



**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL
DA LUSOFONIA AFRO-BRASILEIRA
INSTITUTO DE HUMANIDADES E LETRAS DOS MALÊS
BACHARELADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

PAULA CELESTE DA SILVA LINO

**COOPERAÇÃO CHINA-ANGOLA:
O ESTUDO DE CASO DA FERROVIA DE BENGUELA**

SÃO FRANCISCO DO CONDE

2022

PAULA CELESTE DA SILVA LINO

**COOPERAÇÃO CHINA-ANGOLA:
O ESTUDO DE CASO DA FERROVIA DE BENGUELA**

Trabalho de conclusão do curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, pela Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira - UNILAB.

Orientador: Prof. Dr. Magno Klein Silva.

SÃO FRANCISCO DO CONDE

2022

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Sistema de Bibliotecas da Unilab
Catalogação de Publicação na Fonte

L73c

Lino, Paula Celeste da Silva.

Cooperação China-Angola : o estudo de caso da ferrovia de Benguela / Paula Celeste da Silva Lino. - 2022.

54 f. : il. mapas, color.

Monografia (graduação) - Instituto de Humanidades e Letras dos Malês, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, 2022.

Orientadora: Prof. Dr. Magno Klein Silva.

1. Angola - Relações econômicas exteriores. 2. China - Relações econômicas exteriores.
3. Cooperação Sul-Sul. I. Ferrovia de Benguela (Angola) - Estudos de caso. II. Título.

BA/UF/BSCM

CDD 327.8109673

PAULA CELESTE DA SILVA LINO

**COOPERAÇÃO CHINA-ANGOLA:
O ESTUDO DE CASO DA FERROVIA DE BENGUELA**

Trabalho apresentado à Universidade da Integração Internacional da Lusofonia AfroBrasileira, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Data de aprovação: 11/02/2022.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Magno Klein Silva - Orientador

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – Unilab

Profa. Dra. Ivette Tatiana Castilla Carrascal

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – Unilab

Profa. Dra. Joyce Amancio de Aquino Alves

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira - Unilab

Dedico este trabalho a mim mesma *Paula Lino*, as minhas fontes de inspiração *Miguel Lino* (Pai) e *Celeste Domingos* (Mãe) a motivação dos meus correios diários *Chloe Lino Serrote* (Filha) sua chegada mudou completamente o curso desse trabalho e da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer em primeiro lugar a Deus por tudo que tem feito na minha vida, pois, me concedeu a vida, saúde e determinação para lutar por meus objetivos e alcançar as metas a que me proponho, sem Ele nada disso seria possível.

Agradeço, à minha família - minha mãe, Celeste Tchokoneke Domingos, meu pai Miguel Fernando Lino e minhas irmãs Olímpia Aida da Silva Lino e Natalina Domingos da Silva Lino Gonçalves, que durante minha caminhada mesmo ausentes fisicamente me apoiaram em cada uma das minhas decisões, AMO VCS..

À minha mãe, meu agradecimento mega especial, por ter estado ao meu lado nos momentos difíceis, pelos conselhos, amor, carinho e paciência, principalmente por aguentar a saudade da sua filhinha e neta em prol dos meus objetivos.

Agradeço, à minha filha Chloe Lino Serrote (AMOR), e também ao Pai dela Wilton Pedro Serrote pela parceria, amizade e cumplicidade no cuidado da nossa princesa, fazendo com que feche mais esse ciclo de vida, sei que não tem sido nada fácil longe da família, estudos e etc., mas até aqui o Senhor nos guiou e continuará nos guiando. Gatidão wey!

Agradeço, aos meus bests forever Bartolomeu José Epalanga Agostinho e Emanuel Cipriano Neto Martins pelas risadas, fofocadas da vida e por sempre embarcarem nas minhas loucuras, ao meu Kota Kialunda Sozinho Kialanda, Inacio Cipriano Neto Martins e Daniel Dala Sumba, as minhas irmãs amigas Margarida Duete Lourenço Bendo, Edna Diogo Cristovão e Dairine de Carvalho por estarem sempre vocês.

Agradeço, a minhas amigas Jacica, Gisele, ao Jaime Cristina, Cláudia Vasconcelhos e Crisolita Arnaldo por me conceder computador durntes esses ultimos tempo para assim terminar esse trabalho. Sem esquecer de agradecer aos trabalhadores, colegas e professores da UNILAB que estiveram presentes e me apoiaram durante toda essa trajetória. E em especial Aos meus queridos colegas caminhada e batalha da Terceira tuma de R.I da UNILAB e sem esquecer a melhor turma da UNILAB Bahia-2015.3.

Agradeço, a minha querida professora e amiga Ivette Tattiana por ter cuidado e segurado a minha mão durante os TCC 1 e 2, pois sei que não fui quem prometi ser, gratidão pela paciência e principalemnte por acreditar em mim, mesmo quando eu mesma já não acreditava. Ao meu Professor, Orientador e amigo, Magno Klein Silva, meu agradecimento pelo apoio e por ter acreditado neste projeto. Obrigada a todos!

RESUMO

Com o fim da Guerra civil Angola vê suas infraestruturas e econômicas degradadas, e com a situação humanitária bastante crítica. E isso fez com que o país procura-se meios para reconstruí-lo, atrás de empréstimos das instâncias internacionais como Banco Mundial e o FMI, mas devidos as inúmeras cláusulas e transparências exigidas, fez com que o governo que se encontrava no poder na época procurar outros meios de conseguir o empréstimo ou investimento para assim reerguer sua nação. Foi assim, que em 2004 o país restabeleceu sua relação com a China, através de acordos de cooperação para recuperação de infraestruturas, incluindo o Caminho-de-Ferro de Benguela. A presente pesquisa através da cooperação para o desenvolvimento e cooperação Sul-Sul pretende averiguar a cooperação sino-angolana e mudanças econômicas e sociais que o caminho de ferro de Benguela originou para o desenvolvimento do planalto central de Angola. O problema levantado foi resolvido recorrendo à análise qualitativa e aos métodos descritivo e exploratório visando o estado atual da situação económica e social; histórico no seguimento da evolução da cooperação para o desenvolvimento e suas projecções; e compreensivo a reflexão das relações China/Angola, suas necessidades presentes e efeitos futuros. Durante a pesquisa percebe-se que a relação Sino-Angolano está baseada no fornecimento de petróleo negociados em condições favoráveis à China, na qual Angola recebe mão de obra e investimentos chines para infraestrutura e Angola paga com o petróleo. É importante salientar que a visão chinesa de cooperação para o desenvolvimento é diferente da ocidental: liga-se ao fornecimento de matérias-primas e energia, uma relação de Sul para o Sul.

Palavras-chave: Angola - Relações econômicas exteriores. China - Relações econômicas exteriores. Cooperação Sul-Sul. Ferrovia de Benguela (Angola) - Estudos de caso.

ABSTRACT

With the end of the civil war, Angola sees its infrastructure and economic degraded, and the humanitarian situation is very critical. And this made the country look for ways to rebuild it, after loans from international bodies such as the World Bank and the IMF, but due to the numerous clauses and transparency required, it made the government that was in power at the time look for other ways to get the loan or investment to rebuild your nation. This is how, in 2004, the country reestablished its relationship with China, through cooperation agreements for the recovery of infrastructure, including the Benguela Railway. The present research through cooperation for development and South-South cooperation intends to investigate the Sino-Angolan cooperation and economic and social changes that the Benguela Railway originated for the development of the central plateau of Angola. The problem raised was solved using qualitative analysis and descriptive and exploratory methods aiming at the current state of the economic and social situation; history in following the evolution of cooperation for development and its projections; and comprehensive reflection on China/Angola relations, their present needs and future effects. During the research, it can be seen that the Sino-Angolan relationship is based on the supply of oil negotiated under favorable conditions to China, in which Angola receives Chinese manpower and investment for infrastructure and Angola pays with oil. It is important to point out that the Chinese vision of cooperation for development is different from the Western one: it is linked to the supply of raw materials and energy, a South-South relationship.

Keywords: Angola - Foreign economic relations. Benguela railway (Angola) - Case studies. China - Foreign economic relations. South-South cooperation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 1	Encontro entre líderes africanos e Chineses na FOCAC	23
Gráfico 1	A evolução do PIB chinês (1978-2017)	24
Gráfico 2	Visão geral dos dados do comércio bilateral china-áfrica	27
Mapa 1	A moderna Rota da Seda projetada pela China ampliará a influência econômica e geopolítica da potência asiática no mundo	28
Imagem 2 e 3	O atual e ex-presidente de Angola com o presidente da China	29
Mapa 2 e 3	Mapa de Angola e Mapa do Planalto Central	37
Imagem 4	Marcação para construir o CFB pelos cidadãos angolanos em 1902	38
Imagem 5	Caricatura de Celso Hermínio mostrando Robert Williams, de contrato no bolso, oferecendo a Portugal uma linha de caminho de ferro no Lobito	39
Imagem 6	Termo contratual concedido ao Robert Willians como garantia a linha ferroviária	39
Imagem 7	Caminho de ferro de benguela em 1940	40
Imagem 8	Chineses e Angolanos na Reconstrução da linha ferroviária	44
Imagem 9	Empreiteiro chinês entrega caminho-de-ferro de Benguela ao Governo de Angola	44
Imagem 10	A China entrega ao governo angolano a nova e última estação do Caminho de Ferro de Benguela, no Luau	45
Mapa 4	A estação reconstruída pela china e o mapa ilustrando a importância da linha no planalto central	45

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	COOPERAÇÃO SUL-SUL	15
2.1	COOPERAÇÃO E PENSAMENTO DO SUL	15
2.2	COOPERAÇÃO SUL SUL	19
2.3	HISTÓRIA DA COOPERAÇÃO SUL SUL	20
2.4	CRÍTICAS E FALHAS DA CSS	21
3	HISTÓRICO DA RELAÇÃO ÁFRICA-CHINA	22
3.1	RELAÇÃO CHINA E ÁFRICA	23
3.2	RELAÇÃO CHINA E ANGOLA	28
3.2.1	O início da relação China e Angola	29
3.2.2	A relação China-Angola	31
3.2.3	O desenvolvimento da Relação entre China e Angola	32
3.2.4	Comércio e investimento	33
4	CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA	35
4.1	ORIGEM DO PROJETO / PRIMEIRA FASE	37
4.2	PERÍODO PÓS 1975	40
4.3	ENTRADA DA PARTICIPAÇÃO CHINESA	42
4.4	IMPACTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS	46
4.4.1	Económicos	47
4.4.2	Sociais	47
5	CONCLUSÃO	49
	REFERÊNCIAS	51

1 INTRODUÇÃO

A ascensão da China como ator relevante nas relações internacionais a partir da década de 1990, principalmente, bem como a dinâmica das relações internacionais nos países da Ásia Oriental, tornaram-se questões de debates e estudos entre diversos intelectuais das Relações Internacionais, das Ciências Econômicas e Sociais, entre outros. Com a ascensão da China, o país passou a estreitar ainda mais os seus laços com os países em desenvolvimento (os do então chamado Sul Global).

A China se posicionou como parceiro estratégico destes países em desenvolvimento, tanto em termos diplomáticos quanto econômicos e estratégicos. Tem se apresentado, neste sentido, sendo o maior exportador e importador de bens de muitos países em desenvolvimento, e também grande investidor nesses países, em um movimento de intensificação das relações Sul-Sul. Deste modo, a China tem se comportado como grande propulsora do crescimento das relações comerciais e financeiras de muitos países em desenvolvimento, tanto de seus vizinhos no continente asiático, como em países da América Latina e África. Percebe-se, portanto, a partir da última década o surgimento de um movimento de aproximação estratégica com países do continente africano, sobretudo aqueles que são grandes produtores de recursos naturais, como o petróleo e outros minerais e matérias-primas, primordiais para a manutenção do crescimento da indústria chinesa e de sua economia como um todo.

A par disso, a China foi se destacando como um principal parceiro para Angola, que por influência de uma guerra civil fez com que o país ficasse totalmente destruído, a ponto de perder a maioria das infraestruturas econômicas possuídas, levando ao despovoamento do interior do país para a capital, deixando para trás todas as suas estruturas produtivas. Apenas com seu fim em abril de 2002, viu-se a necessidade de reerguer o país, fazendo com que o Governo de Angola criasse formas de reconstrução urgentes tendo em vista a indução do aumento qualitativo do capital humano, a recuperação de infraestruturas básicas e a reanimação econômica como meios de desenvolvimento. Mas devido às inúmeras dificuldades vigentes como a falta de recursos financeiros, mãos-de-obras qualificadas, pobreza, não o foram apropriados até o reaparecimento do governo chinês que se oferece para financiar o país a erguer-se.

Apesar da sua participação nos conflitos da luta de independência, foi o interesse pelo preço do petróleo que levou à aproximação de Angola e China. Iniciando-se assim os acordos

de cooperação bilateral determinados para reconstrução de infraestruturas sem qualquer objeção política ou ética por parte do financiador, além da vontade de ajudar.

A cooperação para o desenvolvimento nunca teve um significado unívoco. Desde o seu surgimento está em permanente reformulação. Se a tendermos enquadrada nas preocupações do PNUD, ou seja, ao crescimento económico deve corresponder um efectivo desenvolvimento humano (das capacidades intelectuais, necessidades básicas e aspirações, na forma sustentada), fica-nos a incerteza se a tipologia chinesa constitui um novo paradigma de cooperação para o desenvolvimento.

Apesar das pesquisas sobre a cooperação China-Angola (infraestrutura), existem poucos escritos sobre os ganhos existentes dessa cooperação. Existem inúmeras críticas sobre as reconstruções chinesas e com a sua enorme ascensão no continente africano, isto suscitou-nos a escrever sobre os frutos e impacto existente dessa cooperação. E como falar de todas seria de grande amplitude, resolvemos focar apenas uma infraestrutura, ou seja, o tráfego internacional no Caminho de Ferro de Benguela começou no período colonial português, com a construção da linha, mas foi suspenso em 1984, devido à guerra civil em Angola, que só terminou em 2002. Foi nessa época (propriamente 2004) que os chineses tomaram posse para a reabilitação.

Embora não seja o foco principal do nosso trabalho, mas compreender a cooperação para o desenvolvimento e cooperação Sul Sul será de extrema importância para alcançarmos o nosso objetivo de analisar a cooperação sino-angolana e mudanças económicas e sociais que o caminho de ferro de Benguela originou para o desenvolvimento do planalto central.

