para a iniciativa OBOR (Ehizuelen e Abdi 2017, 295, tradução nossa)³⁴.

Os projetos de infraestrutura no âmbito do BRI têm três componentes: infraestruturas de transporte, infraestruturas energéticas e infraestruturas de tecnologias de informação e comunicação. Além das políticas de transporte e energia, a China também concebeu uma iniciativa da Rota da Seda Digital em 2015. Até o presente momento, o número exato de países que esta iniciativa visa não é claro (Tugendhat e Voo 2021, 4), embora na África países como a Etiópia, o Quênia e a Tanzânia façam parte dela. Além disso, “Um cabo submarino de 37.000 km de comprimento e 180 TBPS chamado ‘2Africa’ que liga a Europa e o Oriente Médio a 16 países africanos foi empreendido pela *China Mobile International*, *MTN Global Connect* e *Vodafone* [...]. Está também ajudando a União Africana na formulação da Estratégia de Transformação Digital com a sua “Agenda-2063” (Roy Chaudhury 2021, s/p, tradução nossa)³⁵.

Além disso, esta iniciativa digital pode facilmente complementar alguns aspectos do componente de transporte, como os portos, que são um dos mais importantes da Iniciativa *Belt and Road* na África (Pautasso 2016). É óbvio que algumas regiões não têm apenas uma atração comercial, mas também uma importância estratégica, como o Djibuti, “um centro BRI” que acolhe uma base militar chinesa (Chen 2018, 2). Djibuti e Walvis Bay, na Namíbia, assistiram ao destacamento da Marinha do Exército de Libertação

34 No original: “Africa-China cooperation is a relationship that is blessed with shared needs, benefits and opportunities, which will make the African continent a significant foothold for the OBOR initiative” (Ehizuelen and Abdi 2017, 295).

35 No original: “A 37,000-km-long and 180 TBPS sub-sea cable named ‘2Africa’ connecting Europe and Middle East with 16 African countries has been undertaken by *China Mobile International*, *MTN Global Connect* and *Vodafone* [...]. It is also assisting the African Union in formulating Digital Transformation Strategy with its ‘Agenda-2063’ (Roy Chaudhury 2021).

Popular e ao reforço dos acordos militares, transformando assim os investimentos financeiros em retornos estratégicos (Nantulya 2019). De acordo com um estudo do CSIS (Devermont et al. 2019), 41 portos na África têm envolvimento chinês, seja financeiro, de construção ou operacional e pelo menos 10 portos poderiam ter um potencial estratégico. No entanto, alguns observadores pontuam que a China está reformulando o BRI ao favorecer o “cinturão verde e o desenvolvimento rodoviário [...] dando importância à infraestrutura verde, à energia verde e ao financiamento verde” (The Hidu Business Line 2021, s/p, tradução nossa)³⁶.

Uma das principais críticas no que concerne às relações China-África e à política de infraestruturas é que a China está empregando a diplomacia da dívida (ou uma armadilha da dívida). Mas há alguns argumentos contra esta ideia. Primeiro, a China precisa dos 54 votos da África na arena internacional e da sua parceria comercial e não tem interesse em esmagá-los em dívidas (DW 2019). Segundo, como mostra uma pesquisa da *China Africa Research Initiative*, a China não é a maior proprietária da dívida dos países africanos (EOM et al. 2018). A CARI analisou 17 países com risco de endividamento. Em oito (Burundi, Gâmbia, Cabo Verde, República Centro-Africana, São Tomé e Príncipe, Sudão do Sul, Chade e Mauritânia), os empréstimos chineses são relativamente pequenos, com poucas construções ultrapassando um bilhão de dólares, e não contribuíram muito para os problemas da dívida. Seis outros países que têm empréstimos maiores também têm outros empréstimos ainda maiores do que os da China. Apenas três países, nomeadamente Djibuti, Zâmbia e República do Congo, têm empréstimos da China que podem contribuir para um endividamento (Eom et al. 2018).

Pode ser demasiado cedo para avaliar completamente o impacto do BRI nas ambições de infraestrutura da África. Contudo, de acordo com alguns observadores, o resultado em termos de facilitar e aumentar o fluxo comercial é positivo. Num estudo de 2020, Chris Devonshire-Ellis (2021)³⁷ constatou que “no recente período de 2016 a 2019, os Estados membros da *Belt and Road* aumentaram, em média, as suas exportações em 28,8%” (tradução nossa)³⁸. Ele reconheceu que “isto não se deve apenas ao BRI, mas também a uma recuperação contínua da Crise Financeira Global que atingiu

36 No original: “green belt and road development [...] giving importance to green infrastructure, green energy and green finance” (The Hidu Business Line 2021).

