

AS LÓGICAS DE EXPANSÃO CHINESA PARA A ÁFRICA: UMA ANÁLISE DA PRESENÇA CHINESA EM ANGOLA, DJIBOUTI E QUÊNIA

The Logics of Chinese Expansion to Africa: An Analysis of Chinese Presence in Angola, Djibouti, and Kenya.

SOPHIA KRANZ ESPÍNDOLA | sophia.k.esp@gmail.com |

Graduação em Relações Internacionais e mestranda em Economia Política Internacional (PEPI) pela UFRJ.

ALANA CAMOÇA GONÇALVES DE OLIVEIRA | alanacamoca@gmail.com |

Pós Doutorado em Relações Internacionais na UERJ. Doutora e mestre em Economia Política Internacional (PEPI) pela UFRJ. Bolsista FAPERJ Nota 10.

Resumo: O presente artigo propõe analisar a expansão da presença chinesa no continente africano. Diante da marcante presença crescente do gigante asiático no continente africano desde os anos 2000, inúmeros debates têm surgido em torno de sua projeção de poder internacional, especialmente após a ascensão de Xi Jinping ao poder (2013-atualmente) e o anúncio da Nova Rota da Seda (BRI). Com o intuito de melhor compreender os interesses e a presença chinesa na periferia do sistema interestatal capitalista, analisamos as lógicas de expansão de zonas de influência econômica da China na África. Para tanto, optamos por examinar as relações de Pequim com três países do continente africano: Angola, Djibouti e Quênia. O artigo compreende que estes países representam três possíveis lógicas de expansão que são seguidas pela China por meio da BRI no continente africano: (a) garantia de recursos estratégicos, (b) militar-estratégica e (c) político-integracionista.

Palavras-Chave: China; África; Nova Rota da Seda; poder global.

Abstract: This article proposes to analyze the expansion of the Chinese presence on the African continent. Given the remarkable growing presence of the Asian giant on the African continent since the 2000s, numerous debates have arisen around its international power projection, especially after Xi Jinping's rise to power (2013-current) and the announcement of the New Road to Silk (BRI). In order to better understand Chinese interests and presence on the periphery of the capitalist interstate system, we analyze the logic of expanding China's zones of economic influence in Africa. To this end, we chose to examine Beijing's relations with three countries on the African continent: Angola, Djibouti and Kenya. The article understands that these countries represent three possible expansion logics that are followed by China through the BRI on the African continent: (a) guarantee of strategic resources, (b) military-strategic and (c) political-integrationist.

Keywords: China; Africa; New Silk Road; global power.

1. INTRODUÇÃO

A contínua ascensão da China no cenário internacional cristalizou sua influência tanto na arena regional, como mundial. Desde o início do século XXI, mas principalmente após a ascensão de Xi Jinping (2013-atualmente) ao poder, a capilaridade do poder chinês se apresenta tanto na esfera política, como econômica. A Iniciativa da Nova Rota da Seda (BRI), que busca conectar diversas regiões do globo por vias terrestres e marítimas de comércio, é central nesse processo de expansão do poder chinês, sobretudo em regiões periféricas. Não por acaso, alguns *policy papers* chineses como, por exemplo, “*China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals*” de 2021, “*China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean*” de 2016 e outros documentos, ressaltam os interesses do país asiático de se aproximar de países de diversos tabuleiros geopolíticos.

A aproximação chinesa com países periféricos,¹ ou em desenvolvimento, ou do Sul Global, não é em si uma novidade, sendo um componente constante de sua política externa desde a era Mao (GARVER, 2016). Discursos que seguem a lógica do “win-win” ou a necessidade de fortalecimento das relações entre países que sofreram com a colonização e constantemente foram e ainda são tratados como subdesenvolvidos, fizeram (e ainda fazem) parte da narrativa chinesa para sugerir a sua aproximação com diversos desses países. Afinal, tal aproximação é central na busca chinesa por reconhecimento internacional, bem como ganhos de capital político para a consecução dos seus interesses.

Desde o lançamento da BRI, a China vem investindo significativamente em vários países periféricos e vem encontrando no continente africano uma possível última fronteira de expansão, espaço propício para seus investimentos em infraestrutura (estradas, ferrovias, pontes, hospitais, escolas e aeroportos entre outros) – com propostas mais vantajosas e sem tantas condicionalidades quanto aos aportes dos grandes bancos internacionais,² – e mercado para seus produtos. Além disso, a China, como uma grande consumidora e dependente da importação de recursos estratégicos, vislumbra na África parceiros capazes de suprir parte de suas demandas internas essenciais ao seu desenvolvimento econômico, social e sustentável.

Os países africanos aderiram à BRI rapidamente desde 2015, sendo a Botswana a 46ª nação africana a integrar o projeto chinês. Atualmente, existem inúmeros projetos desenvolvidos ou em desenvolvimento na África, como o Corredor Multimodal de Lobito em Angola, o Porto Multipropósito de Doraleh no Djibouti, o Porto de Mombasa no Quênia, e outros. Todos esses projetos, de alguma forma, estão relacionados aos interesses centrais da China de salvaguardar espaços estratégicos e essenciais, por exemplo, para a expansão do seu comércio, a internacionalização de suas empresas e o seu desenvolvimento econômico. Do ponto de vista do presente artigo, a BRI cumpre o interesse da China de expandir o seu poder e aumentar a capilaridade de sua influência internacional, sendo o continente africano um espaço privilegiado para essa expansão devido às suas vulnerabilidades e potencialidades em relação à infraestrutura e também às suas riquezas naturais e energéticas.

O argumento do artigo é de que, no continente africano, a China segue três lógicas de expansão/inserção: (a) garantia de recursos, (b) militar-estratégica e (c) político-integracionista. A lógica de garantia de recursos (a) refere-se ao interesse chinês em assegurar o acesso a matérias-primas e recursos naturais disponíveis no continente africano. A lógica militar-estratégica (b) envolve a expansão da presença militar chinesa na África, o que incluiria desde a instalação de bases militares até acordos de cooperação em segurança e treinamento de forças locais. A lógica político-integracionista (c) refere-se à busca da China por uma integração mais profunda com os países influentes na região, bem como com uma posição geográfica relevante para a geração de corredores de exportação e integração.

Para analisar as lógicas por trás da inserção chinesa foram escolhidos três países: Angola, Djibouti e Quênia, respectivamente. Nesse sentido, compreende-se que as ações chinesas no continente africano são direcionadas a determinados interesses diante das diferentes características geopolíticas dos países africanos. Tais lógicas não são excludentes, mas sim correlacionadas e estão contidas dentro de um projeto de poder chinês alicerçado em capacidades militares e econômicas em um cenário internacional em transformação.

Para a realização da presente análise, o artigo parte de uma visão realista acerca do sistema internacional em associação com o debate sobre a teoria do Poder Global (FIORI, 2004). Do ponto de vista metodológico, o artigo possui caráter exploratório e será baseado tanto em uma análise quantitativa, quanto qualitativa sobre a presença chinesa e os projetos no continente africano. Para isso, serão consultados documentos oficiais do governo chinês, Livros Brancos e *Policy Papers*, bem como bases de dados relacionados aos investimentos chineses na região como o *China Investment Tracker* da *American Enterprise Institute* e o *Chinese Loans to Africa Database* da *John Hopkins University*. Ademais, serão analisadas as importações e exportações da China com os três países escolhidos com dados do *Observatory for Economic Complexity* (OEC) (HIDALGO; SIMOES, 2011).

¹ No presente artigo utilizaremos de forma intercambiada os termos periféricos, em desenvolvimento ou Sul Global.

² A estratégia de financiamento da China – por meio de uma combinação de doações, ajuda e empréstimos com juros baixos – é uma opção atraente para os países africanos.

2. PODER GLOBAL E A ASCENSÃO DA CHINA: A EXPANSÃO PARA O CONTINENTE AFRICANO

O sistema interestatal³ nasceu competitivo e movido pela possibilidade permanente da guerra, em que os Estados ao mesmo tempo que buscam acumular poder (econômico, político e militar), preparavam suas economias para uma guerra presente e/ou futura. De acordo com Fiori (2005), o sistema interestatal existente até os dias atuais tem suas raízes em um dos primeiros períodos de expansão das nações europeias, ocorrido entre 1150 e 1350. Desde então, na visão do autor, observa-se que somente algumas grandes potências lograram impor efetivamente e de forma (quase)imperial o seu poder e expandir as fronteiras de suas economias nacionais. Nesse sentido, essas grandes potências poderiam ser vistas como “ganhadores transitórios” na competição internacional (FIORI, 2005). Esses países garantiram (e garantem) de forma permanente o controle de territórios – políticos e econômicos – na forma de colônias e, atualmente, de domínios ou periferias independentes politicamente, mas dependentes economicamente.

Conforme afirmado por Fiori (2004), a força expansiva que impulsionou o crescimento dos mercados e deu origem às primeiras formas de acumulação capitalista teve sua origem na dinâmica do poder e da conquista, no ímpeto gerado pela acumulação de poder dos Estados. Isso não se limita apenas ao encontro entre geopolítica e altas finanças, mas representa a supremacia do poder sobre as inovações financeiras. Isso ocorre precisamente porque a intensificação da disputa interestatal é um elemento do sistema que se apresenta em constante expansão.