Objectivos gerais, desta presente monografia: Apontar o desempenho do governo de Angola na reabilitação do caminho de ferro de Benguela; Descrever a força empresarial chinesa na reconstrução do CFB; Compreender o fluxo migratório que a reconstrução do CFB agregou na zona envolvente.

Na formulação de desenvolvimento deste projecto tínhamos estabelecido uma investigação teórica e documental a complementar, eventualmente, com uma deslocação a Angola para estudo empírico e recolha de dados. Infelizmente devido a pandemia e compromissos pessoais a visita não se realizou. Com isso, a metodologia escolhida nesta monografia consiste na abordagem teórica-descritiva e exploratória com suporte dos estudos existentes e recém realizados em paralelo com a realidade atual da zona envolvente do Caminho-de-Ferro de Benguela, considerada a intervenção chinesa sobre a importante infraestrutura. A análise histórica, investigando a variação do fenómeno cooperação no decorrer do tempo, olhando a atualidade e procurando soluções possíveis associadas ao fato

em observação; e, de certa forma, compreensiva, uma vez que a relação China-Angola no campo económico é até certo ponto recente e são múltiplos e complexos os interesses de ambos. Interesses que, nem sempre são explícitos ou percebidos em fenómenos (ainda) de curta duração.

A escolha principal deste tema baseou-se pela complexidade que o assunto carrega, pois as relações sino-angolanas têm várias interpretações. Para tal, partimos de uma análise diacrónica e sincrónica para compreender e situar o dinamismo da sua atuação conjunta na construção do caminho de ferro que liga quase todas províncias do Sul de Angola e suas fronteiras (Congo, Zimbabwe). A pesquisa justifica-se principalmente na tentativa de entender a sua importância para o planalto central e seus impactos económicos e sociais tem causado na região envolvente. Já que é a única ferrovia do país que tem essa longitude e serve como meios para a locomoção dos diamantes que sai do RDC para a África do Sul.

Na introdução, apresenta o contexto do tema e das razões que suscitaram a escolha, formulando a questão de investigação e estabelecendo alguns objectivos com vista à respondê-las graças à algumas pistas que a literatura nos proporcionou, dando a conhecer as opções metodológicas, e finalmente a estruturação do trabalho. No capítulo 1, tem como foco compreender a cooperação Sul Sul desde seu surgimento até os momentos mais marcantes, mas para isso procuramos antes fazer uma abordagem em volta da ideia de cooperação na ótica das Relações internacionais, para assim compreendemos a noção de cooperação “internacional” para o “desenvolvimento” que mesmo não tendo uma definição exata, visto que sua definição ou conceito varia de acordo a realidade, época. No mesmo capítulo procuramos pensar a cooperação para o desenvolvimento na perspectiva chinesa dentro da cooperação Sul-Sul.

O capítulo 2, começamos por abordar sobre a relação China e África nas diferentes perspectivas, vimos a relação económica entre o país e o continente, os projetos e seus impactos principalmente no que tange a infraestrutura. Para logo entrarmos no foco do nosso trabalho, que é a relação entre China e Angola, destacamos a história entre ambos os países, que vem desde a década de 50, a participação da China em momentos importantes de Angola como na luta pela independência. Procuramos trazer de forma detalhada o desenvolvimento dessa relação, seja nos âmbitos económicos, investimentos.

O capítulo 3, aborda sobre o nosso objeto de pesquisa que é o caminho de ferro de benguela, que foi uma construção do tempo da colonização (1902), que ficou destruída devido a Guerra civil que perpetuou em Angola durante muitos anos (1978 a 2002), após seu fim, a vontade do governo e da população em erguer o país, o governo procurou fazer empréstimo

ao Banco Mundial e ao FMI para assim começar a reconstruir os estragos da Guerra, porém devido as cláusulas colocadas, o país desistiu e procurou aliar-se com china, país na qual já manteve relações passadas. Vimos a participação da empresa chinesa no decorrer da reconstrução do caminho de ferro, principalmente nas linhas que ligam Luau, seus impactos econômicos e sociais e seus planos futuros e principalmente a importância da ferrovia para o planalto central (a região que passa a linha). E por fim temos a nossa conclusão, bibliográficas e anexos.

2 COOPERAÇÃO SUL-SUL

2.1 COOPERAÇÃO E PENSAMENTO DO SUL

A ideia de cooperação está ligada ao ato ou efeito de cooperar, podendo ser definida como uma ação conjunta entre duas pessoas, países, organização que visa determinado objetivo comum. Segundo o dicionário On-line de Português, cooperação é a “*Ação de cooperar, de auxiliar e colaborar, prestando ajuda ou auxílio; dar contribuição para; colaboração ou contribuição*”¹.

No que diz respeito a governança global, nas perspectivas sinalizadas pela Organização das Nações Unidas (ONU), a cooperação internacional é lida como um modo de aproximação entre diferentes atores do cenário internacional com vistas à assistência necessária aos países na condução e execução de suas iniciativas de promoção do bem-estar da população (KEMCZINSKI, 2007: 4).

Os termos “cooperação internacional” e “desenvolvimento” estão presentes no atual debate sobre o cenário internacional. E ambos surgem no que se denomina como Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (CID). Percebe-se que este conceito nasce do pressuposto de que há uma responsabilidade coletiva de todos os atores, frente aos desafios com que se depara a civilização humana, atualmente, com relação ao alcance do bem-estar geral, desenvolvimento sustentável, justo e inclusivo.

De acordo com Bruno Ayllon (2014), a história da CID remonta ao final da II Guerra Mundial e desde então vem sendo utilizada como um instrumento político para combater as dificuldades econômicas e sociais dos países periféricos, podendo assim assumir diferentes

¹ Dicionário Online de Português <https://www.dicio.com.br/cooperacao/>

tipologias: técnica, científica e tecnológica, educacional, humanitária, cultural, econômica, financeira, aceitando, inclusive, formas mistas de cooperação.

A Cooperação para o Desenvolvimento pode ser definida como um sistema que articula a política entre os Estados, podendo haver a atuação de atores não governamentais, um conjunto de normas difundidas por organizações internacionais e a crença de que a promoção do desenvolvimento em bases solidárias seria uma solução desejável para as contradições e as desigualdades geradas pelo capitalismo no plano internacional (AYLLÓN, 2014; DORIA, 2011).

É importante realçar que apesar da definição apresentada a cima, o conceito da CpD varia à medida que o desenvolvimento é interpretado de forma diferente e em tempos diferentes. No geral, a essência da CpD consiste no consentimento de um país em apoiar outro para realizar o objetivo de desenvolvimento, o que leva a que ambas as partes, em particular o país receptor, beneficiem.

Segundo Caixeta (2014), surgiu a ideia de desenvolver o subdesenvolvimento e, atualmente, trata-se de promover o desenvolvimento equânime. Os conceitos utilizados na primeira fase eram “ajuda” e “assistência técnica”. Logo depois passou-se para “transferir tecnologia”, transmitir o “saber fazer” (*know how*), e, com isso, tais conceitos foram substituídos por “cooperação técnica”. Colocando em desuso a expressão “países subdesenvolvidos”, substituindo-a por “países em vias de desenvolvimento”. Tal mudança primeiramente aconteceu na Organização Mundial de Saúde e ampliou-se para outros países como a China. Por exemplo, o departamento responsável pela cooperação pelo desenvolvimento-CpD da China subordinado ao Ministério do Comércio foi chamado de Department of Foreign Assistance, os dois Papéis Brancos² elaborados por este departamento em 2011 e 2014, com o objetivo de apresentar o panorama geral sobre a CpD da China, foram intitulados como China’s Foreign Aid (SCIO, 2011, 2014). Desde 2018, cabe a uma nova agência denominada por China International Development Cooperation Agency o papel de gerir os programas de CpD. Tanto a “ajuda externa” como a “cooperação para o desenvolvimento” são agora citadas nos documentos oficiais desta agência (CIDCA, 2019).

Este facto indica que a definição da China de CpD é muito ampla e até ambígua. Davis (2008) e Winter e Wilson (2010) argumentam que existem elementos convergentes entre a definição de CpD chinesa e a Ajuda Pública ao Desenvolvimento (APD) do Comité de Ajuda

² Na China, o papel branco ou White Paper em inglês, refere-se a documentos publicados pelo governo com o objetivo de ilustrar ao público ou à comunidade internacional uma política ou posição oficial relativa a um assunto.

ao Desenvolvimento (CAD)³. De acordo com a OCDE (2018), a APD refere-se aos apoios financeiros do governo de um país da OCDE para um país em desenvolvimento ou uma organização multilateral. Tais apoios financeiros visam promover o desenvolvimento económico e o bem-estar social e contêm uma componente de perdão da dívida de cerca de 25%. Para resumir, a OCDE delimita o âmbito da APD através de quatro fatores: a natureza do país doador, a natureza do país recetor, o objetivo e a perceção do elemento concessivo do apoio total. A seguir, pretende-se verificar, com base nos dois papéis brancos China's Foreign Aid (SCIO, 2011) e China's Foreign Aid (2014) (SCIO, 2014), que a CpD da China também pode ser definida à luz destas quatro dimensões.

Pensadores como Edgar Morin e Boaventura de Sousa Santos defendem novas formas de pensamento sobre o Sul, pelo que assinalam sobre a necessidade de se formar novas epistemologias e produzir conhecimentos que sejam provenientes de outras culturas e civilizações, até então desprezadas, e localizadas no Sul.

O pensamento do Sul, segundo Morin (2011), deveria ser algo que problematizasse a noção presente de progresso e de desenvolvimento e que apontasse caminhos com criatividade e sensibilidade. Santos (2010 apud CAIXETA, 2014 p. 15) reforça ser necessário existir uma epistemologia do Sul, algo que surge da necessidade de se “democratizar, descolonizar e desmercantilizar o conhecimento contemporâneo”, com o objetivo de “melhor satisfazer os anseios das várias sociedades que o utilizem em seu desenvolvimento e deem vazão à produção de conhecimento neutro, pragmático e alternativo”.

Assim, apesar de ser denominada como cooperação para o desenvolvimento presente pesquisa tem o intuito de discutir a cooperação Sul-Sul para contribuir nos entendimentos e na sua prática a partir de um estudo de caso que é a parceria de cooperação Angola-China no âmbito da infraestrutura.

O Sul é aqui concebido metaforicamente como um campo de desafios epistêmicos que procuram reparar os danos e impactos historicamente causados pelo capitalismo na sua relação colonial com o mundo. Esta concepção do Sul sobrepõe-se em parte com o Sul geográfico, o conjunto de países e regiões do mundo que foram submetidos ao colonialismo europeu e que, com exceções como, por exemplo, da Austrália e da Nova Zelândia, não atingiram níveis de desenvolvimento económico semelhantes ao do Norte global (Europa e América do Norte) (SANTOS, 2010, p. 12-3).

³ O Comité de Ajuda ao Desenvolvimento (CAD) é uma subdivisão da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) que conta com a participação dos trinta países. O mandato deste comité é contribuir para o desenvolvimento sustentável nos países em desenvolvimento por meio de ajuda externa (OCDE, 2019).

Adicionalmente, o governo chinês enquadra a CpD na cooperação sul-sul (CSS), o que se constitui como uma outra característica. A inauguração da Conferência de Bandung, também referida como a Conferência Afro-Asiática é vista pela China como um momento crítico, que representou a sua aproximação aos países afro-asiáticos e o início da ajuda mútua entre países em desenvolvimento (CABANA, 2014). No período de Guerra Fria, esses países economicamente subdesenvolvidos e geopoliticamente independentes foram chamados de países do terceiro mundo. Como a maioria destes países se encontrava no hemisfério sul ao passo que os países desenvolvidos se encontram no hemisfério norte, o termo “cooperação sul-sul” foi criado na década 90 para designar a relação colaborativa entre os países subdesenvolvidos. Era considerado que a CSS decorria em orientação do princípio de igualdade e benefício mútuo, em contraste com a relação hierárquica e dominante da cooperação norte-sul (GRAY E GILLS, 2016). Em consequência da crise financeira de 2008, um papel mais ativo no mapa económico começou a ser desempenhado pelas novas potências, como a China, o Brasil, a Índia, a Rússia e a África do Sul, contribuindo para que a CSS adquirisse uma maior importância nos dias de hoje. Por instância, Pieterse (2011) considerou este fenómeno como um reequilíbrio global na sequência de duzentos anos de dominação NORTE-SUL.

A China, apesar de se localizar no hemisfério norte, identifica-se como um país do sul. A cooperação sul-sul ocupa uma posição relevante na sua política externa que decorre em três pilares. Primeiro, a China tenta reforçar as relações bilaterais com os países asiáticos, africanos e americano-latinos por meio de comércio e CpD. Em segundo lugar, a China procura aproveitar a sua identidade de país do sul para consolidar a sua presença noutras regiões. Para tal, participou em organizações regionais, bem como presidiu organizações intergovernamentais no âmbito da CSS, como o Fórum para a Cooperação China-África (FOCAC). Em terceiro, procurou aprofundar a cooperação com os países do Sul para executar influência sobre a agenda das organizações internacionais, onde o G77⁴ se constitui como um exemplo.

⁴ O Grupo dos 77 (G77) é uma liga fundada por 77 países em desenvolvimento em 1964. O objetivo desta liga é promover os interesses económicos coletivos dos seus membros e a capacidade de negociação dos países deste grupo face à ONU. Atualmente, 134 países estão nesta liga incluindo a China (G77, 2019).

2.2 COOPERAÇÃO SUL SUL

A Cooperação Sul-Sul⁵ é um processo em que dois ou mais países em desenvolvimento buscam atingir objetivos comuns ou individuais por meio do intercâmbio de experiências, conhecimentos, habilidades e recursos (ONU, 2013). Para tanto, esses países formam parcerias que podem envolver governos, sociedade civil, universidades, empresas, bem como outras instituições nacionais, regionais ou internacionais. Mas quando a parceria é facilitada por um organismo multilateral ou país desenvolvido, fala-se em Cooperação Sul-Sul Trilateral⁶ (ONU, 2013).