37 Fundador da Dezan Shira & Associates e Presidente do Conselho Internacional de Sócios e Diretores das empresas.

38 No original: “in the recent period 2016 to 2019, Belt and Road member states increased, on average their exports by 28.8%” (Devonshire-Ellis 2021).

em 2007-08” (tradução nossa)³⁹. Porém, “as acusações ou preocupações de que os países veriam suas economias inundadas por importações chinesas baratas e destruiriam seus exportadores internos provaram ser infundadas. [...] Embora seja verdade que a Covid vai amortecer os números para 2020, os motores fundamentais estão no lugar” (*Ibid*, tradução nossa)⁴⁰.

Desenvolvimento do Comércio de Exportação dos Países da *Belt and Road*

País	2016	2019	Mudança %	País	2016	2019	Mudança %
Argélia	33,40	38,37	+14,88	Líbia	6,85	33,76	+393
Angola	28,44	41,39	+45,53	Madagascar	3,45	3,73	+8,11
Benim	3,26	4,26	+30,67	Mali	3,29	4,03	+22,49
Burundi	0,196	0,275	+40,30	Mauritânia	2,04	3,18	+55,88
Cabo Verde	0,735	1,01	+36,19	Marrocos	36,52	46,47	+27,24
Camarões	6,28	7,47	+18,95	Moçambique	4,00	5,68	+42,00
Chade	2,66	4,16	+56,39	Namíbia	3,75	4,43	+18,13
Comores	0,108	0,156	+44,45	Níger	1,23	1,52	+23,57
Rep. do Congo	8,90	15,17	+70,45	Nigéria	37,30	61,70	+65,42
Costa do Marfim	11,80	13,82	+17,12	Ruanda	1,36	1,93	+41,91
Djibuti	2,62	5,13	+95,80	Senegal	4,11	5,37	+30,65

³⁹ No original: “This isn’t just down to the BRI, it is also part to do with an on-going recovery from the Global Financial Crisis that hit in 2007-08” (Devonshire-Ellis 2021).

⁴⁰ No original: “Accusations or concerns that countries would see their economies swamped by cheap Chinese imports and destroy their domestic exporters have proven to be unfounded. [...] Although it will be true that Covid will dampen figures for 2020, the fundamental drivers are in place” (Devonshire-Ellis 2021).

País	2016	2019	Mudança %	País	2016	2019	Mudança %
Egito	34,44	47,45	+37,78	Seychelles	1,15	1,17	+1,73
Guiné Equatorial	5,78	6,08	+5,19	Serra Leoa	0,915	0,713	-22,07
Etiópia	5,80	7,61	+31,20	África do Sul	90,63	104,92	+15,76
Gabão	6,18	8,56	+38,51	Sudão	5,09	2,39	-53,04
Gâmbia	0,241	0,376	+56,02	Tanzânia	8,14	8,07	-0,85
Gana	17,54	24,10	+37,40	Togo	1,58	1,62	+2,53
Guiné	2,51	5,75	+130	Tunísia	16,99	19,33	+13,77
Quênia	9,910	11,49	+15,94	Uganda	3,63	6,66	+83,47
Lesoto	0,967	1,07	+10,65	Zâmbia	7,40	8,08	+9,2
Libéria	0,702	0,882	+25,61	Zimbábue	4,10	4,62	+12,68

Fonte: Devonshire-Ellis (2021).

Como região, as exportações da África registraram um crescimento médio de 40,61% no mesmo período. Se esta tendência se mantiver, a Iniciativa *Belt and Road* tem potencial para ajudar a alcançar os objetivos da recente (estabelecida em 2018 e em vigor desde janeiro de 2021) Área de Livre Comércio Continental Africana (AfCFTA). Um dos principais objetivos desta iniciativa é “criar um mercado único de bens e serviços, facilitado pela circulação de pessoas a fim de aprofundar a integração econômica do continente africano e em conformidade com a Visão Pan-Africana de ‘Uma África integrada, próspera e pacífica’, consagrada na Agenda 2063” (AfCFTA 2018, artigo 3.a, tradução nossa)⁴¹.

