INICIATIVAS DE DESENVOLVIMENTO INFRAESTRUTURAL EM ÁFRICA: UMA COMPARAÇÃO ENTRE OS PROGRAMAS CHINESES E INDIANOS¹

Tomás Gomes João²

RESUMO

Este artigo examina as estratégias de desenvolvimento infraestrutural africana, comparando as iniciativas promovidas pela China e pela Índia. Embora ambas as nações estejam envolvidas em projetos de grande impacto no continente, há diferenças e semelhanças nas suas abordagens, refletindo nas prioridades e objetivos. A China tem focado em obras de infraestruturas pesadas — estradas, ferrovias e portos — que visam resultados econômicos imediatos e o fortalecimento das relações comerciais. Sob outro enfoque, a Índia adota uma estratégia mais orientada ao longo prazo, investindo em setores como energia e tecnologia da informação, com o intuito de promover um desenvolvimento sustentável e fortalecer as capacidades locais. Utilizando uma análise qualitativa de dados secundários, este estudo revisa relatórios oficiais, materiais jornalísticos online e uma gama de pesquisas existentes sobre o tema. Os resultados mostram que, enquanto as iniciativas chinesas geram benefícios econômicos rápidos, muitas vezes há preocupações quanto à sustentabilidade e à dependência financeira gerada. Já os programas indianos, embora menores em escala, são percebidos como mais alinhados com as necessidades de longo prazo e com o desenvolvimento das capacidades locais. Porém, ambos incentivam o desenvolvimento de infraestrutura e oferecem financiamentos para projetos estratégicos. Ao combinar os benefícios imediatos e hinês com o foco indiano no desenvolvimento tecnológico e institucional, esses países podem pavimentar um caminho mais equilibrado e sustentável para seu crescimento, aproveitando o melhor que cada abordagem tem a oferecer.

Palavras-chave: infraestrutura (Economia) - África; rotas comerciais - China; desenvolvimento sustentável - Índia.

ABSTRACT

This article examines African infrastructural development strategies, comparing the initiatives promoted by China and India. Although both nations are involved in high-impact projects on the continent, there are differences and similarities in their approaches, reflected in their priorities and objectives. China has focused on heavy infrastructure works — roads, railroads and ports — aimed at immediate economic results and strengthening trade relations. India, on the other hand, has adopted a more long-term strategy, investing in sectors such as energy and information technology, with the aim of promoting sustainable development and strengthening local capacities. Using a qualitative analysis of secondary data, this study reviews official reports, online journalistic materials and a range of existing research on the subject. The results show that, while Chinese initiatives generate quick economic benefits, there are often concerns about sustainability and the financial dependence generated. Indian programs, on the other hand, although smaller in scale, are perceived as more aligned with long-term needs and the development of local capacities. However, both encourage infrastructure development and offer funding for strategic projects. By combining the immediate Chinese benefits with the Indian focus on technological and institutional development, these countries can pave a more balanced and sustainable path for their growth, taking advantage of the best that each approach has to offer.

Keywords: infrastructure (Economy) - Africa; trade routes - China; sustainable development - India.

¹ Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Bacharelado em Relações Internacionais, da Universidade de Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB), sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Cinthia Regina Campos Ricardo da Silva.

² Graduando em Relações Internacionais UNILAB.

1 INTRODUÇÃO

A relação entre a Ásia e o continente africano não é núpica. A partir do final da Guerra Fria, a presença de países asiáticos emergentes, como a China e a Índia, no continente africano, passou a ganhar destaque significativo nos estudos de Relações Internacionais. Isso ocorre em grande parte porque o continente africano se tornou um campo estratégico de disputa no cenário global, atraindo não apenas interesses políticos, mas também econômicos e infraestruturais. Dentro desse cenário, torna-se fundamental uma análise comparativa das iniciativas chinesas e indianas de desenvolvimento infraestrutural na África.

A análise comparativa dessas iniciativas pode ser enriquecida a partir dos textos de Giovanni Sartori e Todd Landman, que discutem metodologias para comparações nas ciências sociais, vale ressaltar que as abordagens desses autores serão utilizadas como referências iniciais, servindo como ponto de partida para nossa análise, mas não como modelos a serem seguidos rigidamente. Utilizando os conceitos apresentados por esses autores, é possível realizar uma reflexão crítica comparativa entre as estratégias de desenvolvimento infraestrutural adotadas por esses dois países em África. Sartori (1991), por exemplo, aborda a importância de comparações rigorosas e a necessidade de evitar comparações inadequadas. Ele argumenta que a comparação deve ser feita entre unidades que são verdadeiramente comparáveis e que a metodologia deve ser clara e bem definida. Sartori enfatiza ainda que "comparar é uma arte e uma ciência" e que é crucial identificar as variáveis que realmente diferenciam os casos comparados. Sartori (1991) enfatiza que uma análise comparativa eficaz deve considerar várias abordagens diferentes, evitando a tentação de focar apenas em aspectos quantitativos, como o volume de investimentos.

Para tanto, foi necessário definir claramente os critérios de comparação, que consiste na exploração do processo de transferência de recursos da China e da Índia para o continente africano, compreendendo como essas parcerias foram construídas ao longo do tempo. Além disso, é imperativo verificar os principais setores nos quais essas iniciativas têm sido implementadas, revelando as áreas prioritárias de interesse para ambos os países.