Alguns dos seus objetivos estão pautados em: fomentar a autossuficiência dos países em desenvolvimento; intercâmbio de experiências e compartilhamento de recursos; criar e fortalecer as capacidades tecnológicas existentes nos países em desenvolvimento; aumentar e melhorar as comunicações entre os países; permitir aos países alcançar um maior grau de participação nas atividades econômicas internacionais, entre outros. (SIQUEIRA, 2013; FERREIRA, 2012; MILANI, 2012; GONÇALVES, 2011; COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2010).

Como já vimos, a Cooperação Sul-Sul, por outro lado, prega que as transações devem constituir uma relação em que parceiros encontram benefícios mútuos ao cooperar. Nessa cooperação, ambos não só projetam seus interesses, mas também deveriam participar de forma horizontal da formulação, aplicação e revisão de propostas. (PISETA, 2018)⁷

Ao acompanhar os avanços da CSS, muita das vezes, leva-se em conta o desenvolvimento dos países do Sul, explicitados, notadamente, nos duzentos anos de independência, na América do Sul, e nos cinquenta anos dos países da África Subsaariana, o que pode ser evidenciado nas palavras do economista egípcio Samir Amin.

Conforme Caixeta (2014), existe um mal-uso em definir o termo “cooperação Sul-Sul” e isto tem causado certa confusão e enfatizando a necessidade de melhor definição por parte

⁵ A Cooperação Sul-Sul (CSS) como “um processo pelo qual dois ou mais países em desenvolvimento buscam seus objetivos de desenvolvimento de capacidades individuais e/ou compartilhados através do intercâmbio de conhecimentos, habilidades, recursos e expertise técnica, e através de ações coletivas regionais e inter-regionais, incluindo parcerias que envolvem governos, organizações regionais, sociedade civil, academia e o setor privado, para seu benefício individual e/ou mútuo dentro e entre regiões. A Cooperação Sul-Sul não substitui, mas sim complementa a Cooperação Norte-Sul” acesso em: <https://www.ilo.org/brasil/temas/south-south/lang-pt/index.htm>

⁶ Já a Cooperação Sul-Sul Triangular (CSST) é definida no mesmo documento pelas Nações Unidas como a Cooperação Sul-Sul apoiada por um país desenvolvido ou uma organização multilateral. A CSST é hoje uma modalidade importante da cooperação para o desenvolvimento, baseada em intercâmbios financeiros e não financeiros entre pares.

⁷ PISETA, Ivan. CID: entenda a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento. Publicado em 16 de outubro de 2018. Acessado em 20 de junho de 2021 em: <https://www.politize.com.br/cid-cooperacao-internacional>

de quem a utiliza. Desde a frequência da participação dos países do Sul em fóruns internacionais, cooperação eminentemente política, até a troca de experiências e o conhecimento entre representantes do governo, em várias pastas, o perdão das dívidas entre países, a concessão de bolsas a alunos estrangeiros, tudo tem sido compreendido no uso da expressão “cooperação Sul-Sul”.

2.3 HISTÓRIA DA COOPERAÇÃO SUL SUL

Conforme boa parte dos autores, as práticas da cooperação Sul-Sul⁸ surgiram com a Conferência de Bandung, em 1955, que introduziu a oportunidade dos países recém independentes se unirem, sem unirem-se aos blocos que disputavam espaços de influência durante a Guerra Fria. A Iª Reunião da UNCTAD⁹, em 1964, permitiu a aproximação e de verbalizar as reivindicações por novos regramentos do comércio internacional que fossem menos prejudiciais aos países exportadores de matéria-prima. O mesmo ocorreu com a criação, pela Assembleia Geral da ONU, em 1972, do Grupo de Trabalho com o propósito de estudar a melhor forma de promover a cooperação entre países em desenvolvimento, por considerar tais relacionamentos mais alinhados e apropriados para atender aos anseios dos países (SOARES, 1994; AYLLÓN 2013, CAIXETA, 2014: 25).

Foi na conferência Bandung onde muitos dos países recém-independentes encontraram-se para estabelecer bases entre países do Sul no que mais tarde veio a ser conhecida como a cooperação Sul-Sul, motivada pelos ideais do respeito aos direitos fundamentais, à soberania e à integridade territorial de todas as nações; não intervenção e não ingerência em assuntos internos etc..., Bandung não apenas manifestou a vontade de autodeterminação dos povos, como condenou a segregação racial, a discriminação, o colonialismo e ainda defendeu o desarmamento total sob os auspícios da ONU, ao citar que a lógica bipolar ao invés de manter a estabilidade trazia insegurança, e o pavor de uma guerra atômica (SOARES, 1994; LEITE, 2008; GONÇALVES, 2011).

Partindo de compilações de outros pesquisadores sobre a história da CSS, procurou-se nessa sessão apresentar alguns dos acontecimentos mais macantes, como:

⁸ Historicamente, começou em 1950 e 1960, momento de criação do Movimento dos Países Não-Alinhados e do Grupo dos 77 (G77) que buscavam ultrapassar a herança colonial e assim alcançar o desenvolvimento durante a Guerra Fria, entendendo o ato conjunto como um modo de ter benefícios mútuos e se distanciar da influência política e econômica dos países dominantes no sistema internacional (SILVA, 2010, p.3).

⁹ A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento foi estabelecida em 1964, em Genebra, Suíça, no contexto das discussões de liberalização do comércio no Acordo Geral de Tarifas e Comércio

- a Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (1964);
- a criação do G-77 nas Nações Unidas e a Nova Ordem Econômica Internacional; a Conferência de Buenos Aires e seu Plano de Ação sobre Cooperação Técnica entre Países em Desenvolvimento (1978) chama atenção devido as mudanças na relação entre países desenvolvidos e em desenvolvimento e denuncia sua governança, anacrônica e desigual; a instalação da agência turca de cooperação e desenvolvimento (TIKA) em 1992;
- o reestabelecimento, com a mudança terminológica, da Unidade de Cooperação Sul-Sul no âmbito do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (1996);
- a cerimônia do Primeiro Fórum de Cooperação China-África em Beijing (2000);
- o Fórum Índia-Brasil-África do Sul (IBAS) em 2003;
- a comemoração do ano da África para a cooperação turca em 2005;
- o lançamento pelo Brasil de seu primeiro relatório, preparado pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) e pela Agência Brasileira de Cooperação (ABC), sobre cooperação para o desenvolvimento (2010);
- a fundação da Agência Mexicana de Desenvolvimento e Cooperação (AMEXCID) em 2011; o lançamento do Programa de Cooperação Técnica Descentralizada Sul-Sul do governo brasileiro, com edital com valor global de US\$ 2 milhões para projetos concebidos por municípios e estados (2012);
- o debate entre os BRICS sobre a criação de um banco de desenvolvimento, a partir da iniciativa indiana em 2012, entre outros (SOARES, 1994; MILANI, 2012; CAMPOS et al., 2011; GARCÍA, 2011, CAIXETA, 2014).

Para Milani, existe uma conjuntura de mudanças na ordem internacional que vem contribuído para que haja um olhar mais cauteloso e analítico no que tange a ideia de cooperação Sul Sul, ou seja, “[...] emergência de novos Estados promotores da bandeira da CSS, parece se impor um olhar mais cuidadoso, analítico e empírico sobre essa realidade da cooperação” (MILANI, 2012, p. 224). Nos anos 2000 vários países do Sul têm construído capacidades técnicas e financeiras significativas, transferindo parte desses recursos para

outros países do Sul no contexto de uma abordagem abrangente de Cooperação Sul-Sul para a gestão de problemas globais, e isso tem contribuído para melhorar a imagem do Sul como composto de países atrasados e em desenvolvimento.

2.4. CRÍTICAS E FALHAS DA CSS

Não se pode generalizar e afirmar que a modalidade de cooperação Sul-Sul sempre promove práticas dialógicas, que beneficiem ambos os parceiros, como vem sendo conceituada. Como vimos, muitas vezes reproduz-se o modelo de dominação, mesmo sem ter a intenção para a tal, ou seja, sempre existira um Sul do Sul, e talvez esse Sul seja o Norte dos demais. O modelo da matriz colonial de poder eurocêntrico, evidenciado nos estudos de Quijano (2005 *apud* CAIXETA, 2014). Vários dos factores acima mencionados sugerem que, na prática, esta cooperação reproduz a típica relação Norte. Mesmo que os princípios diplomáticos e o modelo de desenvolvimento chineses, rejeitam qualquer envolvimento nos assuntos internos de estados soberanos, preocupam os actores ocidentais que têm procurado estimular a “boa governação no mundo em desenvolvimento”, acusando Pequim de ignorar as violações de direitos humanos dos governos que lhe têm garantido acesso aos recursos energéticos vitais para o seu crescimento económico. Como se eles não violarem os direitos humanos.

Quanto ao nível do agente estatal, a evolução da CSS combina um discurso de solidariedade internacional com interesses políticos, económicos, sociais e culturais dos Estados "doadores emergentes". Ou seja, o discurso anunciado da solidariedade é real, e tem fundamento em contextos históricos, culturais e regionais, porém não se encontra separado dos interesses das nações envolvidas, do lado do Estado que oferece cooperação e do que a recebe. Brasil e China podem obter ganhos (económicos, políticos, simbólicos) por meio da cooperação, da mesma forma que Moçambique, Angola, Mali ou Quênia podem barganhar a favor de seus interesses diante de um leque mais amplo de ofertas de cooperação (PINHEIRO; MILANI, 2012)

Kabunda (2006) chama a atenção para os conceitos e práticas difusos que se apresentam no cenário da CSS. Além da dificuldade conceitual no nível da concepção filosófica da CSS, existe pouca certeza dos resultados desses projetos por parte da população. Além disso, menciona-se a falta de informação sobre as atividades mais concretas dos sócios do Sul, que permita realizar análises de impactos. Tudo isso impede que os benefícios sejam equivalentes, para ambas as partes da parceria Sul-Sul e favoreça o desenvolvimento de todo

o continente africano. Kabunda (2006) cita, ainda que alguns problemas da CSS na África como, por exemplo, o interesse das nações em aumentar o poder de negociação em defesa de seus interesses comuns, uma vez que o Sul não é bloco coeso, e é notório que os projetos de CSS estão, quase sempre, centrados em países africanos ricos em recursos naturais (petróleo, diamante, cobre) e geopoliticamente estratégicos.

Houve, em meados da década de 2010, “um aumento das relações comerciais da China, país com maior crescimento econômico do mundo desde a década de 1990, com países do continente africano”. Milani, (2012: 7), ainda sublinha que o Grande interesse da potência emergente reside na obtenção de recursos naturais, em especial os energéticos, como petróleo e outros minerais, para suprir as demandas da sua produção industrial em constante ascensão.

No caso Chines, Segundo Milani e Carvalho (2012: 17), a CpD acontece de muitas formas, desde o “envio de missões médicas por dois anos, a construção de rodovias e pontes, cooperação técnica, a instalação de estações termelétricas, até programas de treinamento e empréstimos de apoio ao comércio exterior” O país realiza doações, empréstimos a juro zero e empréstimos subsidiados. As doações e os empréstimos concedidos sem cobrança de juros são gerenciados pelo Ministério do Comércio, seguindo orientações da política externa chinesa. “Os empréstimos subsidiados são operacionalizados pelo EXIMBANK, combinando prioridades diplomáticas e objetivos de desenvolvimento econômico” (MILANI e CARVALHO, 2012, p. 17) A estas críticas os líderes chineses respondem com o princípio sagrado do respeito pela soberania dos estados em prol da paz internacional, evidenciando a sua política de cooperação e apoio ao desenvolvimento.

3 HISTÓRICO DA RELAÇÃO ÁFRICA-CHINA

Segundo Xiaoyun Li (2006), as relações chinesas com os países africanos passaram por três fases principais. Durante a Fase I (1950-1974), a China forneceu ajuda política baseada na exportação de ideologia. Na Fase II (1974-1990), o país promoveu ajustes e transformações, bem como uma diminuição relativa da ajuda externa. Já a Fase III (1991- aos dias de hoje) apresenta a provisão de apoio financeiro, comercial e técnico com objetivos integrado. Um dos encontros entre China e os Líderes africanos como ilustra (IMAGEM 1). Esses objetivos são focados em benefícios econômicos, reciprocidade e benefício mútuo, bem como na integração da ideologia política e nas responsabilidades como país líder no mundo,

Imagem 1 - Encontro entre líderes africanos e Chineses na FOCAC.



Fonte: <https://cee.fiocruz.br/?q=AfricaeChina#:~:text=Segundo%20a%20Campanha%20do%20Jubileu,55%25%20das%20taxas%20de%20juros.>

3.1 RELAÇÃO CHINA E ÁFRICA

A oferta de cooperação por parte da China teve início em 1956, com o Egito, depois com a sua participação na luta pela independência de Angola e mais tarde na guerra civil, mas a mesma só se intensificou a partir dos anos noventa, em novos moldes de cooperação, quando a China se tornou um importador líquido de petróleo, iniciando um conjunto de reformas econômicas e de integração na economia global e o reforço de suas relações com a Europa e os Estados Unidos (FERREIRA, 2010; PASCOAL, 2013). Neste contexto, a República Popular da China “apoiava ativamente o processo de descolonização do continente africano, como forma de aumentar a sua influência política e de conquistar novos parceiros” (VISENTINI; OLIVEIRA, 2012: 27).

Em 1971, com significativo apoio dos países africanos, a China substituiu a República da China (RC)¹⁰ em Taiwan no Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU)¹¹. A partir disso, passou a ser reconhecida internacionalmente como a “China legítima” e obteve reconhecimento de muitos Estados, tornando-se um parceiro africano estratégico para questões internacionais. (LOOY, 2006; RYSDIK, 2010; LOPES; NASCIMENTO; VADELL, 2013).

Já durante a década de 1980, a China demonstrou menos interesse pela África, visto que intensificou suas relações com a ex-URSS e os EUA, ainda em busca de reconhecimento internacional. No entanto, em 1989, os eventos na Praça da Paz Celestial¹² fizeram com que o

¹⁰ Nome oficial do Estado conhecido como Taiwan.

¹¹ Órgão da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pela paz e segurança internacionais. Formado por cinco membros permanentes – EUA, Rússia, RU, França e RPC – e dez não-permanentes, eleitos pela Assembleia Geral para um mandato de dois anos (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, [2008]).