A progressão da economia mundial, sob a perspectiva do poder e conforme a elaboração teórica de Fiori (2004), aconteceu de maneira indissociável da internacionalização do poder do Estado e do desenvolvimento intrínseco do sistema capitalista interestatal. Nesse contexto, o sistema originou-se da dimensão da conquista territorial e da intensa competição geopolítica. A ideia de intensificação das “pressões competitivas” e das “expansões explosivas” envolve a ligação entre a busca por novas posições monopolísticas de poder e a acumulação de excedentes de riqueza, delineando um processo e uma disputa incessante (FARIAS, 2017). Portanto, foi o movimento de expansão de poder dos Estados que, desde sua origem, conduziu à internacionalização de capitais.

Cabe reforçar também a própria compreensão de Fiori (2004; 2008a) sobre o Poder Global. Na interpretação de Fiori (2008a), a dinâmica de funcionamento do sistema interestatal capitalista pode ser entendida como um “universo” em constante ampliação, destacando-se quatro momentos marcados por uma espécie de “explosão expansiva”: entre 1150-1350, quando surgiu o primeiro sistema europeu de guerras e trocas, dando origem às primeiras formas das “Estados-economias nacionais”; entre 1450-1650, com o surgimento do sistema interestatal europeu; entre 1790-1914, caracterizado pela expansão europeia e a formação do sistema capitalista interestatal de dimensões globais; e depois do fim da Segunda Guerra Mundial caracterizou-se como o período de hegemonia dos Estados Unidos, onde na década de 1970 reafirmaram e reforçaram seu já consolidado domínio global impulsionando uma estratégia verdadeiramente expansionista e imperial (FARIAS, 2017). A unipolaridade sistêmica, na visão de autores realistas (WOHLFORTH; BROOKS, 2016), resultante da queda da União Soviética, fez com que os Estados Unidos, na visão de Fiori (2004; 2008) passassem a atuar com um verdadeiro império. Afinal, os Estados Unidos continuamente visam a acumular o poder, posto que o poder deve ser pensado como fluxo e expansivo.

Considerando o sistema mundial de acumulação de poder e riqueza vinculado à visão da Teoria do Poder Global, todos os países são expansivos e visam melhorar seus *status* dentro da arquitetura do sistema. Nesse cenário, é esperado que as potências lutem pelo poder global e criem ordem e desordem e, por essa razão, qualquer país que busque a hegemonia precisa combinar o poder das armas e das moedas (FIORI, 2005; FARIAS, 2017). É nesse cenário que se enquadraria também a China, operando na mesma lógica expansiva na busca por poder e riquezas dentro do sistema, cumprindo o papel de ser um ator desafiante aos Estados Unidos. Na contemporaneidade, seguindo o debate acerca de mudanças no sistema internacional e na possibilidade de emergir uma nova hegemonia, a China é tratada como a aspirante a superpotência (WOHLFORTH; BROOKS, 2016).

Considerando o gigante asiático, a crise financeira global de 2008 evidenciou o poder adquirido pela China em relação às potências ocidentais estabelecidas, tornando oportuno para a China marcar sua presença no cenário mundial, inclusive modelando gradualmente normas e estruturas globais para seu próprio benefício (POH; LI, 2017). A ascensão contínua da China impactou significativamente todos os países do sistema internacional, sobretudo a periferia do sistema. Afinal, as demandas chinesas vinculadas ao seu crescimento econômico, somadas a uma política externa cada vez mais assertiva, tem feito com que o país asiático se torne o parceiro preferencial de diversos países na arena internacional. Em 2000, por exemplo, a China era a principal fonte de importações apenas para alguns países africanos, como Sudão, Gâmbia, Benin

³ Sistema formado pelos Estados que é ordenado e hierarquizado através da guerra e competição ou da possibilidade permanente de uma nova guerra (FIORI, p. 17, 2004).

e Djibuti. Atualmente, o país é o principal fornecedor de bens para mais de 30 nações no continente (ARMSTRONG, 2023). Como argumenta Fiori (2008b), desde o início do século a África pode ser vista como um espaço em disputa, como um grande espaço de “acumulação primitiva” asiática e “*uma das principais fronteiras de expansão econômica e política da China e da Índia. Mas, ao mesmo tempo, não há o menor sinal de que os Estados Unidos e a União Europeia estejam dispostos a abandonar suas posições estratégicas, conquistadas e controladas dentro deste mesmo território econômico africano*”.

Com base na nova estratégia de política externa de Xi Jinping, que visa a obtenção de resultados concretos para alcançar o Sonho Chinês,⁴ a Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI) tornou-se elemento central desde seu lançamento em 2013. No geral, podemos definir em termos mais restritos a BRI como uma iniciativa de integração comercial que se consolida por vias terrestres e marítimas em diversos continentes e tem a China como seu centro. Visando primeiramente uma integração regional asiática em sua formulação, a iniciativa ganhou bastante força devido aos grandes investimentos em infraestrutura e expandiu-se.

Quando anunciada em 2013, a BRI tinha como objetivo central integrar o continente asiático ao criar vias de comércio e melhorar as já existentes. Nesse sentido, a visão chinesa sobre a BRI inclui a criação de uma vasta rede de ferrovias, oleodutos de energia, rodovias e travessias de fronteira simplificadas, tanto para o oeste, quanto para o sul. Quando tratamos sobre a BRI, consideramos que a iniciativa está baseada em duas rotas principais, a terrestre e a marítima, que se interligam: a “*Silk Road Economic Belt*” é a rota terrestre focada na Eurásia e Europa, através de três rotas: 1) China e Europa através da Ásia Central e da Rússia; 2) China e Oriente Médio através da Ásia Central; e 3) China, Sudeste Asiático, Ásia Meridional e Oceano Índico (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017); enquanto a “*Maritime Silk Road*” (MSR) é a via marítima, concentrada no Sudeste Asiático, Oceania e África, via duas rotas: 1) China e Europa através do Mar do Sul da China e Oceano Índico; e China, Pacífico Sul e o Mar do Sul da China,⁵ (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

Abrangendo sobretudo a questão da Rota Marítima, o continente africano passou a se integrar ao projeto chinês ao possibilitar maior controle da passagem do Mar Mediterrâneo para o Oceano Índico. Essa possibilidade não apenas apresenta o potencial de reduzir os custos e o tempo de transporte, mas também possui um significativo valor estratégico ao minimizar potenciais tentativas de interferência no comércio marítimo e no abastecimento do país asiático. Afinal, a China é significativamente dependente do Oriente Médio,⁶ em relação à importação de recursos energéticos, como o petróleo, que passam por essas regiões (BESADA; SALAM, 2017).

Todavia, apesar da vasta coleção de iniciativas de desenvolvimento e investimento, a BRI foi originalmente concebida para conectar o Leste Asiático à Europa e, logo em seguida, a costa leste da África ao Leste Asiático por meio, principalmente, de infraestrutura física; nos últimos anos o projeto expandiu-se para o oeste da África, Oceania e América Latina, ampliando significativamente a influência econômica e política de Pequim. Dessa maneira é possível apontar que a BRI tem a capacidade de eliminar o gargalo na conectividade asiática e mundial. Entretanto, a iniciativa não se restringe à geração da infraestrutura e rotas de comércio, posto que os projetos da iniciativa abrangem também a promoção, por exemplo, de atividades culturais.

3. CHINA E O CONTINENTE AFRICANO: LÓGICAS DE EXPANSÃO/INSERÇÃO POR MEIO DA BRI

Nos últimos anos, a China fez incursões significativas na África sob os auspícios da BRI. Em nível bilateral, por exemplo, já investiu em mais de cinquenta países africanos. Cerca de 48 países já assinaram Memorandos de Entendimento com a China, sua maioria, em 2018, no contexto do Fórum de Cooperação China-África (FOCAC). O Egito foi um dos primeiros países a aderir a iniciativa logo em 2016 (NEDOPIL, 2022), assim como a própria União Africana.

É relevante destacar que as relações entre a China e a África não são recentes. Desde a era de Mao (1949-1976), foram estabelecidos laços diplomáticos entre Pequim e países do continente africano. Essa relação não se limitou apenas

⁴ A ideia do “Sonho Chinês” (中国梦), está amparada em quatro faces. As faces seriam: uma China forte (econômica, política e diplomática, tanto na área científica quanto militar), uma China civilizada (com equidade social e justiça), uma China harmoniosa (com a harmonia entre classes sociais baseadas no bem-estar social) e uma China bela (preocupada com o meio ambiente). A primeira vez em que Xi mencionou o termo o “Sonho Chinês” ocorreu durante sua visita a uma exposição no Museu Nacional da China em novembro de 2012.

⁵ No geral, o projeto inicialmente visava a interconexão por meio de infraestruturas logísticas já existentes, apenas as aprimorando e expandindo ao estabelecer seis Corredores Econômicos, sendo eles: “1) China-Mongólia-Rússia; 2) *New Eurasian Land Bridge*; 3) China-Ásia Central-Ásia Ocidental; 4) Bangladesh-China-Índia-Mianmar; 5) China-Península Indochina; 6) China-Paquistão” (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017, p. 29).