Na visão de Visentini (2013), o rápido desenvolvimento da China e da Índia têm provocado mudanças significativas nas conexões internacionais entre a Ásia e outras regiões do mundo. Como resultado, o continente asiático tem passado por uma transformação dinâmica, ocupando uma posição cada vez mais relevante no cenário internacional.

Essa análise não apenas esclarece as estratégias distintas adotadas por China e Índia em relação ao continente africano, mas também aprofunda a compreensão das implicações dessas

parcerias para o desenvolvimento infraestrutural da África. Ao examinar esses aspectos, torna-se possível vislumbrar as perspectivas futuras dessas relações e entender como elas moldam o cenário global.

À vista disso, o presente artigo questiona: Quais as diferenças e semelhanças entre a iniciativa chinesa e a iniciativa indiana para o desenvolvimento infraestrutural na África? A Iniciativa Cinturão e Rota (ICR) da China e a Nova Linha de Crédito (LoC) indiana, são os dois programas analisados para responder a questão deste estudo, no qual foram vistos por muitos países do continente africano como sendo um mecanismo simplista para fortalecer a cooperação sul-sul.

Tanto a China quanto a Índia tornaram-se grandes doadores para o continente africano com as suas políticas de *soft power*³, desde empréstimos massivos, perdão, alívio de dívidas e investimentos em infraestruturas.

A China por meio da ICR, tem se destacado pela sua abordagem robusta de construção de infraestrutura física. Com um investimento maciço em projetos de transporte, energia, portos e estradas, a mesma busca fortalecer as conexões comerciais e logísticas entre a África e o resto do mundo. Isso inclui a construção de portos modernos, estradas e ferrovias transnacionais, que têm o potencial de impulsionar o comércio e facilitar o desenvolvimento econômico em vários países africanos. Além disso, a China muitas vezes oferece financiamento acessível e em larga escala para esses projetos, o que pode ser atraente para governos africanos que enfrentam restrições orçamentárias.

Por outro lado, a Índia adota uma abordagem mais centrada na assistência técnica e capacitação. Em vez de simplesmente fornecer infraestrutura, a Índia concentra-se em compartilhar conhecimentos e tecnologias em áreas como agricultura, saúde, educação e tecnologia da informação. Desta forma, busca-se fazer uma análise comparativa entre a iniciativa chinesa e indiana no que tange o desenvolvimento infraestrutural na África.

Para a realização desta pesquisa na qual envolve uma comparação robusta, seria útil adotar um elo teórico-metodológico que permita uma análise sistemática. Logo, esta pesquisa é baseada em metodologia qualitativa podendo ser aplicada para examinar tanto os aspectos

³ O conceito de *soft power*, introduzido por Joseph Nye, refere-se à capacidade de um país em influenciar outros por meio de instrumentos não coercitivos, como cultura, valores políticos e uma diplomacia atraente. Ao contrário do *hard power*, que se apoia na força militar ou econômica, o *soft power* opera através da persuasão e da atração, buscando conquistar corações e mentes para moldar as preferências e comportamentos de outros Estados e suas populações. A eficácia do *soft power* reside na habilidade de um país ser percebido como um modelo a ser seguido, promovendo seus interesses de forma sutil e indireta, mas profundamente impactante. Nesse sentido, o *soft power* não se trata apenas de uma ferramenta estratégica, mas de uma manifestação da identidade e dos valores de uma nação, que, ao serem admirados e respeitados, ampliam sua influência global.

tangíveis como os investimentos nas infraestruturas, os principais setores pelos quais as duas iniciativas foram implementadas, quanto os aspectos intangíveis como o processo de transferência de recursos destes dois países para o continente africano. A abordagem qualitativa enriquecerá essa análise ao explorar as dimensões subjetivas e complexas da cooperação entre a África, a China e a Índia. Essa abordagem incluiu a análise de documentos oficiais, discursos políticos, relatórios governamentais e artigos acadêmicos relevantes. O método qualitativo permitirá uma investigação mais profunda e detalhada, oferecendo uma visão mais nuançada das realidades envolvidas. De acordo com Bryman (2016), a integração de dados qualitativos enriquece a análise ao fornecer um contexto mais detalhado sobre as dinâmicas que sustentam os investimentos e suas implicações para o desenvolvimento local. À vista disso, será possível captar não apenas as magnitudes dos investimentos, mas também os contextos e dinâmicas que influenciam a cooperação bilateral e multilateral entre os países e o continente africano.

Este artigo está dividido em quatro grandes seções, começando por contextualizar o panorama geral das infraestruturas africanas, em sequência abordar sobre as estratégias dos Programas Chineses de Desenvolvimento Infraestrutural na África, posteriormente analisar o contexto e estratégias dos Programas Indianos de desenvolvimento infraestrutural na África e por fim fazer uma comparação entre o Programa Chines e Indiano, cujo a análise das semelhanças e diferenças nas abordagens de desenvolvimento nesses países e a análise dos objetivos e estratégias de ambos os países vai ajudar a preservar o caráter unitário do objeto a ser estudado, destacou Gil (2010).