Nem todos os países e observadores elogiam a mega iniciativa da China. Eles suspeitam que, por meio do BRI, a China pretende internacionalizar o Renminbi e construir uma nova arquitetura financeira (Pautasso 2016; Declaração de Beijing 2018; Ghafar e Jacobs 2019). Portanto, o Ocidente está

⁴¹ No original: “create a single market for goods, services, facilitated by movement of persons in order to deepen the economic integration of the African continent and in accordance with the Pan African Vision of ‘An integrated, prosperous and peaceful Africa’ enshrined in Agenda 2063” (AfCFTA 2018, article 3.a).

tentando combater Pequim com iniciativas semelhantes, como a *Build Back Better World* (B3W) lançada pelo G7 sob a liderança do presidente americano Joe Biden (The White House 2021); e a iniciativa da União Europeia “Uma Europa Globalmente Conectada” (Asia-Pacific Foundation of Canada 2021). É muito cedo para compreender o alcance, as limitações e as oportunidades que estas políticas rivais terão em relação ao desenvolvimento de infraestrutura na África. Mas a África certamente precisa de mais do que apenas investimentos do BRI se o continente quiser preencher a enorme lacuna infraestrutural que dificulta as suas perspectivas de desenvolvimento.

Conclusão

A ascensão da China como um dos principais atores internacionais é um desafio e uma alternativa à ordem ocidental em geral. Na África, a China é hoje um dos principais parceiros econômicos. De 2000 a 2013, o envolvimento da China na África foi principalmente nos setores comercial e mineiro. Mas desde o início da Iniciativa *Belt and Road*, em 2013, a ênfase inicial nas infraestruturas de transporte diversificou-se à medida que a China mudou a marca do BRI para incluir a energia, as infraestruturas e as infraestruturas das tecnologias de informação e comunicação. Curiosamente, o BRI e a Agenda 2063 da África foram concebidas no mesmo ano (2013) e entraram em vigor no mesmo ano (2015). Se a Agenda abrange mais aspectos do que o BRI, as duas enfatizam a ideia crucial de conectividade ou desenvolvimento de infraestruturas.

O desenvolvimento de infraestruturas é, por um lado, uma antiga área de cooperação entre a China e a África, como demonstram a linha férrea da Tazara e outros edifícios desportivos e governamentais (Snow 1988). Por outro lado, os projetos de infraestruturas, vistos como instrumentos de integração regional que visam impulsionar o comércio e a ligação entre países, remontam, pelo menos, à NEPAD de 2001 da África. Nas páginas anteriores argumentei que a penetração do BRI no continente africano não é uma coincidência, mas sim o resultado de um processo de inspiração mútua. Esta congruência explica o entusiasmo com que 42 Estados africanos e a União Africana assinaram um Memorando de Entendimento para fazer parte do BRI.

Embora o objetivo deste artigo não seja avaliar os sucessos ou fracassos dos projetos do BRI, as lições iniciais parecem positivas e não há dúvida de que os projetos de infraestrutura estão melhorando no continente, no

contexto da implementação da Zona Franca Africana. É importante continuar monitorando se o BRI vai trazer um crescimento sustentável e saudável para a África.

Referências

- AfCFTA (African Continental Free Trade Area). 2018. "Agreement Establishing the African Continental Free Trade Area." https://au.int/sites/default/files/treaties/36437-treaty-consolidated_text_on_cfta_-_en.pdf.
- African Development Bank. 2019. *African Economic Outlook of 2019*. African Economic Outlook.
- African Development Bank. n.d. "Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA)." <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/programme-for-infrastructure-development-in-africa-pida>.
- African Union. 2001. *New Partnership for African Development (NEPAD)*. <https://www.un.org/esa/africa/nepadEngversion.pdf>.
- Agenda 2063. 2021. *The Africa We Want*. 2015. <https://au.int/en/agenda2063/overview>.
- Amaïzo, Yves Ékoué. 2001. "De l'OUA à l'Union africaine : les chemins de l'interdépendance." *Afrique Contemporaine*, no. 197: 97-107.
- Adams, Olivia. 2021. "EU Announces 'A Globally Connected Europe,' Another Potential Rival to China's BRI." *Asia-Pacific Foundation of Canada*, 20 de Agosto, 2021. <https://www.asiapacific.ca/publication/eu-announces-globally-connected-europe-another-potential>.
- Ayers, Alison J. 2013. "Beyond Myths, Lies and Stereotypes: The Political Economy of a 'New Scramble for Africa'." *New Political Economy* 18, no. 2: 227-257. <https://doi.org/10.1080/13563467.2012.678821>.
- AU-PIDA. n.d. "NEPAD Infrastructure Project Preparation Facility." <https://www.au-pida.org/nepad-infrastructure-project-preparation-facility/>.
- Breuer, Julia. 2017. "Two Belts, One Road? The role of African in China's Belt & Road initiative." *Blickwechsel*, July: 1-8.
- Brics Policy Center. 2016. *Fórum de Cooperação China-África*. <http://www.bricspolicycenter.org/forum-de-cooperacao-china-africa-focac/>.