¹² Em 4 de junho de 1989, protestos contra o governo comunista de Deng Xiaoping (1904-1997) foram violentamente reprimidos pelas Forças Armadas (FA) chinesas na Praça da Paz Celestial. Tal fato repercutiu

mundo ocidental questionasse o autoritarismo do governo chinês, levando a China a se concentrar em outras regiões, como os Estados africanos. A partir de então, a cooperação Sul-Sul foi intensificada entre China e África (LOOY, 2006).

No início do século XXI, o extraordinário crescimento econômico chinês, constatado pela elevação do seu Produto Interno Bruto (PIB) (GRAF.1) alterou sua política externa, tornando-se a base para sua ascensão ao status de grande potência mundial. Assim sendo, Saraiva (2008) e Mendes (2010) entendem que a China passou a apoiar sua inserção internacional em duas prioridades: evitar o reconhecimento internacional de Taiwan como Estado soberano e assegurar o acesso aos recursos energéticos que possibilitam o desenvolvimento do país.

Gráfico 1 - A evolução do PIB chinês (1978-2017)



Fonte: Evolução do PIB chinês — Foto: Reprodução/BBC

Tendo em vista esse cenário, Kaplan (2013) afirma que a China começou a construir relações em lugares remotos que pudessem oferecer os recursos necessários ao seu crescimento, tal qual o fez em partes da África Subsaariana, rica em petróleo e minerais. O autor ainda classificou a RPC como uma potência hiperrealista, por considerar que ela se voltou para o exterior em razão da necessidade de sobrevivência e de expansão econômica, interesses nacionais vitais.

Desde que a China passou a cooperar com a África Subsaariana, no começo deste século, o PIB do subcontinente saltou de 378 bilhões de dólares a 1,8 trilhão (em 2014), seu melhor momento histórico. A renda média per capita aumentou de 531 dólares (ano 2000) a 1803 dólares (também em 2014) (ANGOP, 2017). Em 2014, o comércio entre chineses e seus sócios africanos foi de US\$ 215 bilhões. Mesmo com a desaceleração da economia chinesa,

internacionalmente de forma negativa, a ponto de reduzir substancialmente a entrada de capital e de indústrias estrangeiras na China (BLAINEY, 2010).

com um impacto negativo para este comércio, os números já estão se recuperando, se aproximando cada vez mais dos níveis daquele 2014, fechando 2018 com um intercâmbio total de US\$ 204 bilhões e um aumento das importações que se traduz na maior porcentagem de crescimento do mundo. (ANGOP, 2017)

O atual desenvolvimento africano depende de comprar recursos e mercadorias por parte da China. Após um fortíssimo “boom” na década de 80, e na primeira metade da década atual, o crescimento econômico chinês vem se desacelerando, que repercute, por consequência, na economia dos países africanos com os quais ela se relaciona, principalmente aqueles que exportam ferro, cobre e petróleo, as matérias-primas que mais interessam a Pequim.

Garcia (2019) salienta que, enquanto os chineses importam matérias primas, em Angola por falta indústria importa os produtos já terminados, algo que tem feito com que haja pouco uso dos produtos nacionais, e isso acontece mesmo com uma certa questionável qualidade nos produtos chineses, devido a sua pequena durabilidade “made in china”. A ideia passa, inevitavelmente, por uma “globalização” dos acordos comerciais, e uma “diversificação do mercado”. Ainda assim, o autor, continua dizendo que a China parece que não pretende impor obstáculos à ideia de uma “diversificação” do mercado africano, desde que estejam assegurados os seus interesses.

[...] os países africanos importam quase tudo da China e exportam quase tudo à China, enquanto Pequim importa a maioria dos seus produtos de outros países asiáticos. Do mesmo modo, a maioria de exportações chinesas são para os Estados Unidos, Hong Kong, Japão, Alemanha e Coreia do Sul, demonstrando, assim, que seu interesse na África é meramente comercial (comprar recursos e vender infraestrutura) e não colonial. O país africano ao que mais exportam é a África do Sul, que representa somente 0,65% do total das exportações chinesas. (GARCIA, 2019, S/P)

Para alguns líderes africanos, a China é o parceiro ideal para escapar às sanções ocidentais e ao controlo sobre questões de direitos humanos e boa governação, obtendo com facilidade linhas de crédito e infraestruturas em troca de recursos naturais, mas para uma boa parte da população isso agrada, isso porque que a parceria com a china tem sido usada como forma de fuga do governo para a corrupção, já que não se tem uma transparencia de onde vai o dinheiro dos emprestimo que a China concede ao país.

Sendo que a política exterior chinesa se apresentou dissociada de qualquer ideologia ou sistema de governo que intencionasse difundir e tampouco importou-se com o tipo de regime com que se relacionava. (KAPLAN, 2013). Ademais, o seu apoio ao desenvolvimento

dos países era incondicional, isto é, não impunha normas de boa governança ou o respeito aos direitos humanos. Tais princípios de atuação chinesa passaram a ser denominados de "Consenso de Pequim" sendo um modelo que contraria a ideia de liberalização política ou reformas econômicas como condições fundamentais para o desenvolvimento de longo prazo. Desse modo, o desenvolvimento é estimulado por meio do comércio e investimento em infraestruturas e instituições sociais (MENDES, 2010). Um ponto importante na política externa da China é fortalecer e desenvolver relações amigáveis e cooperativas com a maioria dos países em desenvolvimento, incluindo os países africanos.

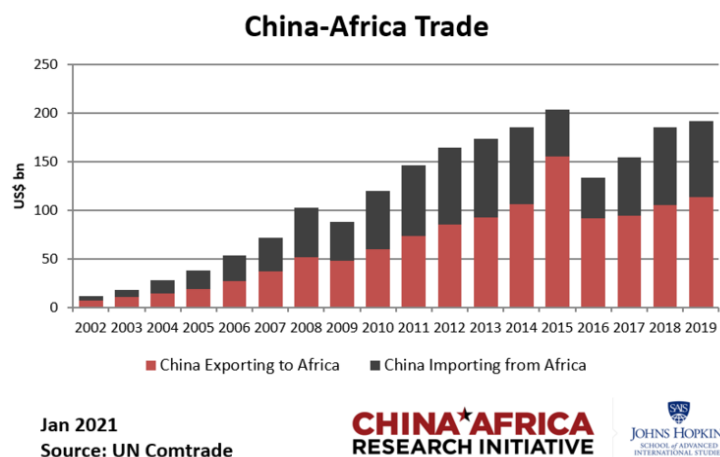
A expansão do interesse estratégico chinês em África não se explica somente por sua necessidade de acesso a fontes de petróleo e demais recursos naturais. Da mesma forma, havia também a vontade de vincular o mercado consumidor africano, em ascensão, às suas dinâmicas de investimento e comércio, assim como o interesse político de ampliar a projeção diplomática do país em órgãos multilaterais no sistema internacional (ALVES, J., 2015). Com relação a tal projeção, Pautasso (2016) destaca o ingresso da RPC na Organização Mundial do Comércio (OMC) em 2001 e o seu maior protagonismo junto ao Fundo Monetário Internacional (FMI) no início do século XXI.

Percebe-se que a China passou a se inserir na cooperação Sul-Sul neste século. De maneira geral, Pequim buscou atingir seus objetivos de maneira pragmática em relações revestidas de uma aparência mutuamente benéfica. Dessa forma, converteu-se em uma alternativa de parceria, à primeira vista, interessante aos países africanos, na medida em que colaborava em termos econômicos e políticos com eles, sem interferir em suas soberanias. Assim, a inserção chinesa na África exemplifica a sua liderança no mundo dos países em desenvolvimento, apresentando-se como um exemplo da relação de Cooperação Sul-Sul (TAYLOR, 2011).

É nesse contexto que, no ano 2000, foi criado o *Forum on China-Africa Cooperation* (FOCAC) representa um incentivo a “institucionalização das relações sino-africanas” e encorajamento da cooperação Sul-Sul. As Conferências Ministeriais do Fórum realizam-se a cada três anos (2000; 2003; 2006; 2009, 2012, 2015, 2018 e 2020), alterando-se as sedes entre a China e a África (PAUTASSO, 2009) e conta com a participação de 45 países africanos. O FOCAC foi considerado um marco de renovação da aliança estratégica Sul-Sul e se fundamenta na confiança recíproca, na igualdade política, no intercâmbio cultural e na cooperação econômica *win-win* (ganha, ganha, onde todos se beneficiam de alguma maneira) e intercâmbio cultural (KONINGS, 2007). Essa cooperação levou a um incremento substancial do comércio bilateral sino-africano (veja o gráfico 2), tendo a China se tornado o

maior parceiro comercial da África em 2009, bem como ao aumento do volume de investimentos e de recursos de ajuda por parte da RPC (LOPES; NASCIMENTO; VADELL, 2013; PAUTASSO, 2016).

Grafico 2 - Visão geral dos dados do comércio bilateral china-áfrica



Fonte: <http://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade>

Enquanto que na segunda década do século XXI, de acordo com Delage (2017), a chegada ao poder de Xi Jinping, em 2013, levou a uma nova transformação da política externa chinesa, que passou a buscar a paridade nas relações com os EUA. Como consequência, no mesmo ano, o presidente chinês anunciou a *Belt and Road Initiative* (BRI)¹³ (veja figura 1), em ambicioso projeto chinês para alavancar sua inserção internacional:

[...] a Nova Rota da Seda busca os seguintes elementos da cooperação: a coordenação das políticas, a conectividade das instalações, o comércio desimpedido, a integração financeira e o intercâmbio de pessoas. Para tanto, os objetivos são alinhar e coordenar as estratégias de desenvolvimento desses países; criar demandas e oportunidades de emprego; promover confiança, paz e prosperidade. O plano deixa claro a disposição do governo chinês em arcar com mais responsabilidades e obrigações dentro das suas possibilidades e de promover os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica. Segundo o documento, há (*sic*) Nova Rota subdivide-se no Cinturão Econômico ligando a China-Ásia Central-Rússia-Europa (Báltico); e a Rota Marítima, projetada para ir da costa da China para a Europa através do Mar do Sul da China e do Oceano Índico em uma rota, e da costa da China através do Mar do Sul da China para o Pacífico Sul na outra (PAUTASSO, 2016, p. 127).

¹³ Inicialmente denominada de *One Belt, One Road* (OBOR). Também chamada, atualmente, de estratégia da Nova Rota da Seda, em alusão à rota utilizada na antiguidade no comércio de seda entre o Oriente e a Europa (DELAGE, 2017)

Mapa 1 - A moderna Rota da Seda projetada pela China ampliará a influência econômica e geopolítica da potência asiática no mundo



Fonte: <https://bonifacio.net.br/introducao-a-insercao-internacional-da-china/>

Assim, pode-se perceber que a atual política internacional chinesa interfere de duas formas principais no continente africano. A primeira, direta e específica, por meio dos encontros do FOCAC realizados trienalmente. A segunda, de forma mais ampla e indireta, com o continente africano inserido na BRI. No que tange a essa iniciativa, verificamos que, em virtude de sua localização geográfica, o Quênia, a Somália, o Djibuti e o Egito exercem papéis relevantes para a rota marítima da estratégia.

Sendo que muito dos críticos afirmam que imigrantes chineses ocupam os postos de trabalho dos africanos, em detrimento da mão-de-obra local. Também sustentam que, quando se contrata pessoal africano, as medidas de segurança são baixas e os cuidados com o meio ambiente são insuficientes. Do mesmo modo, argumentam que os chineses levam adiante sua investida econômica somente nos países que possuem os recursos de que necessitam, e abandonam os demais. (LECHINI, 2013)

Segundo Lechini (2013), é vital que as instituições locais africanas sejam fortalecidas. Muitas delas foram acusadas de corrupção pela condução tanto das relações econômicas com as empresas ocidentais quanto com as chinesas. Contudo, percebe-se que o envolvimento chinês em África foi para além do financiamento e capacitação de guerrilheiros dos movimentos anticoloniais. Percebe-se também ao desenvolvimento de infraestruturas em quase todo o continente africano.

3.2 RELAÇÃO CHINA E ANGOLA

As relações sino-angolanas tiveram início durante a guerra de independência de Angola. E hoje Angola é um dos parceiros estratégicos da China na África Subsaariana, assim

como China é para Angola o principal mercado para suas exportações de petróleo, cuja extração é a principal atividade econômica no país.

Imagem 2 e 3 - O atual e ex-presidente de Angola com o presidente da China.



3.2.1 O início da relação China e Angola

Bandung introduz questões profundas no pensamento social, como: (1) o anticolonialismo; (2) a afirmação da independência; (3) e o neutralismo político na forma alternativa do Terceiro Mundo. África não é indiferente a estas modificações que afetam a estrutura internacional.

Neste período a União Soviética e a China procuravam ganhar vantagem sobre o emergente Terceiro Mundo africano, tendo as suas estratégias de aquisição de influência algumas semelhanças: (1) um processo de penetração ideológico suportado por ações de propaganda (existindo aqui diferenças: a URSS adoptou formas de ajuda cultural e formação de quadros; enquanto a China avançava com métodos radicais assentes na ação violenta¹⁴); (2) ajuda económica e técnica; (3) e ajuda militar (nas formas de material de guerra e formação de quadros em guerrilha). A estratégia chinesa parece ter sido mais duradoura para o que podem ter contribuído: (1) a sua imagem de liderança saída da Conferência de Bandung; (2) as semelhanças com África no que respeita ao passado colonial; (3) e o estabelecimento de relações diplomáticas com os Estados africanos.

Na África lusófona o sentimento de autodeterminação e independência é expresso e reivindicado para Angola por Holden Roberto (UPA) na segunda Conferência dos Povos Africanos, realizada em Tunes em Janeiro de 1960. O apelo recebe a simpatia da comunidade internacional e o apoio declarado da Organização de Unidade Africana (OUA). Contudo, só na terceira Conferência dos Povos Africanos realizada no Cairo em Março de 1961, “a independência de todas as possessões portuguesas foi reclamada” (DECRAENE, 1959 *APUD* GARCIA, 2000: 55).

¹⁴ “The dominant message of communist China during this period was revolution – revolution against colonialism and imperialism. China thought that on its way to genuine socialist revolution and saw itself as having a role in furthering this revolution” (Cf. Ian Taylor, 2006).

Em Angola, no início a China aproxima-se das posições da OUA e apoia, mesmo que não formalmente, a FNLA e o GRAE. O seu envolvimento formal com Angola dá-se por intermédio de Jonas Savimbi, antigo quadro da FNLA saído em ruptura porque, segundo Guimarães (2001: 78), “Helder Roberto apoiava os EUA e preconizava métodos leves de guerrilha, enquanto Savimbi desejava: (1) a luta a partir do interior de Angola; e (2) apoios menos conotados com o Ocidente”.