É essencial destacar que o contexto no qual esses programas foram analisados é específico ao continente africano, o que significa que os resultados obtidos não podem ser generalizados para outras regiões. Sartori (1991) alerta que, ao comparar, é necessário evitar a "*miscomparing*" – o erro de comparar de forma inadequada ou superficial, ignorando o contexto específico de cada caso. Landman (2002) acrescenta ao destacar a importância de uma metodologia clara e rigorosa para evitar vieses e simplificações excessivas que possam comprometer a validade das conclusões. Logo, a eficácia e os impactos dessas iniciativas podem variar significativamente em diferentes realidades, dependendo de fatores contextuais únicos, visto que o cenário do desenvolvimento infraestrutural na África é marcado por uma série de desafios que vão além do legado colonial, exigindo uma análise mais ampla que leve em consideração questões institucionais, econômicas e sociais. Embora o colonialismo tenha deixado um impacto profundo, é necessário reconhecer que outros fatores estruturais continuam a moldar o desenvolvimento no continente de maneira singular.

Um dos principais entraves está na fragilidade institucional e na governança, fatores que comprometem a implementação de projetos de grande escala.

Dessa forma, torna-se essencial conduzir pesquisas adicionais que examinem o impacto e a adaptação desses programas em diferentes contextos regionais, nacionais e internacionais, conforme argumentado por Sabola (2024). Sendo assim, ao considerar variáveis como o passado colonial e outros fatores citados, é possível obter uma compreensão mais precisa e nuançada das iniciativas de desenvolvimento, evitando generalizações inadequadas e promovendo uma análise mais rigorosa e contextualizada.

2 PANORAMA DO DESENVOLVIMENTO INFRAESTRUTURAL NA ÁFRICA

O desenvolvimento da África é profundamente influenciado pelo seu passado colonial, que, embora tenha começado a se dissolver na década de 1950, deixou um impacto duradouro em todo o continente. A exploração dos recursos naturais, a imposição de fronteiras artificiais e a desestruturação de sistemas sociopolíticos tradicionais criaram profundas divisões internas, as quais perduram até os dias de hoje. Como resultado, muitos países africanos continuaram a enfrentar conflitos internos após a retirada colonial, evidenciando as cicatrizes deixadas pela dominação europeia.

Essas cicatrizes também se manifestaram no período pós-independência, quando muitos Estados africanos encontraram dificuldades em consolidar instituições fortes e eficazes. A ausência de uma transição adequada para o autogoverno e a falta de experiência administrativa, agravadas pelas heranças de divisão e exploração colonial, resultaram em contextos de fragilidade institucional, propensos à corrupção e à instabilidade política. Assim, os desafios enfrentados no pós-colonialismo podem ser vistos como uma continuidade dos efeitos devastadores do colonialismo, demonstrando a complexa relação entre o passado colonial e as dificuldades do presente. Jean-François Bayart (2009) argumenta que as elites locais, muitas vezes herdeiras das antigas estruturas coloniais, mantêm um padrão de poder que perpetua a fragilidade do Estado e a incapacidade de gerir políticas de desenvolvimento. Além disso, a infraestrutura deficiente, que historicamente foi negligenciada durante o período colonial, continua a ser um obstáculo significativo. O desenvolvimento limitado de estradas, portos, redes de energia, comunicação e outras infraestruturas essenciais impede que muitos países africanos consigam atrair investimentos e realizar projetos de maneira eficiente. Segundo Acemoglu e Robinson (2008), o legado colonial deixou uma estrutura desigual que não apenas

perpetuou a pobreza, mas também consolidou uma base de infraestrutura insuficiente para o crescimento e desenvolvimento econômico sustentável.

A dependência econômica também se destaca como um fator crucial. Muitos países africanos ainda baseiam suas economias na exportação de matérias-primas, o que os torna vulneráveis a flutuações no mercado global. Segundo o relatório de 2022 da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), 45 dos 54 países africanos ainda dependem da exportação de commodities agrícolas, minerais e extrativas. O relatório destaca que essa dependência resulta em receitas altamente voláteis devido à natureza instável dos preços no mercado global (UNCTAD, 2022). Especialistas do Banco Africano de Desenvolvimento enfatizam a necessidade de reduzir a dependência excessiva da exportação de matérias-primas e de bens de consumo importados. Eles argumentam que essa dependência é um legado do modelo econômico colonial, que transformou a África em uma fonte confiável de matérias-primas para economias industriais (Banco Africano de Desenvolvimento, 2015). O Fórum Econômico Mundial também aponta que, em várias regiões da África, as exportações de matérias-primas, como metais preciosos e minerais, continuam sendo os principais produtos de exportação. Isso inclui países como Mali, Togo e Benin, onde o algodão é vital para suas economias (Fórum Econômico Mundial, 2016). Essa falta de diversificação econômica limita a capacidade de financiamento de grandes projetos de infraestrutura e reduz a margem de manobra para desenvolver políticas independentes. Walter Rodney (2018) explora essa questão ao argumentar que a exploração econômica imposta durante o colonialismo perpetuou um estado de subdesenvolvimento que impede o progresso contínuo.

Por fim, os conflitos internos e regionais, exacerbados pelas fronteiras artificiais impostas pelos colonizadores, continuam a impactar negativamente a estabilidade necessária para a execução de projetos de grande escala. A análise de Herbst (2014) destaca como as divisões étnicas e regionais, em grande parte criadas ou intensificadas pelas potências coloniais, contribuem para a fragmentação política, dificultando a cooperação entre nações e a implementação de programas regionais de desenvolvimento. Assim, embora o legado colonial tenha deixado marcas profundas no continente africano, é evidente que os desafios do desenvolvimento infraestrutural vão além desse fator, sendo moldados por uma combinação complexa de fragilidade institucional, dependência econômica e conflitos internos. Essas dinâmicas tornam o cenário africano único em relação a outras regiões também afetadas pelo colonialismo, como a América Latina, evidenciando a necessidade de abordagens contextuais e multissetoriais para enfrentar as barreiras ao desenvolvimento.