⁶ A própria expansão do BRICS anunciada em 2023 é representativa da ascensão chinesa e dos seus interesses em relação à sua segurança energética. O BRICS+ que prevê a incorporação de Arábia Saudita, Emirados Unidos, Argentina, Irã, Egito e Etiópia.

ao apoio às lutas de libertação colonial com uma orientação socialista, mas também abrangeu a cooperação econômica e o desenvolvimento de infraestrutura. O projeto mais expressivo e marca fundamental das relações da China com o continente africano foi a construção da *Tan-Zam Railway*. O projeto antes tinha sido rejeitado pelo Banco Mundial por ser considerado inexecutável, empresas britânicas e canadenses discordaram do Banco Mundial, mas não conseguiram juntar o capital necessário para a obra e os alemães também a recusaram (BRAUTIGAM, 2009). No entanto, a China assinou um acordo com a Tanzânia e a Zâmbia em 1967, iniciando a construção, em 1970. O projeto foi concluído em cinco anos - dois anos antes do previsto. Dado que, na época, a China era percebida como um país subdesenvolvido e economicamente desfavorecido, em comparação com as potências tradicionais que recusaram o projeto, esse feito se tornou ainda mais impressionante. Ele impulsionou significativamente a imagem da China internacionalmente, especialmente no continente africano, ao lidar com êxito com seus problemas internos de desenvolvimento.

Dessa forma, a presença da China na África remonta ao meio do século passado, com períodos de maior ou menor proximidade. No entanto, é importante ressaltar a significativa aproximação do gigante asiático a partir dos anos 2000, com a criação do FOCAC (Fórum de Cooperação China-África) como um marco desse novo momento em que a China passou a se inserir de forma intensa no continente africano. Logo na terceira edição do evento, que ocorre a cada três anos, foi lançado um *White Paper* da China para a África, em que estabelecem-se os princípios gerais das políticas chinesas para o continente, tendo como base: a sinceridade; amizade e igualdade; o benefício mútuo, reciprocidade e prosperidade comum; o apoio mútuo e coordenação próxima; e o aprendizado mútuo e busca comum de desenvolvimento (CHINESE GOVERNMENT ISSUES AFRICAN POLICY PAPER, 2006). Todos esses princípios estão fortemente ligados aos Cinco Princípios, propostos por Zhou Enlai ainda nos anos 1950.

Durante o governo Xi (2013-atualmente), podemos ver uma maior relevância estratégica dada a África. No que diz respeito aos investimentos estrangeiros diretos, entre 2003 e 2012, foram investidos cerca de USD 78 bilhões e, entre 2013 e 2020, o valor foi de USD 310 bilhões, sendo mais de quatro vezes maior do que em relação ao período anterior (CARI, 2022). Ademais, esta maior aproximação fica visível no nível institucional através da FOCAC de 2018, que é o marco oficial de incorporação do continente à BRI por meio de diversos Memorandos de Entendimento assinados entre a China e os países africanos.

Um importante documento que reforça o interesse chinês em ampliar sua atuação na região e o vínculo com a BRI é o livro Branco de 2021 intitulado *“China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals”*. No documento é expresso que *“The Belt and Road Initiative is not a ‘solo’, but an ‘orchestra’ in which the participation of both China and African countries is essential”*, e são apresentadas as variadas iniciativas de geometria variável adotadas pela China no continente. O documento também destaca que, desde 2000, a China construiu na África mais de 10 mil quilômetros de ferrovias, quase 100 mil de rodovias, quase 1000 pontes e 100 portos, 66 mil quilômetros de transmissão e distribuição de energia, construiu instalações geradoras de energia que produziram 120 milhões de *kilowatts* e 150 mil quilômetros de redes de comunicação que cobre quase 700 milhões de usuários (CHINA AND AFRICA IN THE NEW ERA, 2021).

Lokanathan (2020) argumenta que 20% dos projetos chineses na África são destinados a conectar projetos industriais (10% do total de iniciativas) e de energia (15%) aos projetos de infraestrutura (quase 45% de todos os seus projetos) ao longo da costa africana. Como exemplo, uma refinaria de petróleo no norte do Sudão está localizada perto da linha férrea que liga o Porto Sudão ao Porto de Dakar (Senegal), ou ainda um parque industrial na Etiópia está localizado perto da Rodovia Addis Abeba-Adama, que se conecta com a linha ferroviária Addis-Djibouti conectada ao porto de Djibuti. Segundo o autor, essa conectividade permite que a China use a rota marítima para transportar matérias-primas como fosfato, cobre, cobalto, ouro, minério de ferro, cacau, bauxita, carvão, lítio, aço, granito e mármore; e, de volta ao continente, enviar produtos acabados e mão-de-obra chinesa.

É necessário mencionar que o debate acerca do ônus e bônus da presença chinesa no continente é amplo. Os defensores do caráter predatório dos investimentos vinculados à BRI citam portos que a China teria tomado controle após pagamentos de dívidas para a construção dos mesmos não serem feitos, sendo o Porto de Hambantota o caso mais emblemático devido a duração de 99 anos (SIPRI, 2018; HUNG, 2022). Contudo, é de nosso entendimento que tais investimentos não são por si só predatórios e que ainda é necessário ampliar análises sobre os projetos chineses no futuro (BRAUTIGAM, 2020). Apesar dos investimentos chineses (re)produzirem assimetrias de poder, criam a possibilidade de desenvolvimento local ao ser fortemente centrado em infraestrutura e empréstimos sem condicionalidades, com taxas de juros muitas vezes mais baixas e prazos de pagamentos maiores, como vistos no caso de Angola (MONTENEGRO; CUMARÚ, 2021).

⁷ Os cinco princípios são: Respeito mútuo à soberania e integridade territorial; não agressão mútua; não interferência nos assuntos internos; igualdade e ganhos mútuos; coexistência pacífica.

Relacionada à projeção do país asiático no continente africano, é importante frisar que Pequim também oferece apoio à Agenda 2063 da União Africana (AUA 2063), principalmente na sua missão integradora do continente e como promotora das ações de segurança regional. Além disso, a China ofereceu suporte através da execução do primeiro Plano de Implementação de Dez Anos (2014-2023), que pode tomar de bases as experiências chinesas com seus Planos Quinquenais que obtiveram relativo sucesso (CHINA AND AFRICA IN THE NEW ERA, 2021). Ademais, para de fato integrar a África e criar uma real União Africana, é necessário desenvolver e integrar os países fisicamente. Atualmente, a China é a grande responsável pelos projetos de infraestrutura na África e maior parceira comercial sendo então fundamental para a concretização dos interesses africanos, tendo investido mais de \$388 bilhões de dólares dentro do continente entre 2002-2020, sendo \$310 bilhões no período Xi (2013-2020) (CARI, 2022).

Considerando a presença chinesa no continente africano, do nosso ponto de vista, três lógicas permeiam o projeto de expansão/inserção da China por meio de seus investimentos e projetos político-econômicos: (a) uma lógica de garantia de recursos estratégicos (tendo o petróleo como maior fator); (b) uma lógica militar-estratégica; e (c) uma lógica político-integracionista. Após as breves explicações apresentadas anteriormente, com o objetivo de compreender tais lógicas, o artigo busca analisar três países: Angola, uma das maiores exportadoras de petróleo para a China; Djibouti, receptor da primeira base militar chinesa no exterior; e Quênia, espaço geográfico que abre diversas possibilidades de integração regional e expansão da esfera de influência chinesa no continente.

4. A EXPANSÃO CHINESA NA ÁFRICA: OS CASOS DE ANGOLA, DJIBOUTI E QUÊNIA

O ano de 2021 marcou o 65º aniversário do início das relações diplomáticas entre a China e os países africanos, que têm uma história rica e multifacetada. Essas relações estão enraizadas tanto na histórica luta contra o imperialismo e o colonialismo, como na interdependência econômica entre os dois lados, especialmente nos últimos anos. Além disso, os países africanos desempenharam um papel fundamental na reconstrução da China e no seu retorno à “ordem internacional” na década de 1970, com a substituição da República da China (Taiwan) pela República Popular da China (Pequim) como a legítima autoridade política dentro da Organização das Nações Unidas.

O continente africano exerce forte atração como fonte de matérias-primas e mercado para exportações, e o relacionamento com países africanos é uma questão elementar da política externa chinesa. A África tem sido uma grande fronteira de expansão para o país asiático (RIBEIRO, 2010) e espaço central para aumento do seu poder de influência internacionalmente. Ademais, o continente africano é um espaço privilegiado para a absorção do excedente capital financeiro chinês, devido a relativa menor inserção das potências tradicionais no continente desde os anos 1980. Por fim, além das vantagens econômicas a inserção no continente africano traz benefícios políticos e militares, como ficará visível após a análise das lógicas de inserção chinesa na África, tanto para fortalecer o discurso de ascensão/desenvolvimento pacífico quanto para suas possibilidades de projeção de poder internacionalmente, principalmente visando projetar poder no Oriente Médio.

Do nosso ponto de vista, a projeção chinesa na África pode ser analisada a partir de três lógicas, (a) garantia de recursos naturais, (b) militar-estratégica e (c) político-integracionista, devido a diferentes motivos e objetivos que a China busca alcançar no continente africano. Primeiramente, a garantia de recursos naturais é uma preocupação importante para a China, que possui uma demanda crescente por matérias-primas para sustentar seu desenvolvimento econômico. A África é rica em recursos naturais, como petróleo, gás natural, minerais e terras aráveis, e Pequim busca estabelecer parcerias e acordos para garantir o acesso a esses recursos. Em segundo lugar, a lógica militar-estratégica está relacionada à busca da China por expandir sua presença militar no exterior. Através do estabelecimento de bases militares, acordos de cooperação e treinamento das forças armadas africanas, Pequim busca proteger seus interesses e fortalecer sua posição na região. Por fim, a lógica político-integracionista visa tornar a projeção de poder chineses e as zonas de influência econômica as mais vastas possíveis, não apenas fortalecendo sua própria posição na região, mas também enfraquecendo a de potenciais competidores. Portanto, como mencionado anteriormente, refere-se à busca da China por uma integração mais profunda com os países influentes na região, bem como com uma posição geográfica relevante para a geração de corredores de exportação e integração. Essas três lógicas interagem entre si e contribuem para a projeção chinesa na África, permitindo que a China alcance seus objetivos econômicos, estratégicos e políticos no continente.