- Chen, Yunnan. 2018. *Silk Road to the Sahel: African ambitions in China's Belt and Road Initiative*, Working Paper No. 2018/23. China Africa Research Initiative, School of Advanced International Studies. Johns Hopkins University: Washington, DC. <http://www.sais-cari.org/publications>.
- Chiele et al. 2017. "Overland and Maritime Integration in the "One Belt, One Road" Initiative." *UFRGSMUN Study Guide*. UFRGSMUN: Porto Alegre, 8-79.
- Devermont, Judd. 2019. "Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports." *Center for strategic and international studies*, 4 de Junho de 2019. <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>.
- Devonshire-Ellis, Chris. 2021. "China's Belt And Road Initiative Member Countries: Exports Up 28% In Three Years." *Silk Road Briefing*, 11 de novembro de 2020. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/11/10/chinas-belt-and-road-initiative-member-countries-exports-up-28-in-three-years/>.
- Fröhlich, Silja. 2019. "China's Belt and Road forum: Does Africa need new funding options?" DW (itálico), 26 de Abril de 2019. <https://www.dw.com/en/chinas-belt-and-road-forum-does-africa-need-new-funding-options/a-48502797>.
- Ehizuelen, Michael Mitchell Omoruyi e Hodan Osman Abdi. 2017. "Sustaining China-Africa relations." *Asian Journal of Comparative Politics* 3, no. 4: 285-310. SAGE Publications: California, United States. <http://dx.doi.org/10.1177/2057891117727901>.
- Eom, Janet, Deborah Brautigam e Lina Benabdallah. 2018. "The Path Ahead: The 7th Forum on China Africa Cooperation." Briefing Paper no. 1, August. *China Africa Research Initiative*, School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University, Washington, DC. <https://static1.squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/5c467754898583fc9a99131f/1548121941093/Briefing+Paper+1++August+2018++Final.pdf>.
- Forum on China-Africa Cooperation. 2015. Johannesburg Action Plan (2016-2018) (Itálico). http://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/201512/t20151225_7933575.htm.
- Gaye, Adama. 2006. *Chine-Afrique, le dragon et l'autruche*. Paris: L'Harmattan.

- Gazibo, Mamoudou e Olivier Mbabia. 2012. "Reordering International Affairs: the Forum on China-Africa Cooperation." *Austral, Brazilian Journal of Strategy & International Relations* 1, no. 1: 51-74. <https://doi.org/10.22456/2238-6912.27992>.
- Ghafar, Adel Abdel e Anna L. Jacobs. 2019. "Beijing calling: Assessing China's growing footprint in North Africa." *Brookings*, 23 de setembro de 2019. <https://www.brookings.edu/research/beijing-calling-assessing-chinas-growing-footprint-in-north-africa/>.
- Herbling, David e Dandan Li. 2019. "China's Built a Railroad to Nowhere in Kenya." *Bloomberg*, 19 de Julho de 2019. <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-07-19/china-s-belt-and-road-leaves-kenya-with-a-railroad-to-nowhere>.
- IMF. 2021. *Sub-Saharan Africa : Navigation a long Pandemic*. Washington: Regional Economic Outlook.
- Johnston, Lauren A. 2016. "Africa, and China's One Belt, One Road initiative: Why now and what next?" *Bridges Africa* 5, no. 7: 1-6. <https://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/africa-and-china%E2%80%99s-one-belt-one-road-initiative-why-now-and-what>.
- Kuo, Lily. 2018. "Africa is changing China as much as China is changing Africa", *Quartz Africa*. <https://qz.com/africa/1168130/africa-is-changing-china-as-much-as-china-is-changing-africa/>.
- Mayaki, Ibrahim. s. d. "Why infrastructure development in Africa matters." *Africa Renewal*, s.d. <https://www.un.org/africarenewal/web-features/why-infrastructure-development-africa-matters>.
- Muggah, Robert, e David Kilcullen. 2016. "These are Africa's Fast-Growing Cities-And they Will Make or Break the Continent." *World Economic Forum*, 4 de Maio de 2016. <https://www.weforum.org/agenda/2016/05/africa-biggest-cities-fragility/>.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2018. *Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021)*. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/201809/t20180910_679538.html.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2018. *Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021)* (itálico). https://focacsummit.mfa.gov.cn/eng/hyqk_1/t1594297.htm.