Após o período colonial, o desenvolvimento infraestrutural na África tornou-se uma prioridade crescente, especialmente a partir dos movimentos de independência na década de 1950, quando a construção de infraestrutura passou a ser vista como essencial para a consolidação dos novos Estados e a promoção do desenvolvimento econômico (Barbosa, 2021). Conforme um documento elaborado pelo Conselho Econômico e Social das Nações Unidas, Comissão Econômica para a África (2012), a necessidade e urgência de infraestrutura para o progresso econômico de países africanos darão vantagens essenciais a uma abordagem mais integrada, permitindo a formação de grandes mercados competitivos no continente, em vez da atual coleção de pequenos mercados isolados e muitas vezes ineficazes.

Nesse contexto, é alarmante notar que o continente africano investe apenas 4% do seu PIB em infraestrutura, comparado com 14% na China, por exemplo. Essa lacuna, se preenchida, poderia aumentar o crescimento do PIB em cerca de 2 pontos percentuais por ano (African Development Bank Group, 2024). Portanto, é fundamental que os países africanos priorizem investimentos em infraestrutura para impulsionar seu desenvolvimento econômico e melhorar a qualidade de vida de suas populações, visto que:

A infra-estrutura existe para servir uma necessidade social ou económica. o desenvolvimento de infra-estruturas pode facilitar o comércio e o investimento directo estrangeiro (IDE), promovendo assim o comércio intra-regional e os fluxos de investimento necessários para a criação de mercados regionais, a aceleração do crescimento e a redução da pobreza. Juntamente com o aumento da procura, o desenvolvimento de infra-estruturas também pode incentivar a diversificação da oferta e a convergência económica regional (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, 2013 *apud* Nketiah-Amponsah; Sarpong, 2019, p. 184).

A partir disso, a necessidade de reconstrução e a busca por investimentos se intensificaram, levando países africanos a considerar China e Índia como alternativas aos tradicionais parceiros do Norte Global, como Estados Unidos e Europa Ocidental, bem como organizações internacionais (Andrade; Guzzi, 2023, p. 119). Esta mudança reflete uma nova fase nas parcerias internacionais da África, onde a cooperação com potências emergentes está moldando o futuro do continente.

O "dragão" chinês e o "elefante" indiano têm desempenhado papéis cada vez mais relevantes na economia global, impulsionados por suas trajetórias de rápido crescimento econômico. Ambos os países têm implementado programas ambiciosos de investimento e cooperação em várias nações africanas, fortalecendo significativamente os laços sino-africanos e indo-africanos, e contribuindo para o desenvolvimento infraestrutural e econômico no continente (Visentini, 2013).

Com o alçar da Covid-19, a atenção em infraestruturas foi, de fato, reduzida. Esse desvio de foco teve um impacto significativo nos setores de energia, transporte, educação e água, que enfrentaram desafios abrangentes. A falta de investimentos e a interrupção de projetos críticos comprometeram a eficiência e a resiliência dessas infraestruturas, destacando a necessidade urgente de priorizar essas áreas em tempos de crise.

Os setores de infraestrutura, particularmente os setores de energia, transporte e água, enfrentaram desafios abrangentes. Os recursos dos países foram desviados para gastos emergenciais em saúde, questões sociais e esforços de estímulo econômico. Os projetos de infraestrutura sofreram, pois muitos países e instituições financeiras foram afetados por rebaixamentos de classificação que dificultaram a obtenção de financiamento. Cinquenta e seis por cento dos países africanos classificados foram rebaixados — significativamente acima da média global de 31,8% e das médias em outras regiões (45% nas Américas, 28% na Ásia e 9% na Europa) (Infrastructure Consortium For Africa, 2024).

Diante desse cenário, é evidente que a recuperação das infraestruturas é essencial para garantir a estabilidade e o desenvolvimento sustentável dos setores vitais. Investir em melhorias e inovações não apenas mitigará os efeitos das crises passadas, mas também preparará as comunidades para futuros desafios. Assim, fica claro que a reavaliação das prioridades em infraestrutura é uma questão de urgência e relevância para o progresso social e econômico.

3 CONTEXTO E ESTRATÉGIAS DO PROGRAMA CHINES DE DESENVOLVIMENTO INFRAESTRUTURAL NA ÁFRICA

Visentini (2013) afirma que o rápido desenvolvimento da China provocou mudanças significativas nas conexões internacionais entre a Ásia e outras regiões do mundo. Como resultado, o continente asiático tem passado por uma transformação dinâmica, ocupando uma posição cada vez mais relevante no cenário internacional. Os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica⁴, de 1954, propostos por Zhou Enlai, foram fundamentais para fortalecer as relações

⁴ Os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica, estabelecidos pela China, são orientações diplomáticas que servem como base para suas relações internacionais. Esses princípios foram inicialmente apresentados em 1954 em um acordo entre a China e a Índia e são os seguintes:

1. Respeito mútuo pela integridade territorial e soberania: Este princípio destaca a importância de cada país respeitar as fronteiras e a soberania dos outros, sem interferir em questões internas.
2. Não agressão mútua: Os países devem evitar o uso da força em suas relações, comprometendo-se a resolver conflitos de forma pacífica.
3. Não interferência nos assuntos internos de outros países: Cada nação deve abster-se de se envolver nas questões políticas e internas de outros Estados, respeitando sua autonomia e independência.
4. Igualdade e benefício mútuo: As relações entre os países devem ser baseadas na igualdade, onde todos se beneficiem das parcerias, sem exploração ou dominação de uma parte sobre a outra.