As características de Savimbi enquadravam-se no pensamento revolucionário chinês de esforço contra os regimes coloniais e contenção da estra tégia da URSS de domínio do mundo, na qual a subordinação de África ao interesse e influência dos soviets era indispensável para o envolvimento da Europa. Restava à China aguardar a oportunidade de proporcionar ao presidente da UNITA uma estrutura ideológica, material e financeira.

A partir de abril de 1964, Savimbi, aconselhado por presidente Abdul Nasser do Egipto, procurou apoio para suas ideias. A União Soviética, com quem manteve contatos até 1966, insistia para que se alie ao MPLA. Em 1965, tem o primeiro contato com a China. Esta onde propõe-lhe a formação de uma dezena de quadros.¹⁵ Com efeito, a estrutura assente no modelo maoísta distinguia-se por uma estrutura política altamente centralizada subordinada à ala militar do movimento desenvolveu um estilo de grande proximidade e cumplicidade com as populações, o que proporcionou elevado grau de desempenho à UNITA e marcou o seu percurso e a vida de Angola.

Esta cooperação, em parte devida às ligações dos dirigentes chineses com Mobutu Sese Seko¹⁶ e à estratégia da China de contenção da influência da URSS na região, cessa cerca de novembro de 1975, quando o envolvimento da FNLA com os serviços de inteligência americanos (CIA) e com a África do Sul (GUIMARÃES, 2001: 160) são por demais evidentes e colocam em risco a imagem e interesses da China junto dos países em desenvolvimento, seus aliados no movimento do Terceiro Mundo.

¹⁵ “Os Chineses deram-me 30 mil dólares e eu fui a Brazzaville, Lusaka e Dar-Es-Salaam, para ali persuadir 11 dos meus compatriotas a acompanharem-me à Academia Militar de Nanquim. Nós permanecemos ali 4 meses, de Abril a Julho de 1965”. Entrevista de Jonas Savimbi à revista “Jeune Afrique”, Agosto de 1984.

¹⁶Foi um político zairense, de seu nome original Joseph Désiré Mobutu. Nasceu em 1930, em Lisala, no antigo Congo Belga (atual República Democrática do Congo). Com uma imagem marcada pelo uso de um chapéu de pele de leopardo e uma bengala, fica para a história contemporânea de África como um dos mais poderosos governantes do continente. Mobutu alistou-se em 1949 no exército, como sargento da Força Pública congoleza. Envolveu-se na luta pela independência, que foi conseguida em 1960, exercendo então o cargo de secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros.

3.2.2 A relação China-Angola

Na virada para o século XXI, as ligações entre China e Angola foram beneficiaram por um conjunto de fatores favoráveis ao incremento da sua cooperação bilateral, tendo o petróleo funcionado como denominador comum dos interesses sino-angolanos. A conjuntura mundial impelia a China a garantir recursos energéticos de suporte ao seu crescimento e segurança sustentados; a conjuntura interna angolana, superada a guerra e abertas perspectivas de paz duradoura, impelia o Governo a procurar financiamentos para, numa primeira etapa do relançamento do país, recuperar sua infraestrutura.

O modelo das relações sino-angolanas pode ser interpretada da seguinte forma, para a China, Angola oferece possibilidades de garantir fornecimento estável, em troca de ajuda para viabilizar as infra-estruturas para a extração e a comercialização das riquezas naturais. Angola também é vista para com a China como um aliado na política externa chinesa de ascensão pacífica, na qual a China busca convencer o Mundo de que a sua geopolítica externa e fortalecimento não são ameaças a ordens internacionais e nem para os interesses do Ocidente. Nesta pesquisa, nosso foco foi na infraestrutura. Neste subtema, iremos analisar a participação da China em uma das maiores obras de infraestruturas do país e do planalto central. Após a transferência da posse da ferrovia de Benguela para o estado angolano em 2001, sua gestão foi atribuída a uma comissão de gestão, nomeada pelo ministro dos transportes, através do Despacho nº 19/01 de novembro de 2001.

Desde 2002 empresas privadas chinesas, apoiadas financeiramente pelo China Construction Bank e pelo China's EximBank, atuavam na recuperação das infraestruturas angolanas. Esta aposta do investimento privado chinês, bem como o de outros países, era bem acolhida, mas tinha alcance limitado face às necessidades de recuperação de Angola. A República Popular da China, conhecendo o dilema angolano sobre a via a seguir para captação de recursos financeiros e a incerteza de Angola sobre a realização da *conferência de doadores*, Angola dependia de um acordo monitorado pelo FMI, condição para que se retomassem as negociações de financiamento e reescalonamento da dívida com o Clube de Paris –, encontra uma oportunidade para garantir os seus objetivos estratégicos. Antecipa-se e disponibiliza a Angola uma vultuosa linha de crédito (FERNANDES, 2015)

Na ótica do governo angolano, embora o financiamento fosse caucionado pelo petróleo, apresentava vantagens sobre as condições do FMI: (1) era um negócio de longo prazo com taxas consideradas atrativas; (2) não associava condições políticas – gestão transparente, reformas ou segurança ambiental às garantias do empréstimo; (3) e, além de

capital, trazia consigo outras oportunidades: negócios, comércio, tecnologia e conhecimento. Apesar de tudo, Angola não abandonou as negociações com o FMI. Contudo, registou-se um abrandamento considerável e o governo remeteu para outro nível das suas prioridades o acordo de monitorização (FERNANDES, 2015)

3.2.3 O desenvolvimento da Relação entre China e Angola

A materialização deste desejo traduziu-se na identificação de trocas comerciais e nos contatos e consultas a vários níveis. Conforme, Pacheco (2002), Zu Rongji (ex-Primeiro-Ministro da República Popular da China) efetuou uma importante visita oficial à Angola, enquanto que o Primeiro-Ministro de Angola, efetuou uma importante visita à República Popular da China em 2006. Nesta reciprocidade de visitas oficiais entre os chefes de diplomacia dos dois países, foram estreitadas as relações bilaterais e assinados vários instrumentos jurídicos que possibilitaram a projeção de ações de cooperação nos domínios político, diplomático, económico, cultural e social. No âmbito das relações diplomáticas, tem havido cooperação e reciprocidade no posicionamento, em questões de carácter político nas organizações internacionais. A China foi um dos países que apoiou à candidatura de Angola para Membro Não Permanente do Conselho de Segurança das Nações Unidas. (PACHECO, 2002).

China e Angola são parceiros estratégicos. Ao longo dos anos, as relações entre os dois países têm se desenvolvido a um ritmo muito acelerado com o apoio dos chefes de Estado e dirigentes dos dois países. A China enviou a mãos de obra chinesas para reconstruir. Em 2015, os presidentes de Angola, José Eduardo dos Santos, e da China, Xi Jinping, encontraram-se duas vezes e chegaram a amplos consensos no sentido de promoverem o desenvolvimento das relações entre os dois países, assim como ampliarem e aprofundarem a cooperação. No ano de 2016, Angola tornou-se o segundo parceiro comercial da China na África e também a maior origem de importação no continente africano. O volume das trocas comerciais entre a China e Angola atingiu 15,58 mil milhões de dólares. Angola é também o país com quem a China assinou mais contratos de empreitadas em África, com o valor de US\$ 8,558 milhões¹⁷.

¹⁷ No ano de 2018, na seu primeiro dia de visita à China, o Presidente de Angola conseguiu atingir um dos objectivos que o levou à China: o financiamento. O Banco de Desenvolvimento da China vai conceder um novo empréstimo a Luanda de dois mil milhões de dólares, uma verba que será destinada a financiar projectos estruturantes no país. “Para sermos bem-sucedidos, precisamos dos recursos financeiros, que prometemos usar bem, exclusivamente no interesse público, no interesse da economia e do desenvolvimento sócio-económico do

As autoridades angolanas e chinesas assinaram também um acordo de promoção e protecção recíproca de investimentos e outro para eliminar a dupla tributação e prevenir a fraude e a evasão fiscais. Esta foi a segunda visita de João Lourenço a Pequim no espaço de 40 dias, depois de, no início de setembro, ter participado na terceira cimeira do Fórum de Cooperação China-África (FOCAC).

3.2.4 Comércio e investimento

Assim como a maioria dos países africanos, o relacionamento entre Angola e a China intensificou-se a partir do ano 2000, com a criação do Fórum para a Cooperação China-África. De destacar 2004 como um ano especialmente relevante para a economia angolana, quer pelo saldo positivo após longos anos e a passagem do défice a dois dígitos, quer pôr 2 de março, ter sido assinado pelo Ministério das Finanças o primeiro Acordo de Crédito com o EximBank¹⁸. Com este acordo, a China disponibilizou a Angola uma quantia de US\$ 2 bilhões de dólares americanos. Entre 2004 e 2010, o EximBank disponibilizou um total de US\$ 10.5 bilhões em linhas de créditos garantidas em petróleo para o governo angolano, a fim de financiar a reconstrução do país (CORKIN, 2011).

[...] para muitos governos africanos, o Eximbank, operado pelo Estado chinês, tornou-se uma alternativa ao Banco Mundial na concessão de empréstimos, sendo actualmente a terceira maior agência de crédito ao nível global e possuindo recursos que ultrapassam os das instituições de Bretton Woods para grandes projectos de infraestruturas. Enquanto estas utilizaram durante décadas a ajuda externa como meio de pressionar os países africanos para reformas económicas e políticas, os empréstimos chineses apresentam como condição apenas a contratação de empresas estatais chinesas para implementarem os projectos, sendo favoráveis para as duas partes. Assim, face à contracção económica mundial, enquanto os países ocidentais aparecem perante os países em desenvolvimento como os responsáveis pela crise financeira, a China apresenta-se como uma potência em crescimento, com músculo financeiro e uma estratégia de política externa bem definida (FERREIRA, 2010: 176)

país”, declarou João Lourenço. O Presidente Xi Jinping, por sua vez, enalteceu o combate à corrupção e “reformas profundas” lançadas pelo homólogo angolano durante um encontro no Grande Palácio do Povo, em Pequim. “Após ser eleito presidente, [João Lourenço] impulsionou reformas profundas, combateu a corrupção e abriu-se ao mundo, com políticas que têm o apoio do povo angolano”, afirmou Xi. “Angola está a conseguir acelerar o seu desenvolvimento e acredito que vai registar progressos ao longo dos próximos anos - Entrevista com o Embaixador da China em Angola, publicada no Jornal O País (parte I) <http://ao.chineseembassy.org/por/sghd/t1449616.htm>, em 28/03/2017

¹⁸ Banco Chinês de Exportações e Importações, criado em 1994 pelo governo no âmbito da sua política externa com atividades centradas na atribuição de créditos para a exportação, garantias internacionais, empréstimos para a construção e investimento nos exteriores e linhas oficiais de crédito.

O petróleo posiciona-se como o produto mais importante nas exportações de Angola com um peso de cerca de 95%. Atualmente, tal como no período anterior a 2002, mantém-se como o “principal produto exportado para a China, tendo a percentagem de exportações subido de 9,3% em 2001 para 30% em 2006” (CAMPOS e VINES, 2008: 12). Angola mantém uma balança comercial muito favorável em relação à China. Mesmo com o crescimento das importações angolanas, o volume de exportações de petróleo suplanta largamente os produtos adquiridos por Angola, de que resulta substancial superavit. Nos próximos anos as perspectivas de desenvolvimento bilateral são animadoras, quer pelo tipo de produtos procurados pelo mercado interno angolano cujo grau de exigência qualitativa por ora limitada a China está apta a fornecer, quer pelos baixos preços praticados pela China que tornam os seus produtos essenciais no mercado africano.

No comércio a retalho nota-se, como referem Burke *et al* (2007: 30), um preocupante incremento da economia informal: “as microempresas chinesas de raiz familiar adaptaram-se bem ao tecido económico paralelo característico da sociedade angolana”. Os mesmos autores chamam a atenção para as dificuldades na quantificação das importações chinesas devido aos mecanismos subterrâneos do setor informal e, também, por não se considerarem como produtos importados *made in China* aqueles que entram em Angola através de outros canais, nomeadamente via União Europeia.

Embora a tomada de empréstimos garantidos em petróleo fosse já uma prática recorrente do governo angolano (BRAUTIGAM, 2011). Angola tornou-se assim o maior parceiro comercial da China na África e o principal fornecedor chinês de petróleo, com o comércio bilateral a atingir valores à volta de US\$ 25,3 bilhões de dólares, em 2008 e mais de 700 mil barris de petróleo por dia. (CORKIN, 2011; PAUTASSO, 2010)

Alguns argumentos em oposição à projeção da China em Angola são os seguintes: a) a China usa a sua capacidade económica, expressa na procura do mercado interno, no dinamismo comercial e na capacidade financeira, como instrumento de política externa para ampliar e diversificar a inserção internacional do país e captar recursos; b) as relações sino-angolanas apresentam contradições e assimetrias, resultado dos respetivos interesses nacionais, cuja resistência angolana aos trabalhadores e à concorrência dos produtos chineses são os mais expressivos; c) as relações bilaterais apresentam também grandes oportunidades e desdobramentos para o sistema internacional; d) Angola tem a possibilidade de conseguir inserção internacional, escapando às imposições das grandes potências (EUA e antigas metrópoles) e dos organismos internacionais (como FMI). A favor da configuração das relações. Angola-China encontram-se os seguintes argumentos: a) as relevantes consequências para o sistema internacional, nomeadamente, o deslocamento progressivo dos tradicionais parceiros africanos (e angolanos), como os EUA e as ex-metrópoles; b) a conformação de novos eixos na política internacional; c) uma crescente disputa entre EUA e os países emergentes por novos mercados (China e

Índia, especialmente); e, d) uma nova ordem mundial multipolar deslocada do Atlântico Norte. (PAUTOSSO, 2009: 8)

No que tange as críticas da relação entre ambos os países, destacam-se cinco: (i) o empréstimo concedido pela China foi responsável pelo fracasso do programa do FMI para Angola, cujo objetivo era aumentar a transparência do governo a fim de diminuir a corrupção, com o empréstimo da China, a população não tem conhecimento de onde vai o dinheiro, a pobreza, a fome, a falta de saneamento básico continua precavel, a falta de cobrança da China, faz com que o governo rouba mais a população e continua deixando o povo na miséria; (ii) os empréstimos concedidos pelo Eximbank são um instrumento para garantir um fornecimento estável de petróleo para a China (enquanto a China investe na infraestrutura, Angola paga a China com petróleo); (iii) as construções chinesas são de baixa qualidade; (iv) as empresas chinesas não contratam mão-de-obra local, importando da China toda sua força de trabalho; (v) outras empresas (portuguesas e brasileiras), foram deslocadas pela cooperação chinesa (PAUTASSO, 2009)

No decorrer dessa relação e na reconstrução houve vários descontentamentos por parte da população angolana. Por exemplo em Angola nota-se satisfação de algumas pessoas quanto à presença dos chineses, nomeadamente pelas autoridades angolanas, enquanto também há um lado de angolanos que estão insatisfeitos com a presença dos mesmos com a justificação alegando que os seus empregos estão sendo substituídos pela mão-de-obra chinesa. Também os concursos públicos com a presença dos chineses passaram a levantar tantas interrogações.