- Nantulya, Paul. 2019. "Implication for Africa from China's One Belt One Road Strategy." *African Center for Strategic Studies*, 22 de Março de 2019. africacentter.org/spotlight/implications-for-africa-china-one-belt-one-road-strategy/.
- Nedopil Wang, Christopher. 2021. "China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report H1 2021." *Green Finance & Development Center*, 27 de Julho de 2021. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-h1-2021/>.
- Pautasso, Diego. 2016. "O Papel da África na Nova Rota da Seda marítima." *Revista Brasileira de Estudos Africanos* 1, no. 2: 124-136. <https://doi.org/10.22456/2448-3923.67028>.
- Permanent Mission of the People's Republic of China to the United Nations Office at Geneva and other international organizations in Switzerland, n.d. "The Belt and Road Initiative. Progress, Contributions and Prospects." <https://www.mfa.gov.cn/ce/cegv//eng/zywjyjh/t1675564.htm>.
- PIDA Progress Report. 2019. *PIDA progress report 2019 summary update*.
- PwC. 2019. "Strengthening Africa's gateways to trade." PwC. <https://www.pwc.co.za/en/assets/pdf/strengthening-africas-gateways-to-trade.pdf>.
- Roy Chaudhury, Dipanjan. 2021. "China Reportedly Investing \$ 8.43 bn in Africa as Part of Digital Silk Road Initiative." *The Economic Times*, 15 de Outubro de 2021. <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/china-reportedly-investing-8-43-bn-in-africa-as-part-of-digital-silk-road-initiative/articleshow/87039334.cms?from=mdr>.
- Serpa, Rafaela Pinto e Daiana Jung. 2019. "Uma nova etapa nas relações sino-africanas: o Fórum de Cooperação China-África (FOCAC) e a Declaração de Pequim (2018)." *CEBRAFRICA*. <https://www.ufrgs.br/cebrafrica/wp-content/uploads/2019/01/An%C3%A1lise-de-Conjuntura-Uni%C3%A3o-Africana-FOCAC-2018.pdf>.
- Shepard, Wade. 2019. "What China is really up to in Africa." *Forbes*, 3 de Outubro de 2019. <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2019/10/03/what-china-is-really-up-to-in-africa/#2bb42c895930>.
- Snow, Philip. 1988. *The Star Raft. China's Encounter with Africa*. Cornell University Press: Ithaca.

- Taylor, Ian. 2006. *China and Africa: Engagement and Compromise*. New York: Routledge.
- The Hindu Business Line. 2021. "Is China Rebranding BRI?" *The Hindu Business Line*, 13 de novembro de 2021. <https://www.thehindubusinessline.com/news/world/is-china-rebranding-bri/article37470998.ece>,
- The White House. 2021. "Fact Sheet: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership". *The White House*, 12 de Junho de 2021. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/>.
- Tugendhat, Henry and Julia Voo. 2021. *China's Digital Silk Road in Africa and the Future of Internet Governance*. Working Paper no. 2021/50. China Africa Research Initiative, School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University: Washington, DC. <http://www.sais-cari.org/publications>.
- Wade, Abdoulaye. 2008. "Time for the West to Practise What It Preaches." *Financial Times*, January 23, 2008. <https://www.ft.com/content/5d347f88-c897-11dc-94a6-0000779fd2ac>.
- World Bank Group. 2017. *Africa's Pulse, No. 15, April 2017*. Washington, DC: World Bank.

RESUMO

De acordo com o governo chinês, a Iniciativa *Belt and Road* está orientada para “a coordenação política, conectividade de infraestrutura, comércio sem obstáculos, integração financeira e estreitamento dos laços entre os povos”. Esta iniciativa global e multibilionária foi lançada em 2013, em uma década caracterizada pela renovação dos esforços de integração continental na África, mediante políticas ambiciosas de comércio e desenvolvimento continental. A elaboração da Agenda 2063 da União Africana e a ligação da Agenda 2063 com a Agenda 2030 global de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS); a transformação da Nova Parceria para o Desenvolvimento Africano (NEPAD) em uma Agência de Desenvolvimento da União Africana; e a assinatura de um Acordo de Livre Comércio Continental Africano demonstram esta nova tendência nas políticas de integração continental. Curiosamente, como o BRI, estas políticas visam conectar os países africanos em termos de infraestrutura, comércio e pessoas. Este documento examina a congruência (e co-aprendizagem) entre o BRI e as políticas de infraestrutura da África, cruzando o processo ideacional nos dois contextos antes de elaborar algumas reflexões preliminares sobre os impactos do BRI na África.

PALAVRAS-CHAVE

BRI. Infraestrutura. NEPAD. FOCAC. China. África. PIDA. Agenda 2063. União Africana.

Recebido em 24 de novembro de 2021

Aceito em 29 de novembro de 2021

Traduzido por Mariana Reali Vitola