da China com países recém-independentes ao redor do mundo. Durante a Conferência de Bandung, em 1955, Zhou Enlai estabeleceu contatos com diversos líderes africanos. Como resultado desse diálogo, a China e o Egito estabeleceram relações diplomáticas em 1956, marcando o início das relações sino-africanas. Apesar das flutuações históricas na relação sino-africana desde sua origem, a África permanece como um continente de grande relevância estratégica para a política externa da China. Simultaneamente, a China continua sendo um parceiro fundamental para o desenvolvimento africano, especialmente no que diz respeito ao fortalecimento da infraestrutura no continente.

Vários foram os mecanismos para o fortalecimento desta relação, um dos mais destacados foi a criação do Fórum de Cooperação China-África (FOCAC). Em 2006 no âmbito dos debates em torno do FOCAC, o governo chinês deixou claro que a área de infraestrutura seria essencial nos projetos em torno da cooperação com a África. “Em documentos como o *“African Policy Paper”* e o *“Beijin Action Plan (2007-2009)”* o governo apresenta objetivos de cooperação e contribuição para o desenvolvimento econômico dos países africanos através dos investimentos em infraestrutura” (Ribeiro, 2015, p. 27).

É crucial enfatizar que os conflitos internos no continente africano após a independência contribuíram significativamente para a deterioração de suas infraestruturas. Em resposta a essa situação, uma parte considerável dos Investimentos Estrangeiros Diretos (IED) da China tem sido direcionada à construção e reconstrução dessas infraestruturas, o que tem gerado milhares de empregos. No entanto, a predominância de mão de obra chinesa nesses projetos tem suscitado tensões localizadas (Visentini, 2013).

Esses investimentos fazem parte de um conjunto mais amplo de projetos e iniciativas que conectam a China ao continente africano. Dentre essas iniciativas, destaca-se a "Iniciativa Cinturão e Rota (ICR)", que constitui o foco central deste artigo.

Em setembro de 2013, o presidente chinês Xi Jinping anunciou dois projetos estratégicos com o objetivo de revitalizar a histórica Rota da Seda: o Cinturão Econômico da Rota da Seda e a Nova Rota da Seda Marítima do Século XXI. Essas duas iniciativas foram posteriormente unificadas, dando origem ao *One Belt, One Road* (OBOR), que mais tarde passou a ser conhecido como a Iniciativa do Cinturão e Rota (ICR). Em 2015, curiosamente, a ICR foi formalmente incorporada como política oficial da China, no mesmo ano em que a União Africana (UA) lançou sua ambiciosa Agenda 2063 (Gazibo, 2022). A estratégia do ICR tem como objetivo a construção de um mercado de trocas econômicas e culturais dentro das relações

5. Coexistência pacífica: Este princípio estabelece que as nações devem conviver pacificamente, mantendo boas relações diplomáticas, independentemente das diferenças ideológicas, políticas ou econômicas.

internacionais para resolver uma “lacuna de infraestrutura” que os países no qual atua possuem em relação aos centros do mercado internacional e trazendo um crescimento econômico em toda sua área (Atlas Report, 2022).

A ICR procura aprofundar a integração internacional da China, nomeadamente através da melhoria das infra-estruturas e do fortalecimento dos laços comerciais e de investimento entre as economias envolvidas. [...] O mesmo enfatiza que essa Iniciativa é composta por cinco prioridades principais: (1) conectividade de infraestrutura; (2) coordenação de estratégias e políticas de desenvolvimento; (3) facilitação do comércio para garantir “comércio desimpedido”; (4) integração financeira; e (5) intercâmbio entre pessoas (Bastos, 2020, p. 2).

O continente africano se tornou um novo polo de crescimento para o investimento estrangeiro da China sob esta Iniciativa Cinturão e Rota (ICR), destacou Sylvaire *et al.* (2022). Este projeto visa conectar a Ásia, a Europa e a África através de redes de transportes e comércio. Muitos projetos de infraestrutura na África fazem parte dessa iniciativa, recebendo financiamento e apoio direto, Ribeiro (2015) afirma que para a África a questão de infraestrutura é chave no processo dessa grande aproximação da China. De acordo com o Instituto para Reforma das Relações entre Estado e Empresa (IREE, 2024), a iniciativa começou focada em países da Ásia Central, mas evoluiu para um grande programa de investimento, conectividade e cooperação internacional abrangendo 148 países em todo o mundo. De acordo com o Atlas Report (2022), a ICR possui um orçamento de 4 a 8 Trilhões de dólares, com perspectiva de impulsionar o PIB mundial em US\$7,1 trilhões por ano até 2040. Em 10 anos, já foram investidos mais de US\$1 trilhão em projetos de infraestrutura.

A ICR foi descrita pelo governo chinês como uma iniciativa que promove a prosperidade econômica e a cooperação econômica regional, os princípios de consulta mútua, a construção conjunta e o compartilhamento, a coordenação de políticas e o desenvolvimento mutuamente benéfico (Lynch, 2024, p. 42). Essa iniciativa é também considerada um determinante importante na estimulação do IDE nas economias africanas em desenvolvimento (Aladejar, 2022; Onye *et al.*, 2022; Bem, 2019 *apud* Sabola, 2024, p. 258).