4 CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

O Caminho de Ferro de Benguela, definido pela sigla CFB, é uma estrada de ferro que cruza a região Sul de Angola entre as cidades de Lobito e Luena e foi inaugurada parcialmente no ano de 1929. Ela é gerida por uma empresa estatal/pública/privada conhecida como sociedades nacionais de caminhos de ferro angolanos, situada na província de Benguela. A linha ferroviária de Benguela tem 1.344 quilómetros de extensão e vai do Porto atlântico do Lobito até Luau, província do Moxico. Esta ferrovia constitui a espinha dorsal do Corredor¹⁹ económico do Lobito/Benguela (ferrovia).

¹⁹ O Corredor do Lobito dispõe de um conjunto de infraestruturas ferroviárias, portuárias, aeroportuárias e rodoviárias que ligam esta cidade do litoral da província de Benguela à RDC e Zâmbia, com a vantagem de ser o corredor mais curto com acesso a um porto. Do outro lado da fronteira, fica a província de Katanga, rica em

A ferrovia de Benguela liga o Porto marítimo do Lobito aos reservatórios mineiros dos países vizinhos sem costa marítima, a Zâmbia e a região do Katanga na República Democrática do Congo. Quase todas as importações e exportações dessas duas regiões passam pelo Porto do Lobito, fazendo com que o caminho de ferro de Benguela seja um eixo central na cadeia de transporte de mercadorias (CARGO, 2012; TEODORO, 2016).

O comboio, através desta via férrea, assegura a conexão dos países do seio da comunidade de desenvolvimento da África Austral (SADC-Southern African Development Community²⁰) ao oceano Atlântico, assim como reduz o isolamento das províncias angolanas de Bié, Huambo e Moxico, como consta na imagem 2 e 3. (SILVA, 2008)

A região que veio a ser denominada por *Corredor do Lobito* deu continuidade ao caminho de ferro de Benguela em território internacional através das extensões à República Democrática do Congo em 775 km – operacional até 1997 como refere o Lobito Corridor Project (2006: 4) – e à Zâmbia (90 km). Dali irradiava para a África Central e Austral tornando-se “crucial para os países sem litoral terem os seus acessos aos portos marítimos” (JICA e MINTRANS, 2006: 4-2).

Este estudo não obteve dados de operação globais sobre o volume de passageiros e mercadorias transportados. Todavia, pela análise de três momentos distintos deve considerar-se importante: (1) para o ano de 1967, Roberto Correia (2002) afirma que o volume global de mercadorias e pessoas transportadas foi de “828.899 passageiros e 1.804.040 toneladas de cargas”; (2) para o período 1963 a 1997 a Biblioteca Virtual de Angola refere no artigo *Benguela - Vias de Comunicação* “cerca de 100 milhões de passageiros e 40 milhões de toneladas de mercadorias”; e (3) o Relatório para Reabilitação dos Portos de Angola (JICA e MINTRANS, 2006: 4-2) salienta que em 2004 o troço operacional transportou 2 milhões de passageiros.

minérios, nomeadamente em cobalto, minério raro usado no fabrico de telemóveis. Acesso: <https://pt.euronews.com/2019/05/01/o-potencial-economico-da-via-ferrea-do-corredor-do-lobito>

²⁰ A SADC (Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral e em inglês Southern África Development Community) é um bloco econômico e político composto por 16 países da África Austral (região sul do continente). A sede do bloco fica na cidade de Gaborone (maior cidade de Botswana). A SADC foi criada em 17 de outubro de 1992 e é de grande importância para o desenvolvimento econômico coordenado na região, assim como a estabilização política. Acessado em: <https://www.suapesquisa.com/blocoeconomicos/sadc.htm>

Mapa 2 e 3 - Mapa de Angola e Mapa do Planalto Central



Fonte: cfb_luau-300x300.jpg (300×300) (conexaolusofona.org)

4.1 ORIGEM DO PROJETO / PRIMEIRA FASE

A construção do Caminho de Ferro de Benguela teve início em 28 de novembro de 1902, após ser adjudicada ao engenheiro Robert Williams a construção e exploração de um caminho de ferro que começaria da província de Benguela, no Município do Lobito, e o fim à leste de Angola, na província do Moxico, Município do Luau.

Segundo Pacheco (2017: 14) antes da criação do projeto caminho de ferro de Benguela, “a região central de Angola entrou na era da máquina a vapor com a construção do caminho de ferro de Catumbela (1889-1893) e com o projeto da linha de Caconda (1894)”. Apenas anos depois é que começou a construção e exploração do Caminho de Ferro de Benguela (1903-1929) (ESTEVES, 2003; BATSÎKAMA, 2014 APUT PACHECO, 2017).

Após o governo português conceder o caminho de ferrovia para o Robert Williams, celou um contrato que o garante como proprietário do mesmo durante 99 anos, só depois desse tempo terminar é que a sua entrega para o governo angolano foi feita. Isso após o prazo de 99 anos isso em 28 de novembro de 2001 com o termo contratual afirmando que “...ficará sub-rogado em todos os direitos do concessionário e entrará imediatamente na posse do Caminho de Ferro com todo o seu material fixo e circulante, edifícios e dependências, de qualquer ordem que sejam”. (TEODORO, 2016 :37)

Teodoro (2016) acrescenta que antes da sua construção houve várias tentativas de lançar uma via férrea de penetração rumo à Caconda que era então o mais importante núcleo

do interior de Benguela, indo pelo planalto central de Angola até à área de produção de cobre do Shaba (Katanga), na fronteira entre a República Democrática do Congo (RDC) e a Zâmbia. Assim a primeira parte da obra terminou em 1929.

Imagem 4 - Marcação para construir o CFB pelos cidadãos angolanos em 1902

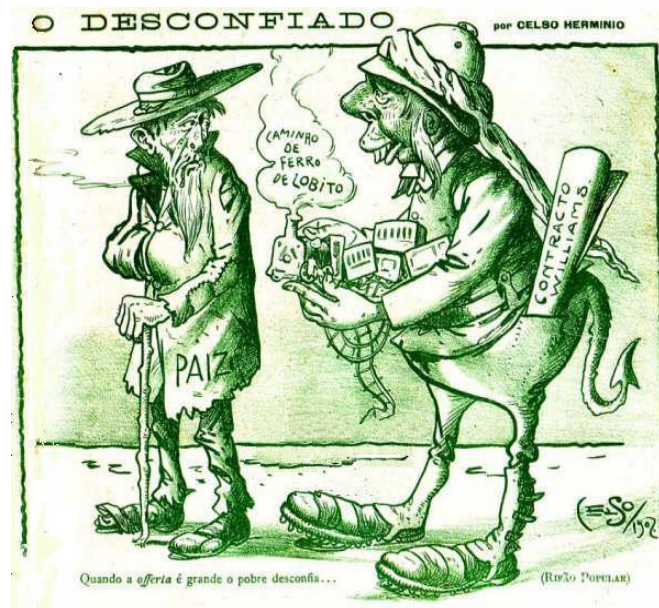


Fonte:

O projeto tinha como objetivo facilitar a exportação de minerais a partir de Katanga, porém a receita vinda do transporte doméstico angolano representou uma importante fonte de rendimento para a ferrovia durante boa parte do seu funcionamento (Katzenellenbogen, 1973). O caminho de ferro de Benguela se mostrou bom e lucrativa e isso intensificou-se ainda mais depois de 1973, quando a Rodésia (atual Zimbabué) fechou sua fronteira com a Zâmbia.

Percebe-se que o interesse de “Robert Williams era de encontrar uma saída atlântica para as riquezas mineras descobertas na Catanga”. Desta forma, o caminho de ferro de Benguela passou desde a sua concepção até o fim da primeira etapa de obras em 1931.(TEODORO, 2016:37)

Imagem 5 - Caricatura de Celso Hermínio mostrando Robert Williams, de contrato no bolso, oferecendo a Portugal uma linha de caminho de ferro no Lobito



Fonte: Contrato Williams - Empresa do Caminho de Ferro de Benguela-E.P.

Wikipédia, a enciclopédia livre (wikipedia.org)

Imagem 6 - Termo contratual concedido ao Robert Willians como garantia a linha ferroviária



O primeiro carril foi lançado em 1 de março de 1903 e os trabalhos desenvolveram-se no sentido Lobito para o interior. A sua conclusão se deu a 1 de junho de 1931 quando os carris chegaram sobre a ponte do rio Luau (Dillolo), ligando-se ao caminho de ferro do Baixo Congo ao Katanga, inserindo assim o caminho de ferro de Benguela na rede ferroviária internacional africana. (TEODORO, 2016)

Considerando as reflexões de Estefan (2003) e Silva (2008), percebe-se que a ferrovia teve grande influência econômica na área do planalto central, permitindo assim a exploração dos recursos naturais agrícolas e viabilizando pequenos e grandes negócios, tornando-se a rota principal de comércio da região com a Europa. Abrindo totalmente em 1927. Mas em 1931, uma expansão foi efetuada garantindo a ligação fronteiriça com a linha do Catanga (atual

RDC), ficando assim a funcionar uma ligação contínua até à Baía do Lobito em Angola. Garante-se que com essa ligação minimizou na sua viagem marítima do Catanga para a Europa, na alternativa via Rodésia (atual Zimbabué).

Imagem 7 - caminho de ferro de benguela em 1940



Fonte: caminho de ferro de benguela - Bing images

De acordo com (ROCHA, 2013) foi após alguns ataques e interrupções do tráfego da guerra civil, a ferrovia foi quase completamente encerrada em agosto de 1975. Naquela altura, grande parte da linha estivesse sob o controle do MPLA, outra parte estava ocupada pelas forças da UNITA. “Mercenários de Katanga, no Zaire (atual RDC) tomaram o controle de outras partes”. Provocando quase paralisação da ferrovia na época, causando um desastre não só para a própria empresa ferroviária e para Angola, mas também para a Zâmbia e o Zaire, que tiveram de encontrar canais alternativos de transporte por meio de rotas mais caras, para os portos da África Oriental e Austral. O conflito civil pós-1975 também danificou dramaticamente todo o sistema rodoviário, em particular as estradas na zona costeira entre os municípios do Lobito e Benguela, no planalto central e no interior do país.

4.2 PERÍODO PÓS 1975

Durante o ocorrido da guerra civil (1975 a 1990), as atividades do Caminho de Ferro de Benguela estiveram quase paradas, tendo-se realizado algumas viagens de resistência, do Lobito a Província do Huambo, sendo a composição escoltada por forças militares do governo.

[...] É importante reforçar que em 1931, o Porto do Lobito recebeu por via férrea o primeiro carregamento de cobre proveniente do Catanga. Mas a guerra que se seguiu à Independência de Angola obrigou à suspensão do funcionamento do CFB, dado que boa parte da sua infraestrutura acabou por ser destruída ou danificada,

inviabilizando o trânsito. Em 1987, numa fase de abrandamento, foi acordado um plano de reconstrução entre as autoridades de Angola e do Congo Democrático, que acabou por não ser levado a cabo por causa do reacender da guerra. Com o advento da paz, em 1991, Angola solicitou um estudo para a sua reconstrução com a ajuda do Banco Mundial, com vista a retomar o tráfego ferroviário e a potenciar a capacidade do Porto do Lobito²¹. (SAMPAIO, 2017)

Com base em pesquisa feita pelo (CASO DE ESTUDO, 2002), as viagens de resistência dos militantes incentivaram a destruição do troço ferroviário. Foram destruídas pontes, a linha férrea e as infraestruturas de apoio às operações e logística, o que levou a paralisação completa da atividade principal que se destinava o Caminho de Ferro de Benguela, o transporte de mercadoria. Durante este período, a atividade do CFB esteve limitada ao transporte de passageiros e pequenas mercadorias no trecho entre Lobito e Benguela e no transporte de mercadorias do porto do Lobito para os armazéns no mesmo trecho, evitando a paralisação completa da atividade.

[...]em abril de 1987 foi acordada uma declaração de intenções feita entre os chefes de Estados de Angola, República Democrática do Congo e República Democrática da Zâmbia, na Cimeira de Lusaka, onde tratou-se da reabilitação e exploração do CFB, por meio de uma companhia com participação internacional, ficando este plano inserido no projeto do Corredor do Lobito. Com o acordo de paz de 1990, o caminho-de-ferro começou de ser reabilitado, tendo chegado à província do Moxico, mas com o recomeço da guerra em 1992 voltou-se a paralisar a circulação do comboio no trecho Lobito-Luau, ficando somente a circulação no trecho Lobito-Benguela (TEODORO, 2016:40)

Na província de Benguela, a linha estende-se por 295km, atravessando cinco dos seus nove municípios (Lobito, Benguela, Caimbambo, Cubal e Ganda). Atualmente a reabilitação total dos 1.301 quilómetros de linha, até a província do Moxico, está praticamente terminada. Menos de um terço da antiga e extensa rede ferroviária de Angola sobreviveu às décadas de guerra civil e a reconstrução da malha ferroviária faz parte dos planos de desenvolvimento econômico recentes do país.