É importante ressaltar que, a expansão chinesa na periferia do sistema é diferente da forma clássica, não se dá através da dominação local e exclusão da concorrência de maneira tradicional ou através do uso da força – característico do final do século XIX e início do XX e com a qual o continente africano sofreu intensamente –, mas sim com a inserção de pesados

investimentos sem condicionalidade e parcerias que também englobam os interesses nacionais locais através de uma relação *win-win* (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

Em resumo, observa-se que o país busca projeção geopolítica para região e encontra em diversos países objetivos relacionados aos seus interesses centrais, como a busca de recursos estratégicos, a projeção para espaços geoestratégicos – próximos de pontos de estrangulamento – e acesso a regiões com alta capacidade integracionista – tendo em vista a criação de corredores de exportação e importação. Para esta seção, nosso interesse reside na análise da presença da China em três países que exemplificam sua busca por influência e seu interesse na expansão de zonas de influência econômica.

4.1. a) Angola

A China e Angola assinaram um Memorando de Entendimento (MOU) para cooperação na BRI durante o Fórum de Cooperação China-África de 2018. Os hidrocarbonetos representam a maior proporção das exportações; quase metade da sua produção tem como destino a China. A economia angolana é, portanto, altamente vulnerável a mudanças no preço do petróleo.

A inserção chinesa no país começou, de fato, após o fim da guerra civil angolana em 2002. A China participou em grande escala na reconstrução do país e forneceu empréstimos sem condicionalidades e melhores condições do que o FMI, concedendo um total de USD 10.5 bilhões entre 2004-2010 (LUTERMAN, 2020). O resultado dos empréstimos e a reconstrução do país foram bastante positivos, tendo entre 2000 e 2009 um crescimento de 10% ao ano, alcançando um PIB de USD 116 bilhões de dólares em 2011 (RIBEIRO, 2013). O modelo adotado nas concessões de empréstimos, conhecido como “*Angola Mode*”, desempenhou um papel significativo na influência da presença chinesa em outros países com recursos estratégicos. Esse modelo específico envolvia empresas de construção, predominantemente chinesas, sendo pagas diretamente pelo banco chinês responsável pelos empréstimos, o Eximbank. Os valores eram então deduzidos das importações de petróleo angolano, garantindo assim a integridade dos empréstimos e evitando desvios indevidos ou riscos de inadimplência. Esse modelo se tornou um marco importante que demonstrou uma abordagem pragmática e eficiente na gestão das transações financeiras entre a China e Angola, estabelecendo um precedente para futuras relações comerciais entre a China e outros países detentores de abundantes recursos estratégicos.

A “Diplomacia do Petróleo” está diretamente associada a esse modelo e representa a estratégia chinesa para assegurar suas necessidades energéticas e manter altas taxas de crescimento. Essa estratégia é implementada por meio da concessão de empréstimos e investimentos em infraestrutura para países que possuem reservas de recursos estratégicos, especialmente o petróleo. Em troca desses financiamentos, a China obtém acesso e controle sobre esses recursos, garantindo o suprimento de energia necessário para sustentar seu desenvolvimento econômico. Essa abordagem fortalece os laços político-econômicos entre a China e os países produtores de recursos estratégicos, proporcionando benefícios mútuos às partes envolvidas (MONTENEGRO; CUMARÚ, 2021).

Em Angola, podemos observar essa dinâmica por meio da entrada da SINOPEC, uma empresa estatal chinesa do setor petrolífero, que inicialmente estava envolvida na extração de petróleo angolano e, posteriormente, formou uma *joint-venture* com a estatal petrolífera angolana Sonangol, resultando na criação da *Sonangol-Sinopec International* (SSI). Além disso, a China também participou da construção de uma refinaria em Lobito, onde se esperava que 80% do petróleo produzido fosse exportado, sendo a própria China o principal destino dessas exportações (RIBEIRO, 2013).

FIGURA 1 - Exportações Angolanas para a China por produto geral em percentagem do total (2020)

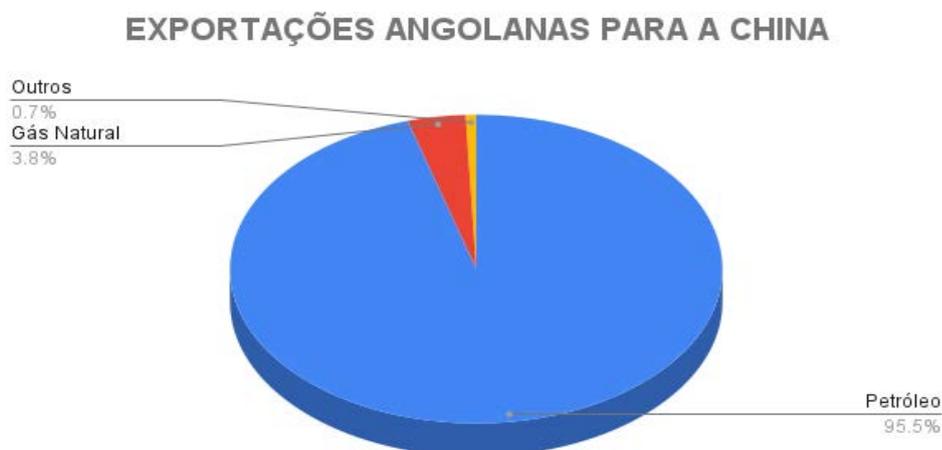
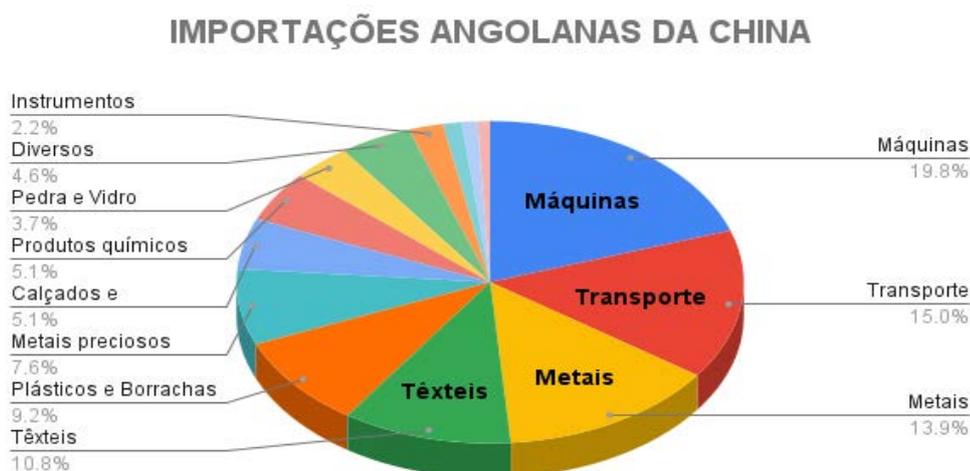


FIGURA 2 - Importações Angolanas da China por produto geral em percentagem do total (2020)



Fonte: Elaboração própria com dados de HIDALGO; SIMOES, 2011.

Angola, como observado no gráfico acima, exporta principalmente petróleo para a China, 95,5% do total das exportações (representando USD 13 bilhões do total de USD 13.6 bilhões em 2020) com o restante sendo recursos naturais (HIDALGO; SIMOES, 2011), tendo sido o maior fornecedor de petróleo em 2006, ultrapassando a tradicional Árabia Saudita naquele ano (LUTERMAN, 2020). Já as importações angolanas vindas da China em 2020 totalizaram USD 1.81 bilhões, sendo principalmente maquinários, cerca de 20% (USD 382 milhões), transporte com 16% (incluindo ferrovias e bondes além de carros, tratores e aeronaves com um valor total de USD 291 milhões), quase 14% em metais (USD 268 milhões) e quase 11% em têxteis (USD 197 milhões). Verifica-se que entre os períodos de 1995 até 2020 as exportações angolanas cresceram de quase USD 117 milhões para cerca de USD 13.6 bilhões, enquanto as importações foram de USD 21.2 milhões para USD 1.81 bilhões (HIDALGO; SIMOES, 2011).