Devido à importância do desenvolvimento de infraestrutura nas relações comerciais bilaterais, o governo chinês assinou um Memorando de Entendimento (MoU)⁵ com os governos de mais de 140 países para desenvolver infraestrutura como parte da ICR, dos quais, 52 países

⁵ Um Memorando de Entendimento (MoU) é um documento formal que estabelece um acordo entre partes sobre intenções e objetivos comuns, delineando responsabilidades e expectativas, embora não tenha força legal de um contrato. É utilizado em contextos como negócios e relações internacionais para formalizar colaborações preliminares.

fazem parte do continente africano, (Jenkins, 2022; Nugent; Lu, 2021 *apud* Sabola, 2024; Diário do Povo Online, 2024).

Conforme relatado pela *China-Africa Research Initiative* (2022), o fluxo de Investimento Estrangeiro Direto (IED) da China para o continente africano tem mostrado um crescimento significativo nos últimos anos, superando até mesmo o dos Estados Unidos, tradicional parceiro econômico da África. Esse marco reflete a intensificação das relações sino-africanas, com a China assumindo um papel cada vez mais central no financiamento de projetos de infraestrutura e no desenvolvimento econômico da região.

Várias empresas chinesas já participaram da construção e modernização de mais de 10.000 km de ferrovias, cerca de 100.000 km de estradas, quase mil pontes, cerca de cem portos, 66.000 km de linhas de transmissão e distribuição de energia e 150.000 km de redes de comunicação troncal em diversos países africanos. Sob o enquadramento da Iniciativa Cinturão e Rota, uma série de grandes projetos de infraestrutura em transporte, energia e novas infraestruturas na África foram implementados. A participação do comércio bilateral entre a China e África ultrapassou já 20% do comércio exterior total da África. A cooperação entre as duas partes em agricultura e redução da pobreza tem também demonstrado resultados significativos. Xu Jianping, diretor do Departamento de Abertura Regional da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, afirmou que, em 2023, o comércio entre China e África atingiu 282,1 bilhões de dólares, quebrando o recorde histórico pelo segundo ano consecutivo. O estoque acumulado de investimento direto da China na África ultrapassou 40 bilhões de dólares. Em 2024, o comércio e o investimento entre China e África continuam a manter um desenvolvimento estável, demonstrando plenamente a vitalidade e resiliência da cooperação econômica e comercial entre China e África (Diário do Povo Online, 2024).

De acordo com informações da revista Atlas Report (2022), o objetivo da ICR é transformar o continente em uma economia de 5 trilhões de dólares, o que corresponderia a 19% do PIB mundial, com uma meta de crescimento do consumo doméstico de 3,8% ao ano para atingir um PIB de 2,1 trilhões de dólares.

Em 2022, essa tendência se intensificou, com países como a República Democrática do Congo, Zâmbia, Quênia, Etiópia, África do Sul e Nigéria emergindo como os maiores receptores de IED chinês a partir do ICR. A República Democrática do Congo lidera a lista, recebendo US\$ 3,35 bilhões, seguida por Zâmbia e Quênia com US\$ 2,80 bilhões e US\$ 2,24 bilhões, e por fim Etiópia com US\$ 2,08 bilhões; África do Sul com US\$ 1,89 bilhões e Nigéria – US\$ 1,86 bilhões, respectivamente (China-Africa Research Initiative, 2022). Esses números refletem as prioridades estratégicas da China, que busca expandir sua influência em setores cruciais como a infraestrutura e energia, áreas fundamentais para o desenvolvimento econômico desses países.

A diversificação geográfica dos investimentos também demonstra a abrangência da presença chinesa na África, abrangendo tanto economias emergentes quanto países com setores estratégicos em crescimento. Este fluxo constante de capital chinês tem sido vital para o desenvolvimento de infraestrutura e serviços essenciais no continente, ao mesmo tempo em que fortalece as parcerias econômicas e políticas entre a China e esses países africanos.

Esses investimentos não apenas consolidam a posição da China como o principal investidor estrangeiro na África, mas também apontam para uma mudança estrutural nas relações internacionais do continente, que antes se concentravam nos Estados Unidos e em potências europeias.

4 CONTEXTO E ESTRATÉGIAS DOS PROGRAMAS INDIANOS DE DESENVOLVIMENTO INFRAESTRUTURAL NA ÁFRICA

A relação entre a Índia e o continente africano tem se consolidado nas últimas décadas, especialmente no campo econômico e político. Diferente da abordagem chinesa, o envolvimento da Índia com a África tem raízes históricas, culturais e políticas profundas, que remontam à luta anticolonial e aos movimentos de descolonização no século XX, estando a Índia na liderança do Movimento dos Países Não Alinhados, Patel (2017). Essas conexões foram formalizadas através de diversos fóruns de cooperação e iniciativas bilaterais, sendo o Fórum Índia-África de Parceria, iniciado em 2008, um dos principais marcos dessa colaboração.

No contexto econômico, a Índia tem buscado intensificar sua presença na África através de programas como a Nova Linha de Crédito (LoC). Esta iniciativa tem sido um instrumento-chave para financiar projetos de infraestrutura, energia e telecomunicações no continente. A Índia se diferencia ao enfatizar uma parceria baseada em similaridades históricas e uma cooperação centrada no desenvolvimento, contrastando com as abordagens mais amplas de potências como a China. A LoC, nesse sentido, busca promover o desenvolvimento sustentável em diversas nações africanas, enquanto fortalece os laços comerciais e diplomáticos.