É importante realçar que as obras estavam paradas e foram retomadas em 2001, mas não na sua totalidade visto que o governo estava em negociação para conseguir financiamento para reerguer as infraestruturas do país. Durante a pesquisa percebe-se que teve obras que estavam limitadas à colocação de brita e pedra, por falta de travessas no país. Tempos depois com a participação de engenheiros portugueses e técnicos angolanos deu-se início as obras de

²¹JORNAL DE ANGOLA. O Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB) entra para a história como a primeira companhia ferroviária angolana a aceder àquela que já começa a ser considerada pela comunidade ferroviária nacional como a nova geração de locomotivas do país, as GE-C30-ACi, da gigante norte-americana General Electric. Postado em 11 de janeiro de 2017 no <https://www.jornaldeangola.ao/ao/noticias/detalhes.php?id=371748>. Acessado em: 13 de dezembro 2021

recuperação na região da ponte sobre o rio Cubal, que foi reinaugurada finalmente em 2004, mas sou começou a funcionar definitivamente em julho de 2005 devido a obras na ponte sobre o rio Halu, a 79 quilómetros da cidade do Lobito, uma ponte com cerca de 300 metros de comprimento e 10 de largura, isso já com a participação da China, participação essa que nasce dos acordos de cooperação entre ambos os países.

4.3 ENTRADA DA PARTICIPAÇÃO CHINESA

Como vimos no capítulo anterior, a relação entre China e Angola data antes mesmo da independência de Angola. Atualmente, é ancorada em uma relação comercial e económica emergente. Desde 2011, os angolanos são o segundo maior parceiro comercial dos chineses no continente africano. Essa relação China-Angola representam um exemplo na propaganda económica da China no seu relacionamento com os países exportadores de recursos naturais, em especial o petróleo, como principal elemento na segurança energética e para o crescimento sustentável da sua economia, e a reconstrução e reparação das infra-estruturas como pilares de desenvolvimento da economia angolana.

Com o término da guerra civil em 2002, a reconstrução das infraestruturas de transporte tem prioridade do governo. A maior parte dos investimentos têm sido garantidos por recursos do próprio governo, em particular pelas receitas provenientes da exploração de petróleo. De acordo com estimativas de um estudo recente do Banco Mundial (PUSHAK; FOSTER, 2011). Neste contexto, um grande número de empresas chinesas, a maior parte delas estatais, entrou no mercado angolano. Entre elas, a China Road and Bridge Corporation, a China State Construction Engineering Corporation, a China Guangxi International Construction e a Jiangsu.

O financiamento estrangeiro tem origem variada e é concedido sob a forma de linhas de crédito, créditos à exportação e empréstimos. A China tem sido uma fonte importante de recursos, em particular quando os países ocidentais estavam relutantes ou se recusaram a conceder financiamento (Corkin 2013). Em 2004, a China abriu a sua primeira linha de crédito para a reconstrução das infraestruturas de transporte no valor de US\$ 2 bilhões para Angola. O acordo foi assinado com o Export-Import Bank of China, um banco estatal chinês, e os pagamentos angolanos estavam vinculados ao fornecimento de petróleo. Esses acordos de “petróleo por infraestruturas” passaram a ser conhecidos como o “Modelo de Angola”.

O Caminho-de-Ferro de Benguela tornou-se um dos principais beneficiários do acordo sino-angolano e doravante eram prometedoras a sua recuperação e as suas perspectivas face aos portos concorrentes da Costa Oriental pelas claras vantagens na redução de percursos e na ‘redução dos custos de mercadorias e a consequente obtenção de competitividade internacional’ (JICA; MINTRANS, 2006: 12).

Assim, dá-se a retoma dos projetos que se encontravam suspensos, nomeadamente a reabilitação do CFB. Considera-se este projeto o maior e o mais importante para Angola, devido a sua localização, extensão e ligações com as RDC e Zâmbia. Com a reabilitação do caminho de Ferro de Benguela, esperava-se desencadear um processo de desenvolvimento de todas as comunidades atravessadas pelo percurso ferroviário, e seus envolventes. (TEODORO, 2016)

Em dezembro de 2004, imbuído da vontade de restabelecer o tráfego em toda a extensão da linha, o Governo de Angola rubricou um Memorando de Entendimento com um consórcio da República Popular da China (RPC), para reabilitação tanto da linha férrea e das infraestruturas do CFB, bem como para restabelecer as comunicações até à fronteira com a RDC. Este memorando visou, em primeira instância, colocar à disposição da população angolana e não só, serviços modernos e eficazes de transporte de passageiros e de mercadorias, por forma a contribuir para a melhoria da qualidade de vida das populações e minimizar os custos logísticos, permitindo assim o desenvolvimento do setor produtivo nas esferas da indústria extrativa e da agroindústria ao longo da linha férrea. (CARGO, 2012; TEODORO, 2016: 23)

O memorando assinado pelo governo Angolano com a RPC permitiu também que se rubricasse um contrato com a empresa chinesa CMEC com vistas ao fornecimento à empresa do CFB, entre outras, locomotivas, carruagens, furgões e vagões, num valor total de oitenta e US\$ 90 milhões. Em janeiro de 2006, os trabalhos de reabilitação e modernização do CFB tiveram o seu início em Benguela, sob a responsabilidade da China Railway 20 Bureau Group Corporation (CR20BGC), mais conhecida por Grupo CR20. O projeto adotou padrões chineses e todo o equipamento foi importado da China.

Imagem 8 - Chineses e Angolanos na Reconstrução da linha ferroviária



Imagem 9 - Empreiteiro chinês entrega caminho-de-ferro de Benguela ao Governo de Angola



Fonte: macauhub.com

A capacidade de transporte estimada em quatro milhões de passageiros/ano e vinte milhões de toneladas/ano de mercadorias diversas. Com a inauguração (14/02/2012) da estação do Luau, a linha ferroviária de Benguela voltou a ligar os dois extremos de Angola, litoral e interior até à fronteira com a República Democrática do Congo. Este percurso ferroviário permitiu a reabertura do escoamento de minérios das minas de Katanga da RDCde Copperbelt na Zâmbia. (SILVA, 2008; TEODORO, 2016)

A empreiteira chinesa China Railway 20 Bureau Group Corporation (CR-20) concluiu a 17 de Agosto de 2012 a reabilitação dos 1.032 quilómetros entre o Lobito e Luena e, atualmente, estão a circular comboios entre o Kuito e o Luena todas as quartas-feiras e sábados e, no sentido contrário, todas as sextas e segundas. A reabilitação dos últimos

quilómetros do Caminho-de-ferro de Benguela até ao Luau, na fronteira com a República do Congo Democrático (RDC), deverá estar concluída em breve.²²

Imagem 10 - A China entrega ao governo angolano a nova e última estação do Caminho de Ferro de Benguela, no Luau



Foto: D.R.

Depois da destruição provocada pela guerra civil, os comboios do CFB voltaram em 2012 a circular do Lobito ao Luau, depois de quase 30 anos o trecho interrompido. Isso só foi possível graças à reconstrução da linha, uma empreitada de grande envergadura que o governo adjudicou, em janeiro de 2006, à construtora CR-20, com um custo estimado em 1,8 mil milhões de dólares financiados por uma linha de crédito da China. Com uma extensão de 1344 quilómetros do Lobito ao Luau e 67 estações e apeadeiros entre as províncias de Benguela, Huambo, Bié e Moxico, o CFB tem atualmente 48 locomotivas adquiridas ao grupo americano General Electric (GE Transportation) e 66 carruagens.

Mapa 4 - A estação reconstruída pela china e o mapa ilustrando a importância da linha no planalto central



Fonte:

²² CFB vai construir dois novos ramais ferroviários até ao final do I Trimestre de 2021
<https://www.jornaldeangola.ao/ao/noticias/cfb-vai-construir-dois-novos-ramais-ferroviarios-ate-ao-final-do-i-trimestre-de-2021/> postado em 28/12/2020, acessado em 11 de dezembro de 2021.

4.4 IMPACTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS

O CFB contribuiu para a transformação profunda da geografia económica do país, pois permitiu desencravar regiões no interior e assegurar acesso aos mercados internacionais de produtos manufaturados das indústrias dos países industrializados. A descoberta de minas de diamantes, ouro, cobre, carvão, e outros minerais na África Central e Austral trouxe grandes mudanças económicas (Esteves, 2000). O CFB permitiu o aparecimento de novas cidades, o que é visto como um dos seus pontos positivos.

O fim da guerra civil de 27 anos, em abril de 2002, conduziu a várias mudanças nos planos político e económico em Angola. No plano político, o processo de consolidação das instituições democráticas e a progressiva abertura ao sistema pluripartidário e, no plano económico, os progressos significativos na estabilização macroeconómica e na adoção de um sistema de economia de mercado e favorável à iniciativa privada. Esta estabilização política, económica e também social favoreceu os influxos de investimento estrangeiro, essenciais para a recuperação da economia angolana e que, em particular, foram fundamentais na recuperação e reabilitação da linha do CFB.

O caminho de ferro de Benguela tornou-se um fator importante de estabilidade e desenvolvimento regional, pois: (1) criou novas localidades e deu origem a rodovias de apoio ao longo do seu traçado; (2) trouxe novas possibilidades na circulação de passageiros e mercadorias; (3) introduziu novos sistemas de comunicação: telegrafia sem fios, linhas telegráficas e, indiretamente, cabos submarinos de ligação Europa/África; (4) permitiu a difusão de novas culturas e técnicas agropecuárias; (5) incrementou a pequena indústria e o comércio.

Porém, sendo angolana e natural de Benguela, permiti-me presenciar os problemas económicos e sociais que apresentava desde a sua construção, causando assim uma crescente densidade populacional, e forte contingente de soldados desmobilizados no planalto central de Angola (Benguela, Huambo, Bié e Moxico), essa situação caótica criou muitos conflitos na região, exigindo a criação de medidas que dessem subsistência e receitas as famílias, associando ao desenvolvimento a região e um fim a esses conflitos. Mas será que a sua reabilitação foi suficiente para atender os problemas sociais e económicos.

4.4.1 Económicos

O início da década de 1970 trouxe importantes transformações à economia angolana, às quais grande parte dos países africanos não ficou alheia. O arranque industrial foi uma consequência, em termos gerais, da alteração da política colonial com a substituição do Pacto Colonial pelo Espaço Económico Português-EEP, verificando-se com o EEP uma maior integração económica dos espaços metropolitano e ultramarino. Apesar da transformação política, Angola ficou refém na década de 1960 da presença de políticas uniformes que pudessem identificar uma estratégia para a industrialização do país (Valério, Fontoura, 1994).

Em termos de atividade económica, as transformações começaram pela integração das populações locais na economia colonial, com o processo de integração a consistir em transformar as populações autóctones em trabalhadores assalariados, incutindo-lhes o espírito de trabalho com vista a contribuir para o desenvolvimento da economia, na qual se destacavam setores como o agropecuário, as pequenas indústrias de transformação e o comércio. Estes setores foram estimulados por serem fonte de matérias-primas para a indústria europeia e americana e de financiamento do aparelho do Estado português (ESTEVES, 2003).

É importante salientar que o Governo angolano investiu até à data US\$ 1,8 bilhão na reparação do Caminho de Ferro de Benguela, incluindo desminagem, reposição de linhas, construção de pontes e construção de 16 estações. O troço de aproximadamente 710 km do Kuito até o Luau (província do Moxico), na fronteira da RDC com Angola, ainda está numa situação bastante precária. As comunidades que vivem nessa área estão ainda bastante isoladas e são altamente dependentes do transporte ferroviário que passa duas vezes por semana entre o Kuito e Luena (província do Moxico), uma distância de 409 km, que demora aproximadamente 17 horas para ser percorrida. (ANGOP, 2021)

Com o CFB a zona envolvente obteve um fluxo populacional, criando bairros, gerando e empregando a população, facilitando a locomoção da população, mas também acabou causando vários acidentes e desmatamentos florestal para sua construção e mais tardar reabilitação. Algo que de certa forma tem incomodado as populações locais.

4.4.2 Sociais

Embora que atualmente, já é possível testemunhar importantes transformações sociais ao longo do corredor do Lobito. O desenvolvimento das infraestruturas combinado com as

respostas e a adaptação das pessoas e das comunidades que vivem ao longo do corredor estão a ter importantes impactos. É possível identificar, entre outras coisas, a emergência de dinâmicas associadas ao empreendedorismo local, à transição para uma economia de mercado e novas divisões sociais e económicas nas comunidades (FERNANDES, 2015).

O desenvolvimento do corredor também está a alcançar um ponto de viragem. É possível reconhecer a passagem da era da reabilitação para a era do desenvolvimento das infraestruturas necessárias para o futuro crescimento e desenvolvimento do país. O ministro dos Transportes de Angola, André Luis Brandão, confirmou isso em recente reunião da União Africana de Ferrovias (UAC) em Luanda. A rede ferroviária de Angola, antes das destruições da guerra, era de importância para a rede regional, fornecendo uma saída para a costa de Lusaka (Zâmbia) via Lubumbashi no sul do Congo. Angola tem cerca de 2.700 quilómetros de ferrovias, mas apenas cerca de 850 quilómetros - ou um terço - da rede existente está agora operacional. Muitas partes foram destruídas durante a guerra civil, outras partes estavam cheias de minas.

No entanto, Fernandes (2015), afirma que a reabilitação embora seja um sucesso em muitos casos também sofreu de fraco planeamento, falta de estudos de viabilidade económica e financeira, pouca fiscalização por parte dos órgãos públicos e reduzidos níveis de concorrência. Estas questões implicaram custos de produção mais elevados e menor qualidade das infraestruturas.

No total, o caminho de ferro permitiu o surgimento de 34 estações, bem como cidades, no âmbito do processo de recuperação da linha, foi construído um total de 74 apeadeiros e estações. Todo o percurso do caminho de ferro que vai do litoral centro sul passando pelo interior do Planalto Central até ao Moxico foi alvo de uma grande transformação urbana – quando nos referimos à construção de apeadeiros e estações que de alguma forma influenciaram grandemente o surgimento e desenvolvimento de centros urbanos. (TEODORO, 2016)

Assim como na provincial de Benguela, na região do Huambo, o CFB permitiu além do surgimento de vários centros urbanos, a construção da estação central do CFB, que comporta no seu perímetro adjacente as oficinas gerais de todo o caminho de ferro e um hospital que serviu para atendimento dos trabalhadores e da população em geral, não só no era colonial, mas como no período pós-independência também. Na vertente social recreativa, ainda dentro do perímetro da área adjacente do CFB no Huambo, ressaltam um centro cultural e um estádio de futebol, com uma zona anexa de duas piscinas para banhistas.