FIGURA 4 - Investimentos e Construções da China em Angola (2005-2021)

INVESTIMENTOS E CONSTRUÇÕES DA CHINA EM ANGOLA					INVESTIMENTOS E CONSTRUÇÕES DA CHINA EM ANGOLA				
Ano	Companhia	Valor em milhões	Setor	Parte da BRI	Ano	Companhia	Valor em milhões	Setor	Parte da BRI
2005	China Communications Construction	\$210	Transporte	Não	2014	Sinomach	\$990	Energia	Sim
2006	Sinopec	\$740	Energia	Não	2014	China Energy Engineering	\$210	Energia	Sim
2007	China Railway Construction	\$1,830	Transporte	Não	2014	CITIC	\$120	Agricultura	Sim
2007	Sinohydro	\$120	Entreterimento	Não	2015	CITIC	\$610	Utilidades	Sim
2008	China Railway Engineering	\$100	Imobiliário	Não	2016	China Communications Construction	\$830	Transporte	Sim
2008	CITIC	\$2,940	Imobiliário	Não	2016	China Communications Construction	\$330	Transporte	Sim
2008	Sinomach	\$200	Transporte	Não	2016	Sinomach	\$400	Energia	Sim
2009	Sinomach	\$300	Utilidades	Não	2016	China Railway Construction	\$120	Utilidades	Sim
2009	China Communications Construction	\$1,130	Transporte	Não	2016	PowerChina	\$680	Utilidades	Sim
2011	CITIC	\$1,470	Imobiliário	Não	2016	Sinomach	\$120	Utilidades	Sim
2011	Sinomach	\$270	Tecnologia	Não	2016	China Communications Construction	\$440	Transporte	Sim
2011	Sinomach	\$160	Agricultura	Não	2016	China Railway Engineering	\$130	Imobiliário	Sim
2011	China Dreal	\$1,190	Imobiliário	Não	2016	China Railway Construction	\$190	Transporte	Sim
2011	CITIC	\$150	Turismo	Não	2017	China Railway Engineering	\$160	Transporte	Sim
2011	Sinopec	\$980	Energia	Não	2017	China Railway Engineering	\$130	Utilidades	Sim
2011	Sinomach	\$240	Outro	Não	2017	China Energy Engineering	\$2,770	Energia	Sim
2011	Sinoma	\$260	Imobiliário	Não	2017	China Communications Construction	\$200	Energia	Sim
2011	China Railway Engineering	\$690	Imobiliário	Não	2017	AVIC	\$1,400	Transporte	Sim
2012	PowerChina	\$100	Utilidades	Não	2019	PowerChina	\$360	Agricultura	Sim
2012	TBEA, PowerChina	\$800	Energia	Não	2020	PowerChina	\$160	Utilidades	Sim
2013	Sinopec	\$1,520	Energia	Não	2021	PowerChina	\$150	Saúde	Sim
2013	China Dreal	\$600	Imobiliário	Não	2021	PowerChina	\$160	Transporte	Sim
2014	Tebian Electric Apparatus (TBEA)	\$780	Energia	Sim					
						VALOR TOTAL EM MILHÕES			\$27,460

Fonte: Elaboração própria com dados da AEI, 2023.

A importância de Angola para a RPC pode ser vista através dos investimentos no país, que entre 2002 e 2012 investiu USD 2.39 bilhões, durante o período Xi (2013-2020) foram investido quase oito vezes mais, com cerca de USD 16 bilhões – sendo o sexto país africano com mais investimentos no período (CARI, 2022) – demonstrando a intenção de garantir que o país esteja dentro da esfera de influência chinesa que vem se expandido internacionalmente sob seu governo. Entre os projetos chineses no país, consideramos importante destacar a reconstrução da ferrovia de Benguela, com conclusão em 2013, sendo o principal componente do Corredor Multimodal de Lobito que conecta Angola com a República Democrática do Congo e a Tanzânia, conectando justamente a região da refinaria com os outros países da região. Ao lembrar que na Tanzânia há a Tan-Zam Railway, que foi modernizada recentemente com ajuda de empréstimos chineses, é possível exportar o petróleo, entre outros produtos, do oeste ao leste africano se considerarmos que a Tan-Zam pode se conectar também ao Quênia.

Outros dois projetos que valem ser mencionados são o Aeroporto de Cabinda pela *China Railway Construction Corporation* em 2016, estimado em USD 185 milhões, sendo concluído no início de 2018. A pista foi ampliada para acomodar jatos Boeing 777, um terminal com capacidade para 900 passageiros e uma nova torre de controle (FÓRUM MACAU, 2016). Outro projeto importante é a construção da hidrelétrica Caculo Cabaça, a maior hidroelétrica construída por empresas chinesas na África, avaliada em USD 4.5 bilhões com duração aproximada de 6 anos e meio (80 meses), poderá gerar até 2.172 megawatts, cobrindo 50% das necessidades energéticas de Angola, estimando-se que no pico de construção chegará a empregar localmente 10.000 pessoas (XINHUA, 2017).

As importações de petróleo angolano são significativas para a China, como já discutido, com USD 177 bilhões sendo exportados entre 2013-2020, totalizando um terço de todas as importações chinesas da África neste período (CARI, 2022). Dessa forma, Angola é estratégica para a garantia de petróleo que mantém o crescimento chinês, servindo como uma boa opção de consolidação de uma zona de influência econômica crescente que pode expandir-se ao longo do continente via ampliação da própria BRI. Afinal, Angola, ribeirinha ao Atlântico Sul permite uma ainda maior projeção da China não somente na África, mas para o tabuleiro geopolítico que está tradicionalmente sob vigilância dos Estados Unidos via IV Frota.

Fica visível o caráter político da inserção chinesa no país ao considerar que todas as empresas apresentadas são estatais ou majoritariamente estatais, exceto a TBEA que, de acordo com um relatório da Civic IDEA (CIVIC IDEA, 2020), tem ligações diretas com o Partido Comunista Chinês, sendo denominada pelo relatório como uma “*Chinese state-controlled company*”. Por fim, vale ressaltar que 23 dos 45 projetos no país estão dentro da BRI, com USD 11.4 bilhões dos USD 27.4 totais investidos.

4.2. b) Djibouti

O Exército Popular de Libertação chinês inaugurou em 2017 a primeira base naval fora do seu território, no Djibuti, um pequeno país localizado no nordeste da África. Djibouti está localizado na região do Chifre da África, às margens do Mar Vermelho e do Golfo de Áden. O país controla, juntamente com o Iêmen, o Estreito de Bab el-Mandeb. O Bab el-Mandeb supervisiona a entrada do Golfo de Aden e do Oceano Índico, e não muito longe, há outros dois golfos, o de Omã e seu equivalente árabe-persa, ligados por outro estreito, o de Hormuz. Logo, sua posição geográfica estratégica tem lhe conferido uma grande importância no cenário internacional, especialmente para as potências globais e regionais, devido à sua localização no caminho entre o Mediterrâneo e o Oceano Índico e pela sua proximidade com o Oriente Médio.

Essa vantagem geográfica explica por que tantas potências internacionais instalaram bases militares em Djibouti. A França (uma potência colonial que ainda mantém influência) e os Estados Unidos estabeleceram presença em 2002, seguidos pelo Japão em 2011 e pela Itália em 2012. A mais recente é a China, que obteve sua base em 2017. Vale ressaltar que a China é o sétimo país a estabelecer uma base militar em Djibouti. A retórica oficial para a construção e manutenção da base está alicerçada no discurso de expansão de mecanismos de controle e vigilância, bem como auxílio às operações anti-pirataria e de *peacekeeping* das Nações Unidas. Ademais, a base serve também para garantir seus interesses nacionais e possibilitar projetar poder em uma região de extrema importância estratégica para a China, por ser onde passa grande parte de suas importações, sendo estimado 40% do total das importações chinesas em 2008, com o petróleo entre os principais produtos (BECKER; DOWNS; deGATEGNO, 2017).

Segundo Sun e Zoubir (2020, p.5), a base logística da China em Djibouti pode acomodar uma frota de quatro navios, incluindo o novo navio de suprimentos Tipo-901 com um deslocamento de mais de 40.000 toneladas, destróieres e fragatas da nova geração da China e navios de assalto anfíbio para missões de combate e humanitárias. A base inclui alojamentos, uma instalação subterrânea, uma pista e oito hangares para operações de helicópteros e veículos aéreos não tripulados, mas não possui um espaço exclusivo de atracação naval, exigindo que os navios das forças navais chinesas atracarem no porto comercial.

Historicamente, as empresas chinesas estão presentes em Djibouti desde 1979, quando a RPC reconheceu o país. Contudo, é a partir de 2009 que é possível observar a expansão e aprofundamento de suas relações. Na última década, a China se estabeleceu como a principal parceira comercial e investidora em infraestrutura no país, contribuindo com cerca de USD 1,5 bilhão (CABESTAN, 2020). Essa cifra representa aproximadamente 40% dos principais projetos atualmente em desenvolvimento no país (BECKER; DOWNS; deGATEGNO, 2017). Desses projetos, para o propósito deste artigo, destacamos o Porto de Doraleh (*Doraleh Multipurpose Port*) e a Ferrovia Etiópia-Djibouti (*Ethiopia-Djibouti Railway*). O Porto de Doraleh, responsável por 70% do PIB local por meio de seus serviços, originalmente possuía uma capacidade anual de 6.5 milhões de toneladas métricas. No entanto, a primeira fase das reformas, iniciada em 2017, acrescentou mais 9 milhões de toneladas à sua capacidade total de movimentação de carga. A terceira fase promete expandir até 29 milhões.

A China Merchants é acionista minoritária com 23,5% das ações da joint-venture que controla o porto, sendo que o financiamento do porto foi realizado por meio do Eximbank da China (BECKER; DOWNS; deGATEGNO, 2017). Também foi estabelecida a Zona Internacional de Livre Comércio do Djibouti (DIFTZ) através da China Merchants e outras empresas chinesas, que começou sua primeira fase de operações em julho de 2018 (DPFZA, 2019). A China Merchants tem a ambição de transformar o Djibouti na “Shekou do Leste Africano” tornando-o um centro para transporte regional, logística e comércio (BECKER; DOWNS; deGATEGNO, 2017). Ademais, todos os investimentos chineses no Djibouti são de empresas estatais, 3 dos 5 projetos estão dentro do escopo da BRI com USD 1.4 bilhões dos USD 2.6 bilhões.