Politicamente, a Índia tem buscado construir uma parceria de "Sul-Sul" com a África, destacando o princípio da não intervenção e da autodeterminação, herança do Movimento dos Não Alinhados. Isso tem sido reforçado em fóruns multilaterais, onde a Índia tem apoiado demandas africanas por maior representação em órgãos como o Conselho de Segurança da ONU e em outras instituições internacionais. A Índia tem sido um parceiro crítico para a África,

promovendo um multilateralismo inclusivo e reforçando a importância de uma ordem global mais justa e equitativa”.

Essa abordagem indiana, mais focada em desenvolvimento sustentável e cooperação tecnológica, também se reflete em iniciativas educacionais e de capacitação. A Índia tem oferecido bolsas de estudo e programas de treinamento para estudantes e profissionais africanos em áreas como agricultura, saúde e tecnologia da informação, contribuindo diretamente para o fortalecimento de capacidades locais (Taylor, 2021).

O Ministro dos Negócios Estrangeiros da Índia, Shri V. Muraleedharan, declarou que:

[...] O Governo da Índia está a apoiar e financiar uma série de projectos de desenvolvimento de infra-estruturas em vários países africanos. Um total de 211 Linhas de Crédito (LoCs) no valor de 12,85 mil milhões de dólares americanos foram alargadas aos países africanos em vários projectos de infra-estruturas, tais como centrais eléctricas, hidroelectricidade, redes de transmissão e distribuição de energia, barragens, estradas, caminhos-de-ferro, portos , agricultura e irrigação, unidades industriais, desenvolvimento de competências, construção civil, etc. Novos sectores, como as Telecomunicações, a Defesa e a Energia Solar, também foram incluídos nas LoCs do Governo da Índia para África nos últimos anos. Estamos também a alargar as LoC sob novos canais, incluindo o Banco de Investimento e Desenvolvimento da CEDEAO (EBID), onde quatro LoC no valor de mil milhões de dólares foram alargadas até agora para projectos de desenvolvimento de infra-estruturas. Concluímos uma série de projetos icônicos nos nossos países parceiros, abrangendo uma grande variedade de setores em todo o continente africano (Ministério das Relações Exteriores, Governo da Índia, 2023).

A política de Linhas de Crédito (LoCs) da Índia para o continente africano, especialmente no setor de infraestruturas, evidencia um esforço coordenado para promover desenvolvimento e fortalecer laços econômicos e diplomáticos entre os dois blocos. Com um total de 211 LoCs no valor de 12,85 bilhões de dólares americanos (Ministério Das Relações Exteriores, Governo da Índia, 2023), o governo indiano está investindo estrategicamente em áreas como energia, transporte, telecomunicações, desenvolvimento de competências, defesa e energia solar. Esse amplo espectro de setores reflete a tentativa da Índia de garantir a diversificação e sustentabilidade do seu envolvimento com a África, afastando-se de uma relação meramente extrativista e de dependência de matérias-primas, que marcou grande parte das relações do continente com parceiros externos historicamente.

O modelo de cooperação da Índia, ancorado em projetos de infraestrutura, não só beneficia os países africanos ao abordar lacunas críticas em suas economias, mas também reforça a posição estratégica da Índia na competição global por influência na África, especialmente em face da crescente presença da China no continente. Segundo Paul Nantulya (2023), a escolha de setores como telecomunicações e energia solar para inclusão nas LoCs,

destaca a aposta da Índia em tecnologias emergentes e na transição energética, alinhando-se com as agendas globais de sustentabilidade e modernização.

De acordo com a Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA), a transição para fontes de energia renováveis, como a solar e a eólica, é essencial para evitar a pobreza energética e aumentar a competitividade industrial (IRENA, 2022). A IRENA enfatiza ainda que a adoção de tecnologias emergentes no setor energético é crucial para alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) estabelecidos pela ONU (IRENA, 2022). Além disso, a Fundação *Mo Ibrahim*⁶ destaca a importância de dados sólidos para a governança e a transformação sustentável na África, o que pode ser extrapolado para outras regiões em desenvolvimento, incluindo a Índia (Mo Ibrahim Foundation, 2023). A fundação argumenta que a inclusão de setores tecnológicos nas políticas de crédito e investimento é fundamental para promover a inovação e a sustentabilidade (Mo Ibrahim Foundation, 2023). Logo, a inclusão de setores como telecomunicações e energia solar nas Linhas de Crédito (LoCs) pela Índia não só reflete uma aposta em tecnologias emergentes, mas também está alinhada com as agendas globais de sustentabilidade e modernização, conforme evidenciado por fontes como a IRENA e a Fundação Mo Ibrahim.

Além disso, ao apoiar projetos regionais de infraestrutura, como aqueles realizados através do Banco de Investimento e Desenvolvimento da CEDEAO (EBID), a Índia também fortalece as cadeias de valor regionais e a integração econômica africana, promovendo não apenas crescimento econômico, mas também estabilidade geopolítica. O relatório do *Vivekananda International Foundation* (2023), observa que essas ações indicam um planejamento estratégico indiano que vai além de simples intervenções bilaterais, posicionando-se como um ator relevante em blocos econômicos regionais africanos.