Portanto, estes elementos de caráter social e recreativo atestam bem a importância da empresa do CFB para a vida das populações, em particular da cidade do Huambo e, em termos gerais, do Planalto Central. O mesmo projeto contempla a ligação entre Angola e a vizinha Namíbia a partir da Província de Menongue onde será prolongada a linha férrea de forma a ligar à rede Namibiana, que também faz ligação com a África do Sul.

Os governos das províncias são responsáveis pela reconstrução, financiamento e manutenção das estradas secundárias e terciárias ao longo do corredor do Lobito. Isto é feito sob a supervisão técnica do Instituto Nacional de Estradas de Angola (INEA). Desde 2012, o INEA tem um programa estratégico para a reabilitação de estradas secundárias e terciárias (Programa de Reabilitação das Estradas Secundárias e Terciárias) que fornece as diretrizes relativas à utilização de mão-de-obra e de empresas de construção locais num esforço para não só aumentar as oportunidades de emprego, mas também para melhorar a articulação e integração das comunidades rurais no processo de reconstrução.

5 CONCLUSÃO

Com base no material recolhido para a revisão de literature, foi possível constatar, que de fato a ligação entre a China e os países do hemisfério sul remonta ao período de Mao Zedong e consolidou-se depois da Reforma e Abertura chinesas. Desde então, a China tem-se identificado como um país do sul, gerido eventos internacionais, de carácter multilateral, com o objetivo de fomentar a cooperação com estes países em desenvolvimento, onde se destacam as cimeiras do FOCAC e as Conferências Ministeriais do Fórum de Macau.

Neste caso, vimos que o continente africano, principalmente Angola acabou sendo um utensílio para a China se posicionar contra as duas superpotências durante a Guerra Fria. Pois, quando a China se alinhou com a URSS, apoiou o MPLA. Depois de ter passado por uma fase de alinhamento com a União Soviética e de uma aproximação aos EUA, a China prestou apoio para a FNLA e a UNITA, em desfavor do MPLA. Porém, quando a China adotou a estratégia de independência diplomática, deixou de financiar qualquer movimento e retirou-se de Angola.

Nota-se por um lado, China se envolveu na guerra de independência e na guerra civil de Angola em busca de interesses políticos, teria de usar o título de anticolonialismo, antiimperialismo e anti-hegemonia para se apresentar como um parceiro de Angola, que se preocupava com o seu desenvolvimento. E por outro, a China estendeu a mão para ajudar

Angola no pós-conflito, nomeadamente com a reconstrução nacional, numa altura em que os doadores tradicionais recusaram oferecer qualquer tipo de assistência. Estes factos justificam então que a China se tem tentando apresentar como um parceiro confiável para Angola.

Os acordos de cooperação com a China ocorreram logo após o final da guerra, num momento em que o tecido social do país iniciou um período de recomposição e de reconfiguração. As premissas constantes dos acordos de financiamento conferiram, como referido, privilégios às empresas chinesas – no entanto estes privilégios foram apenas aplicados às empresas estatais que vinham no âmbito dos contratos.

Ao logo da pesquisa percebe-se que após a II Guerra Mundial o conceito desenvolvimento tinha como equivalente o crescimento económico, noção que advinha da ideia de que por si só a transformação de sociedades agrárias em sociedades industrializadas lhes traria harmonia e desenvolvimento económico, político, cultural e social. O reconhecimento de que aquela concepção trouxe mais desigualdade entre os países, e que nos mais frágeis aumentou a pobreza e o subdesenvolvimento, conduziu à busca de novos paradigmas, agora preocupados com o desenvolvimento integral do homem e das suas comunidades. Criando-se assim, mecanismo para resolver as questões de desigualdade, pobreza, pois existia nações que cresciam muito economicamente, mas ainda assim a maior parte da população vivia em situação de pobreza, falta de saneamento básico e altos níveis de alfabetização, devido essas questões viu-se a necessidade de pensar a categoria desenvolvimento for a simplesmente do ideia de crescimento econômico, mas também questões sociais, ambientais e etc...

Assim, dá-se a retomada dos projetos que se encontravam suspensos, nomeadamente a reabilitação do CFB. Considera-se este projeto o maior e o mais importante para Angola, devido a sua localização, extensão e ligações com as RDC e Zâmbia. Com a reabilitação do caminho de Ferro de Benguela, esperava-se desencadear um processo de desenvolvimento de todas as comunidades atravessadas pelo percurso ferroviário, e seus envolventes. (TEODORO, 2016)

O povo angolano tem muitas razões para ter esperança num mundo melhor para si. Os seus recursos naturais e ambientais e a intrínseca confiança que demonstra são uma fonte de oportunidades que o seu engenho e arte farão reverter por toda a comunidade. Ao investigador ficam disponíveis as possibilidades de no futuro aprofundar este ou outros aspectos da cooperação internacional com incidência na economia, na sociedade e no desenvolvimento de Angola.

REFERÊNCIAS

- ALVES, João P. M. Da guerra ao terror à presença chinesa na África: a criação do AFRICOM e a sua lógica. *Novas Fronteiras: Revista Acadêmica de Relações Internacionais da ESPM-Sul*, Porto Alegre, v. 2, n. 2, p. 43-52, 2015. Disponível em: <http://novasfronteiras.espm.br/index.php/RNF/article/download/58/51>. Acesso em: 25/09/2021
- ANGOLA, G. d. Empresas China reconstrói troço ferroviário lobito/LUau. 2012
- AYLLÓN, B. A cooperação triangular e as transformações da cooperação internacional para o desenvolvimento. Texto para Discussão. Brasília: IPEA, 2013.
- AYLLÓN, B.; LEITE, I. O Brasil e a cooperação sul-sul: contribuições e desafios. *Boletim Mundorama*, n. 28, nov. 2009. Disponível em: <http://mundorama.net/2009/12/28/o-brasil-e-a-cooperacao-sul-sul-contribuicoes-edesafios-por-bruno-ayllon-pino-iara-costa-leite/> Acesso em Jan 2022.
- BURKE, Chris, CORKIN, Lucy, and TAY, Nastasya. **China's Engagement of Africa: Preliminary Scoping of Africam case studies - Angola, Ethiopia, Gabon, Uganda, South Africa and Zambia.** Centre for Chinese Studies, University of Stellenbosch. Matieland, South Africa. November 2007.
- CABANA, S. Chronology and History of South-South Cooperation: An Ibero-American Contribution” Programa Ibero-Americano para el Fortalecimiento de la Cooperación Sur-Sur Working Paper 5.2014. <https://www.segib.org/wp-content/uploads/Chrono-South-South2014.pdf>. [acesso em 23 de Setembro de 2021].
- CAIXETA, Maria Bolfarine. *Cooperação Sul-Sul como Nova Tendência da Cooperação Internacional: o discurso e a prática da cooperação técnica do Brasil com São Tomé e Príncipe para o combate à tuberculose.* Brasília. 2014
- CAMPOS, Indira and VINES, Alex. ANGOLA AND CHINA, A Pragmatic Partnership. Working Paper Presented at a CSIS Conference (Center For Strategic & Internatinal Studies). “Prospects for Improving U.S.-China-Africa Cooperation,” 2008.
- CORKIN, L. *Angola Model' Sets the Trend for Chinese Funding.* *African Energy*. 120, pp.6-8. 2007a
- CORKIN, L. *China's Contribution to the Development of African Infrastructure through Investment in the Extractive Industries.* AFRODAD Occasional Paper 8. 2007b.
- CORKIN, Lucy. “China and Angola: Strategic partnership or marriage of convenience?” *Angola Brief*, January, Vol. 1, No.1. 2011. Disponível online em <http://www.cmi.no/publications/file/3938-china-and-angola-strategic-partnership-or-marriage.pdf>. Acesso em 10 Out de 2021.
- CIDCA - China International Development Cooperation Agency (2019) About Us. http://en.cidca.gov.cn/2018-08/01/c_259525.htm [acesso em 23 de janeiro de 2022].

CIDCA – China International Development Cooperation Agency (2019) Home Page of CIDCA. <http://en.cidca.gov.cn> [acesso em 23 de janeiro de 2022].

FERNANDES, Sofia da Graça Cordeiro. *Os acordos de financiamento entre a China e Angola: uma reconstrução pós-conflito sem reformas políticas*. Tese submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Estudos Africanos. ISCTE- Instituto Universitário de Lisboa. Fevereiro, 2015

FERREIRA, Patrícia M. *Cooperação Sul-Sul: a China em África*. Revista Observare. Janus Anuário, 2010. Disponível em: [http://www.janusonline.pt/popups2010/2010_3_4_11.pdf]. Acesso em: 16 jul.2021

GARCIA, Francisco Proença. *Guiné 1963-1974: Os Movimentos Independentistas, O Islão, e o Poder Português*. Lisboa: Universidade Portucalense. 2000.

GRAY, K; GILLS, B. South–South Cooperation and the Rise of the Global South. *Third World Quarterly*. 37(4), pp.557-574. 2016

GUIMARÃES, Andresen. *The Origins of the Angolan Civil War: Foreign Intervention and Domestic Political Conflict*. New York: St. Martin's Press. 2001

KABOU. A. E se a África recusasse o desenvolvimento? Luanda: Ed. Pedago e Mulemba, 2012.

KABUNDA, M. (org) *África y la cooperación con el Sur desde el Sur*. Madrid: Ed. Catarata, 2011.

KAPLAN, Robert D. A vingança da geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica. Tradução de Cristiana de Assis Serra. Rio de Janeiro: Elsevier, p. 383. 2013.

KONINGS, Piet. China and Africa: building a strategic partnership. **Journal of Development Societies**, Vol. 23, Nº. 3, p.341-367. 2007. Disponível em: [<http://jds.sagepub.com/content/23/3/341.abstract>]. Acesso em: 18 set. 2021.

LECHINI, Gladys. A China na África: discurso sedutor, intenções duvidosas. **Revista Nueva Sociedad**, ISSN: 0251-3552. Setembro 2013. Disponível em: <https://nuso.org/articulo/a-china-na-africa-discurso-sedutor-intencoes-duvidosas/>. Acesso em 02 out. 2021

LOOY, J. van de. Africa and China: a strategic partnership? *African Studies Centre Working Paper*, Leiden, n. 67, p. 28, 2006. Disponível em: <https://openaccess.leidenuniv.nl/handle/1887/12883>. Acesso em: 10 jun. 2020.

LOPES, Bárbara F.; NASCIMENTO, Daniele C.; VADELL, Javier A. FOCAC: estratégia econômica e política de cooperação Sul-Sul sino-africana. *Carta Internacional*, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 81-99, 2013. Disponível em: <https://www.cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/110>. Acesso em: 28 set. 2021

MENDES, Carmen A. A China e a cooperação Sul-Sul. *Relações Internacionais*, Lisboa, n. 26, p. 39-46, 2010. Disponível em:

http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S164591992010000200003. Acesso em: 22 jun. 2021

MORIN, E. Para um pensamento do sul. In: Para um pensamento do sul: diálogos com Edgar Morin. Rio de Janeiro: SESC, Dep. Nacional, 2011.

MILANI, Carlos R.S.; CARVALHO, Tassia C.O.

OURIQUES, Helton Ricardo; LUI, Aline. China e África: uma parceria estratégica. Boletim Meridiano 47 v. 13, n. 134, p. 19 a 27, nov-dez 2012. Disponível em: Acesso em: 20 set. 2021.

OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (2018) Net ODA. <https://data.oecd.org/oda/net-oda.htm> acesso em 23 de agosto de 2021.

PACHECO. “Fascículo de Relações Internacionais”. 2012

PAUTASSO, Diego. “Relações econômicas internacionais entre China e Angola”, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Escola Superior de Propaganda e Marketing – ESPM. 2009.

PAUTASSO, Diego. “Economia Política Internacional da China para Angola e os caminhos da transição sistêmica”, *Século XXI*, Porto Alegre, Vol. 1, Nº 1, jan. Dez. 2010.

PAUTASSO, Diego. O papel da África na nova rota da seda marítima. Revista Brasileira de Estudos Africanos, [S. l.], v. 1, n. 2, p. 124-136, 2016. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/rbea/article/view/67028>. Acesso em: 20 set. 2021.

PIETERSE, J. “Global Rebalancing: Crisis and the East–South Turn” *Development and Change*. 42(1), pp.24-48. 2011

POWER, Marcus; ALVES, Ana C. (ed.). **China & Angola: A marriage of convenience?** Fahamu Cape Town, Dakar, Nairobi and Oxford: Pambazuka Press, 2012.

REFORMAS econômicas: 9 gráficos que mostram a transformação da China em 40 anos. BBC, [S. l.], 19 dez. 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-46599555>. Acesso em: 28 jun. 2021.

ROTBURG, Robert I. (Ed.). *China into Africa: trade, aid and influence*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press, 2008. 339 p.

SANTOS, B. S. Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. In: SANTOS, B.S & MENEZES, M. P. *Epistemologias do sul*. 2 ed. Coimbra: CES, 2010.

SARAIVA, José Flávio Sombra. A África na ordem internacional do século XXI: mudanças epidérmicas ou ensaios de autonomia decisória. In: *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 51, n. 1, p. 87-104, 2008. Disponível em: Acesso em: 17 set. 2021.

SOARES, G. F. S. A cooperação técnica internacional. In: MARCOVITCH, J. Cooperação internacional: estratégia e gestão. São Paulo: EdUSP, 1994.

TAYLOR, Ian. The Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC). Ed. Routledge, Global Institutions, 2011.

TULL, Denis M. **China's engagement in Africa: scope, significance and consequences.** Journal of Modern African Studies, [S. l.], v. 44, n. 3, p. 459–479, 2006. Disponível em: <https://scihub.tw/10.1017/S0022278X06001856>. Acesso em: 13 set.. 2021.

VISENTINI, Paulo G; OLIVEIRA, Guilherme Z. **As relações sino-africanas: (muitos) mitos e (algumas) realidades.** Revista Século XXI, Vol. 3, Nº.1, p. 25-40. 2012. Disponível em: [<http://sumarioperiodicos.espm.br/index.php/seculo21/article/viewFile/1834/111>] Acesso em: 13 set. 2021.

XIAOYUN, L. **China's foreign aid and Aid to Africa: Overview.** College of Humanities and Development, China Agricultural University, Beijing 2006.