⁸ Shekou era uma pequena vila chinesa de pescadores que foi transformada, pela China Merchants, em um centro comercial. Este modelo de desenvolvimento ficou conhecido como Modelo “Zona Portuária-Cidade” (Port-Zone-City) (BECKER; DOWNS; deGATEGNO, 2017)

FIGURA 5 - Investimentos e Construções da China em Djibouti

INVESTIMENTOS E CONSTRUÇÕES DA CHINA EM DJIBOUTI				
Ano	Companhia	Valor em milhões	Setor	Parte da BRI
2011	China State Construction Engineering	\$420	Transporte	Não
2012	China Railway Construction	\$510	Transporte	Não
2012	China Merchants	\$190	Transporte	Não
2015	China Railway Construction	\$600	Transporte	Sim
2018	China Merchants	\$370	Logística	Sim
2020	China Merchants	\$510	Transporte	Sim
VALOR TOTAL EM MILHÕES		\$2,600		

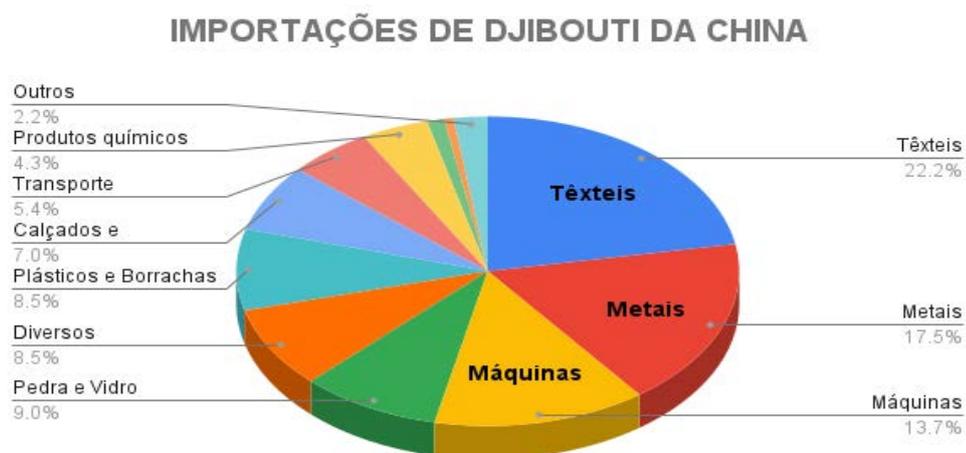
Fonte: Elaboração própria com dados da AEI, 2023.

Ao analisarmos o comércio entre os dois Estados, observamos um padrão semelhante ao comércio entre Angola e China, embora em uma escala muito menor. Djibouti exporta principalmente recursos naturais, sendo os químicos inorgânicos, como brometo de sódio e potássio, quase exclusivos, representando 97,9% de sua pauta de exportações. Esses produtos totalizam USD 42.9 milhões de um montante total de USD 43.8 milhões exportados para a China. Por outro lado, o país importa 22,2% de têxteis (USD 513 milhões), 17,5% de metais (USD 404 milhões) e 13,7% de máquinas (USD 316 milhões), totalizando USD 2.31 bilhões em 2020 (HIDALGO; SIMOES, 2011). Houve um crescimento das importações de USD 9.87 milhões em 1995 para USD 2.31 bilhões em 2020 e nas exportações um aumento de USD 46.2 mil para USD 43.8 milhões (HIDALGO; SIMOES, 2011). Desse modo, fica claro a enorme assimetria tanto no volume quanto na qualidade dos artigos exportados por cada país, demonstrando a enorme disparidade de poder entre os dois.

FIGURA 6 - Exportações de Djibouti para a China por produto geral em percentagem do total (2020)



FIGURA 7 - Importações de Djibouti provenientes da China por produto geral em percentagem do total (2020)



Fonte: Elaboração própria com dados de HIDALGO; SIMOES, 2011.

4.3. c) Quênia

O Quênia desempenha um papel crucial como um conector para vários países da região, especialmente aqueles que não têm acesso direto ao mar. O país fornece uma saída para o Oceano Índico para países como Uganda, Sudão do Sul e Etiópia, permitindo maior conectividade e acesso aos recursos marítimos. Além disso, o Quênia também tem a capacidade de se conectar com a Tanzânia, o que cria oportunidades adicionais de integração e cooperação na região. A posição geográfica estratégica do Quênia o torna um ponto de ligação importante para a BRI. Desde sua independência em 1963, a China mantém relações diplomáticas com o Quênia, que é considerado um dos Estados mais “estáveis” na África (FAROOQ et al, 2018). Sendo um destino atrativo para investimentos estrangeiros, especialmente a partir dos anos 1990, quando o país experimentou um crescimento contínuo, o Quênia também desempenha um papel significativo na criação de oportunidades para a integração regional.

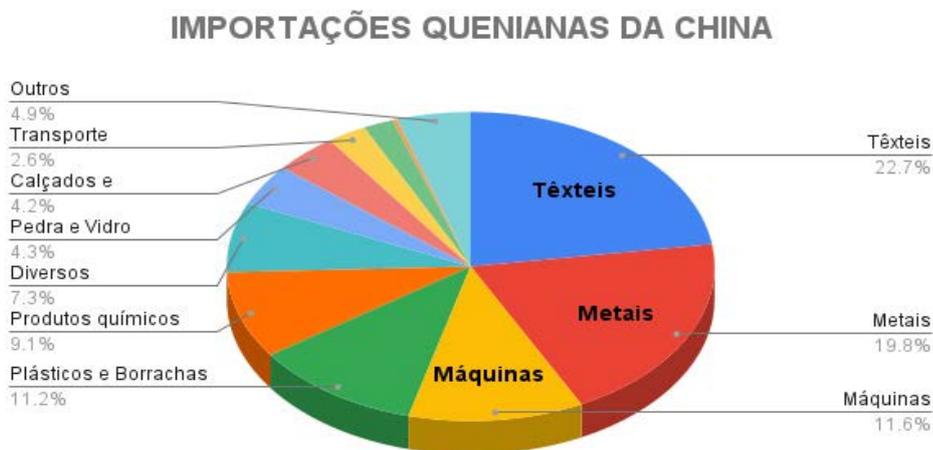
Recentemente, com o desenvolvimento e crescimento do país, o Quênia tem desempenhado um papel mais proeminente no setor de tecnologia. Surgiu a ideia de uma “*Silicon Savannah*” em Nairobi, inspirada no renomado Vale do Silício

da Califórnia, amplamente reconhecido como o epicentro global de tecnologia e inovação. Estimou-se, em 2010, que o centro tecnológico queniano estaria avaliado em USD 1 bilhão com mais de 200 startups (WIRED, 2010).

FIGURA 8 - Exportações de Djibouti para a China por produto geral em percentagem do total (2020)



FIGURA 9 - Importações do Quênia provenientes da China por produto geral em percentagem do total (2020)



Fonte: Elaboração própria com dados de HIDALGO; SIMOES, 2011.

Ao analisar as relações comerciais entre os dois países, observamos que o Quênia apresenta uma pauta semelhante à de Djibouti, embora em uma escala de comércio mais significativa. Suas exportações totalizaram USD 149 milhões, com uma ênfase em recursos naturais, representando 66% do total, dos quais USD 99 milhões são provenientes de recursos minerais e 14,1% de produtos agrícolas vegetais, totalizando USD 21 milhões. Quanto às importações, o Quênia registrou um montante total de USD 4.93 bilhões em 2020, distribuídos da seguinte forma: 22,7% em têxteis (USD 829 milhões), 19,8% em metais (USD 722 milhões), 11,6% em máquinas (USD 424 milhões), 11,2% em plásticos e borrachas (USD 407 milhões) e 9,1% em produtos químicos (USD 177 milhões). Vale ressaltar um notável crescimento nas importações, de USD 104 milhões em 1995 para USD 4.93 bilhões em 2020, enquanto as exportações cresceram de 1.2 milhão para 149 milhões (HIDALGO; SIMOES, 2011).

Durante o início dos anos 2000, houve pouca participação chinesa no Quênia, a China investiu cerca de USD 290 milhões entre 2002 e 2008. Somente a partir do lançamento da estratégia nacional queniana, “*Vision Kenya 2030*”,

em 2008, que busca transformar o país em um mercado emergente de renda média, os investimentos chineses no país começaram a aumentar. Houve um salto de USD 78 milhões em 2008 para USD 120 milhões em 2009 e USD 402 milhões em 2012, totalizando USD 1.1 bilhão investidos desde o anúncio da iniciativa (CARI, 2022). Com a mudança de governo e da visão estratégica chinesa em 2013, o Quênia se tornou mais importante para os interesses chineses, especialmente quando ingressou oficialmente na BRI em 2017, um ano antes da maioria dos Estados africanos. Dessa forma, os investimentos cresceram ainda mais, indo de USD 635 milhões em 2013 para USD 2.15 bilhões em 2020, totalizando USD 10.7 bilhões no período, quase 10 vezes mais que entre 2002-2012 (USD 1.35 bilhões). Além disso, ao menos 36 dos 44 projetos são de empresas estatais chinesas, sendo um total de USD 13.9 bilhões dos USD 17.1 bilhões investidos, cerca de 81% do valor total. Dentre estes projetos, 35 são parte da BRI valendo USD 9.8 bilhões.

FIGURA 10 - Investimentos e Construções da China no Quênia

INVESTIMENTOS E CONSTRUÇÕES DA CHINA NO QUÊNIA					INVESTIMENTOS E CONSTRUÇÕES DA CHINA NO QUÊNIA				
Ano	Companhia	Valor em milhões	Setor	Parte da BRI	Ano	Companhia	Valor em milhões	Setor	Parte da BRI
2010	Sinomach	\$100	Utilidades	Não	2017	AVIC, Jiangxi Water	\$310	Imobiliário	Sim
2010	China Communications Construction	\$220	Transporte	Não	2017	CHICO, China City Construction	\$170	Transporte	Sim
2011	Shengli Engineering-led consortium	\$350	Transporte	Não	2017	Sinomach	\$130	Energia	Sim
2012	State Construction Engineering	\$1,750	Energia	Não	2017	Guangdong New South	\$1,900	Outro	Sim
2012	Jiangxi Zhongmei	\$590	Transporte	Não	2017	PowerChina	\$230	Transporte	Sim
2012	China Communications Construction	\$280	Transporte	Não	2017	China Energy Engineering	\$360	Energia	Sim
2012	China Communications Construction	\$2,660	Transporte	Não	2018	PowerChina, State Grid	\$100	Energia	Sim
2012	Sinopec	\$140	Energia	Não	2018	PowerChina, State Grid	\$270	Energia	Sim
2012	China Communications Construction	\$1,150	Transporte	Não	2018	Fujian Construction Engineering	\$160	Transporte	Sim
2013	Sinomach	\$290	Saúde	Sim	2018	TBEA	\$130	Energia	Sim
2014	Jiangxi International Cooperation Corp	\$100	Saúde	Sim	2018	China Railway Construction	\$300	Transporte	Sim
2014	China Communications Construction	\$480	Transporte	Sim	2018	AVIC, Shanghai Construction	\$230	Energia	Sim
2015	CITIC	\$120	Imobiliário	Sim	2019	China Communications Construction	\$400	Energia	Sim
2015	PowerChina	\$130	Energia	Sim	2019	Huawei Technologies	\$170	Technologie	Sim
2015	Sinoma	\$290	Imobiliário	Sim	2019	SDIC, GICC	\$240	Imobiliário	Sim
2016	Norinco, Shandong Taikai Group	\$120	Energia	Sim	2019	PowerChina	\$150	Energia	Sim
2016	Sinomach	\$220	Energia	Sim	2019	China Communications Construction	\$620	Transporte	Sim
2016	Sinomach	\$190	Energia	Sim	2020	JTEG, FCEG	\$140	Transporte	Sim
2016	Fujian Construction Engineering	\$100	Imobiliário	Sim	2021	China Communications Construction	\$170	Transporte	Sim
2016	State Grid	\$720	Energia	Sim	2022	Fujian Construction Engineering	\$170	Saúde	Sim
2016	Jiangxi International Cooperation Corp	\$140	Energia	Sim	2022	CJIC	\$190	Energia	Sim
2016	Jiangxi International Cooperation Corp	\$130	Energia	Sim	2022	China National Building Material	\$300	Imobiliário	Sim
VALOR TOTAL EM MILHÕES								\$17,110	

Fonte: Elaboração própria com dados da AEI, 2023.

Entre os projetos chineses na região, podemos destacar a modernização do Porto de Mombasa, a criação de um porto em Lamu (ambos incorporados na BRI) e a construção de uma linha ferroviária integrando o Porto de Mombasa com a capital e com países vizinhos sem acesso ao litoral. No caso do último projeto mencionado, a linha ferroviária junto com gasodutos ajudará a integrar o porto do Quênia com os poços de petróleo do Sudão do Sul e Uganda, mas também podendo incluir a Etiópia, Ruanda e Burundi, melhorando suas exportações. A primeira fase da ferrovia cobrirá 2.700 quilômetros, com custo estimado de USD 25 bilhões dos quais 90% serão financiados através do Eximbank (FAROOQ et al, 2018, p. 410).

O gasoduto com o Sudão do Sul tem um custo estimado em USD 4 bilhões e tem o potencial de aumentar as importações de petróleo chinesas deste país que diminuíram devido ao conflito com a República do Sudão, antes do conflito a China importava 5% do seu petróleo com origem desse país e passou a menos de 2% após. Já em Uganda foram descobertos novos poços de petróleo no norte do país, sendo outra opção para diversificar suas compras e garantir uma rota segura pelo Quênia. Já o porto de Lamu tem seu custo estimado em USD 27 bilhões e serviria para conectar com o Corredor de Transporte Sudão do Sul-Etiópia (FAROOQ et al, 2018).

Desse modo, o Quênia é uma das partes centrais da BRI e a sua fronteira com a Tanzânia, possibilita conectar sua infraestrutura com a Tan-Zam e aumentar a conectividade regional impulsionando o comércio entre os países da região e a própria China, criando tanto corredores de exportação, como possíveis corredores de integração. A Tan-Zam pode se tornar uma grande oportunidade para a China conectar o Leste da África com a África Central e África Meridional, além de possibilitar a exportação de petróleo e outros recursos estratégicos destas regiões diretamente para o Oceano Índico, diminuindo drasticamente o tempo de viagem principalmente com destino a Angola, que é uma das suas principais fontes de importação do continente.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente artigo argumentamos que a China tem buscado consolidar zonas de influência econômica no continente africano e que essa projeção é guiada por determinadas lógicas não excludentes. Apresentamos a projeção da China em três países africanos (Angola, Djibouti e Quênia), cada um com suas particularidades, mas essenciais para os objetivos centrais de Pequim vinculados ao seu desenvolvimento econômico e sua estratégia de política externa associada ao Sonho Chinês. Considerando o continente africano como um espaço privilegiado de competição interestatal, Pequim tem buscado ser um ator influente, em busca de ganhos econômicos e políticos. A relação entre a China e os países africanos é marcada por alguns benefícios mútuos, mas também pela manutenção de certas assimetrias.

De fato, os objetivos de aproximação com cada um desses países se correlacionam com os interesses de desenvolvimento econômico da China, mas cabe ressaltar que: (a) o caso de Angola ilustra a presença chinesa em nações ricas em recursos estratégicos, destacando o estabelecimento comum de parcerias que estão intimamente ligadas à diplomacia do petróleo. Isso fica evidente na considerável quantidade exportada para a China e na alocação de mais de 20% de seus projetos, 10 dos 45, no setor de energia, totalizando quase USD 10 bilhões; (b) o Djibuti, a criação da primeira base militar chinesa no exterior revela o desejo de projeção de poder e o intuito de garantir seus interesses de segurança não apenas no continente africano, mas também no Oceano Índico e no Oriente Médio; (c) o Quênia oferece uma interessante alternativa para conexão e criação de rotas com países africanos, na medida em que 35 dos 44 projetos com a China estão vinculados à BRI.

Do ponto de vista comercial, é evidente a manutenção de relações assimétricas que fortalecem condições de dependência e vulnerabilidade externa, especialmente no caso de Angola. A China realiza exportações de bens de maior valor agregado, ao passo que os três países, em sua maioria, concentram suas exportações em recursos naturais e produtos primários. Se considerarmos como elemento essencial para o desenvolvimento econômico a mudança da matriz produtiva, a presença chinesa apenas reforça relações comerciais Norte-Sul. Apesar disto, os investimentos chineses criam possibilidade de desenvolvimento devido ao grande foco na infraestrutura local com possibilidades de conexão regional. Em Angola foram 11 projetos (24%) na área de transporte dos 45, que totalizam USD 6.9 bilhões (25%) do total de USD 27.4 bilhões. No Djibouti foram 4 (80%) dos 5 projetos totais no valor de USD 2.2 bilhões (86%) dos USD 2.6 bilhões totais. Enquanto no Quênia foram 13 (29,5%) dos 44 projetos avaliados em USD 7.2 bilhões (42%) dos USD 17.1 bilhões. Assim, os países africanos têm possibilidade de crescimento econômico e fomento ao comércio entre os países do continente, criando novas possibilidades de desenvolvimento local e inter-regional.

A ascensão da China é um fenômeno complexo e multifacetado, e é possível observar que, à medida em que a China cresce e se projeta internacionalmente, sua posição no cenário internacional tem se modificado. Em um sistema em constante expansão, Pequim busca aumentar o seu poder internacionalmente, o que a torna um competidor na disputa de poder global. Disputa esta que precisa ser observada nas transformações das relações da China com países subdesenvolvidos ou periféricos. Assim, ao compreender as razões subjacentes à inserção chinesa na África (recursos, poder e expansão por meio da integração), ampliam-se as oportunidades de análise dos interesses da China em diversos tabuleiros geopolíticos e geoeconômicos, bem como de suas capacidades de influenciar outros Estados.

REFERÊNCIAS

- ARMSTRONG, Martin. *China 's African Trade Takeover*. Statista. Disponível em: <https://www.statista.com/chart/26668/main-import-countries-sources-africa/>. Acesso em: 18 Maio. 2023.
- BECKER, Jeffrey; DOWNS, Erica; deGATEGNO, Patrick. *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base*. Washington: Center for Naval Analyses, 2017. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/AD1038215.pdf>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- BESADA, Hanny; SALAM, Justine. *China 's Energy Strategy in the MENA Region*. *China Quarterly of International Strategic Studies*, v. 03, n. 04, 2017. p. 597-619. Disponível em: <https://www.worldscientific.com/doi/abs/10.1142/S2377740017500269>. Acesso em: 18 Maio de 2023.
- BRAUTIGAM, Deborah, *A Critical Look at Chinese 'Debt-Trap Diplomacy': the rise of a meme*. *Area Development and Policy*, v. 05, n. 01, 2020. p. 1-14.
- BRAUTIGAM, Deborah. *The Dragon's Gift: the real story of China in Africa*. Nova York: Oxford University Press Inc, 2009.
- BROOKS, Stephen; WOHLFORTH, William. *The Rise and Fall of the Great Powers in the Twenty-First Century: China's rise and the fate of America's global position*. *International Security*, v. 40, n. 03, 2016. p. 7-53. Disponível em: <https://direct.mit.edu/isec/article/40/3/7/12119/The-Rise-and-Fall-of-the-Great-Powers-in-the>. Acesso em: 18 Maio. 2023.
- CABESTAN, Jean-Pierre. *African Agency and Chinese Power: The Case of Djibouti*. Johannesburg: South African Institute of International Affairs, Out. 2020. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep29586.pdf>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- CIVIC IDEA. *Civic IDEA 's 4th China Watch Report*. 17 Nov. 2020. Disponível em: <https://civicidea.ge/en/civic-ideas-4th-china-watch-report/new/#:~:text=Civic%20IDEAs%204th%20China,with%20its%20tainted%20international%20reputation>. Acesso em 13 Dez. 2023.
- CHINA-AFRICA RESEARCH INSTITUTE. *China-Africa Trade*. Maryland: Johns Hopkins University SAIS, 2022. Disponível em: <http://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- CHINA-AFRICA RESEARCH INSTITUTE. *Chinese Investment in Africa*. Maryland: Johns Hopkins University SAIS, 2022. Disponível em: <http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- CHINA GLOBAL INVESTMENT TRACKER. *American Enterprise Institute*. Disponível em: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>. Acesso em: 18 Maio. 2023.
- CHINESE firm contracted to build massive hydropower plant in Angola. *Xinhua*, 07 Ago. 2017. Disponível em: <https://en.imsilkroad.com/db/#/home/searchType/All/1/Angola/searchDetail/64057/content/Chinese%20firm%20contracted%20to%20build%20massive%20hydropower%20plant%20in%20Angola?kw=hydropower,Angola&country=Angola>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- CHINESE GOVERNMENT ISSUES AFRICAN POLICY PAPER. *Embassy of the People's Republic of China*. 14 Jan. 2006. Disponível em: http://gh.china-embassy.gov.cn/eng/sgxw/200601/t20060114_6137256.htm. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- DJIBOUTI PORTS AND FREE ZONES AUTHORITY. *Djibouti International Free Trade Zone*. 2019. Disponível em: <https://dpfza.gov.dj/facilities/Free-trade-area/djibouti-international-free-trade-zone>. Acesso em: 13 Dez. 2023.
- FARIAS, Hélio Caetano. *A estratégia do Brasil na África: fundamentos geopolíticos e mecanismos de financiamento no ciclo recente de expansão econômica*. Tese (Doutorado em Economia Política Internacional) - Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.
- FAROOQ, Muhammad S et al. *Kenya and the 21st Century Maritime Silk Road: implications for China-Africa relations*. *China Quarterly of International Strategic Studies*, v. 04, n. 03, 2018. p. 401-418. Disponível em: <https://www.worldscientific.com/doi/epdf/10.1142/S2377740018500136>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- FIORI, J. L. da C. *Formação, Expansão e Limites do Poder Global*, in: FIORI, J. L. da C. (org.) *O Poder Americano*. Petrópolis: Editora Vozes, 2004, p. 1-54.
- FIORI, J. L. da C. *O Poder Global e a Nova Geopolítica das Nações*. São Paulo: Boitempo, 2007.
- FIORI, J. L.. *Sobre o Poder Global*. *Novos estudos CEBRAP*, n. 73, Nov. 2005. p. 61-72. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/9QRmdS45LpHNRKR4rrXV77c/?lang=pt#>. Acesso em: 14 Jul. 2023.
- FIORI, J. L. da C. *O sistema interestatal capitalista no início do século XXI*. In: FIORI, José Luís; MEDEIROS, Carlos; SERRANO, Franklin. *O mito do colapso do poder americano*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2008a.
- FIORI, J. L. José Luis Fiori: *Provavelmente, Deus não é africano*. Vermelho, 2008. Disponível em: https://vermelho.org.br/2008/04/23/jose-luis-fiori-provavelmente-deus-nao-e-africano/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=jose-luis-fiori-provavelmente-deus-nao-e-africano. Acesso em: 12 de Dez. 2023.
- GARVER, John W. *China's Quest: the history of the foreign relations of the People's Republic of China*. Oxford: Oxford University Press, 2016.

- GHIASY, R; SU, F; SAALMAN, L. **The 21st Century Maritime Silk Road: security implications and ways forward for the European Union.** Stockholm International Peace Research Institute, Set. 2018. Disponível em: <https://www.sipri.org/publications/2018/other-publications/21st-century-maritime-silk-road-security-implications-and-ways-forward-european-union>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- HIDALGO, Cesar A.; SIMOES, Alexander J. G. **The Economic Complexity Observatory: an analytical tool for understanding the dynamics of economic development.** Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology, 2011. [2023] Disponível em: <https://oec.world/en>. Acesso em: 18 Maio. 2023.
- HILFERDING, Rudolf. **O Capital Financeiro.** São Paulo: Nova Cultura, 1985. p. 293-315.
- HUNG, Ho-fung. **Clash Of Empires: from 'Chimerica' to the 'New Cold War'.** Cambridge: Cambridge University Press, 2022.
- INICIADA expansão do aeroporto de Cabinda em Angola. **Fórum Macau.** 13 dez. 2016. Disponível em: <https://www.forumchinapl.org.mo/pt/china-railway-construction-corp-starts-work-on-cabinda-airport-expansion-4/>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- INSTITUTE FOR SECURITY & DEVELOPMENT POLICY. **Made in China 2025.** Stockholm, 2018. Disponível em: <https://isdpeu/content/uploads/2018/06/Made-in-China-Backgrounder.pdf>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- LOKANATHAN, Venkateswaran. **China's Belt and Road Initiative: Implications in Africa.** ORF Issue Brief, n. 395, Ago. 2020. Disponível em: https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2020/08/ORF_IssueBrief_395_BRI-Africa.pdf. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- LUTERMAN, Daniel de Campos. **A China em Busca de Poder: os interesses chineses em Angola no início do século XXI.** 2020. 67 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Estado-Maior para Oficiais Superiores) - Escola de Guerra Naval, 2020. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/CEMOS_062_MONO_CC_FN_LUTERMAN.pdf. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- MALLONE, Laura. **The Techies Turning Kenya Into a Silicon Savannah.** WIRED, 12 ago. 2010. Disponível em: <https://www.wired.com/story/kenya-silicon-savannah-photo-gallery/>. Acesso em: 21 maio. 2023.
- MAPPING the Belt and Road initiative: this is where we stand. **Mercator Institute for China Studies,** 07 Jun. 2018. Disponível em: <https://www.merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- MONTENEGRO, Renan Holanda; CUMARÚ, João Ricardo. **A Presença da China na África: uma proposta interpretativa entre a economia política internacional e a análise de política externa.** Pernambuco: Revista de Estudos AntiUtilitaristas e PosColoniais, v. 11, n. 02, 2021. p. 144-166. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/realis/article/view/252149/pdf>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- NEDOPIIL, C. **Countries Of The Belt And Road Initiative.** Shanghai: Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. 2022. Disponível em: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- PAUTASSO, Diego e UNGARETTI, Carlos Renato. **A Nova Rota da Seda e a Recriação do Sistema Sinocêntrico.** Belo Horizonte: Estudos Internacionais, v.04, n.03, 2017. p. 25-44. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/P.2317-773X.2016v4n3p25/11369>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- POH, Angela; LI, Mingjiang. **A China in Transition: the rhetoric and substance of Chinese foreign policy under Xi Jinping.** Asian Security, v.13, n.02, 2017. p. 84-97.
- RIBEIRO, Valéria Lopes. **A Expansão Chinesa Na África: o desafio do crescimento e a nova face do imperialismo econômico.** Rio de Janeiro: Oikos, v.09, n.02, 2010. p. 13-32. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/oikos/article/view/51835/28143>. Acesso em: 18 Maio. 2023.
- RIBEIRO, Valéria Lopes. **A Expansão Chinesa e Seus Impactos na África na Primeira Década do Século XXI.** 2013. 216 p. Tese (Doutorado em Economia Política Internacional) - Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <https://www.ie.ufrj.br/images/IE/PEPI/teses/2013/Valeria%20Lopes%20Ribeiro.pdf>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- SUN, Degang; ZOUBIR, Yahia H. **Securing China's 'Latent Power': The Dragon's Anchorage in Djibouti,** Journal of Contemporary China, 2020.
- THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. **China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals.** Beijing: Xinhua, 2021. Disponível em: http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202111/26/content_WS61a07968c6d0df57f98e5990.html. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- WORLD BANK. **World Bank National Accounts Data, and OECD National Accounts data files.** Disponível em: <https://databank.worldbank.org/home.aspx>. Acesso em: 02 Abril. 2023.
- WORLD BANK. **World Bank Open Data.** Disponível em: <https://data.worldbank.org/>. Acesso em: 02 Abril. 2023.