A conclusão de projetos emblemáticos, em setores vitais para o desenvolvimento, consolida a presença indiana como um parceiro de confiança para o desenvolvimento de

⁶ Para complementar a discussão sobre a aposta da Índia em tecnologias emergentes e na transição energética, podemos analisar os dados da Fundação Mo Ibrahim sobre infraestruturas em África. A Fundação Mo Ibrahim, através do Índice Ibrahim de Governança Africana (IIAG), fornece uma análise detalhada sobre o estado das infraestruturas no continente africano. De acordo com o relatório do IIAG de 2022, as infraestruturas em África têm mostrado melhorias significativas, especialmente nas áreas de comunicações móveis e acesso digital. A subcategoria de infraestruturas registrou um aumento de 8,1 pontos ao longo da última década, impulsionada principalmente pelo crescimento das infraestruturas digitais, com destaque para as comunicações móveis, que aumentaram 21,8 pontos (Mo Ibrahim Foundation, 2022). Além disso, o relatório enfatiza a importância das infraestruturas de transporte e energia para o desenvolvimento sustentável e a competitividade econômica. O acesso a energia, por exemplo, é crucial para o desenvolvimento industrial e a melhoria da qualidade de vida das populações (Mo Ibrahim Foundation, 2022). Portanto, os dados da Fundação Mo Ibrahim corroboram a importância de investir em infraestruturas tecnológicas e energéticas, alinhando-se com as agendas globais de sustentabilidade e modernização, como observado na política de Linhas de Crédito (LoCs) da Índia.

infraestrutura, ampliando sua esfera de influência no continente e reforçando a importância de um relacionamento mais equilibrado e mutuamente benéfico. Essa abordagem pragmática reflete um modelo de cooperação sul-sul que se diferencia da tradicional cooperação norte-sul, muitas vezes criticada por perpetuar relações desiguais de poder. Essa abordagem pragmática reflete um modelo de cooperação sul-sul que se diferencia da tradicional cooperação norte-sul, muitas vezes criticada por perpetuar relações desiguais de poder. Dubey (2015) destaca que a crescente presença da Índia na África, marcada pela sua política de LoCs, sugere uma tendência em direção a uma nova dinâmica nas relações internacionais, onde as potências emergentes desempenham um papel cada vez mais significativo no cenário global de desenvolvimento e cooperação. No entanto, é crucial adotar uma visão crítica sobre as contrapartidas e condições associadas a esses financiamentos. Uma das principais contrapartidas impostas pela Índia é a exigência de que uma parte significativa dos bens e serviços financiados pelas LoCs seja adquirida de empresas indianas. Essa condição garante que o financiamento beneficie diretamente a economia indiana, promovendo suas exportações e criando empregos (Dubey, 2015). Além disso, muitos dos projetos financiados pelas LoCs são de infraestrutura, como construção de estradas, ferrovias, instalações de energia e educação. Embora esses projetos possam beneficiar os países africanos, eles também criam dependência em relação à tecnologia e ao *know-how* indiano (Mawdsley, 2012).

As condições de reembolso das LoCs também merecem atenção. Embora as taxas de juros sejam competitivas, elas ainda representam um ônus financeiro significativo para os países africanos, limitando sua capacidade de investir em outras áreas críticas de desenvolvimento (Carmody, 2013). Essa dinâmica pode ser vista como uma perpetuação de algumas das desigualdades típicas da cooperação norte-sul, onde os países receptores se tornam dependentes dos financiadores.

A abordagem da Índia tem sido criticada por perpetuar novas formas de dependência econômica. A exigência de uso de bens e serviços indianos pode limitar a autonomia dos países africanos, criando uma dependência tecnológica que pode ser difícil de superar (Mawdsley, 2012). Além disso, há preocupações sobre a sustentabilidade dos projetos financiados pelas LoCs. Em alguns casos, os projetos podem não ser adequados às necessidades locais ou podem ser implementados sem a devida consideração dos impactos ambientais e sociais (Carmody, 2013).

Embora a política de LoCs da Índia represente uma alternativa à cooperação tradicional norte-sul, é essencial adotar uma visão crítica sobre suas implicações. As contrapartidas impostas pela Índia, como a exigência de uso de bens e serviços indianos e as condições de

reembolso, podem criar novas formas de dependência e desafios para os países africanos. Portanto, é crucial que os pesquisadores e formuladores de políticas considerem essas dinâmicas ao avaliar o impacto dos investimentos indianos na África.

5 DIFERENÇAS E SEMELHANÇAS ENTRE A INICIATIVA CHINESA E A INICIATIVA INDIANA PARA O DESENVOLVIMENTO INFRAESTRUTURAL NA ÁFRICA

O desenvolvimento infraestrutural na África tem se tornado uma prioridade significativa tanto para a China quanto para a Índia, refletido em suas respectivas iniciativas: a Iniciativa Cinturão e Rota (ICR) e a Nova Linha de Crédito (LoC). Enquanto a ICR, lançada pela China em 2013, é uma das mais ambiciosas tentativas de recriar uma vasta rede de comércio e investimento, inspirando-se na antiga Rota da Seda, a LoC indiana lançada em 2004, porém, intensificada em 2015, período este que destaca a nossa análise, busca um enfoque mais centrado no desenvolvimento humano, priorizando “infraestrutura suave⁷” como educação e saúde.

A ICR tem se caracterizado por grandes investimentos em “infraestrutura dura⁸”, como estradas, ferrovias e portos, refletindo uma abordagem centralizada e estatal que visa aumentar a influência geopolítica da China na África, conforme argumentado por Broadman (2008) e apoiado por Cheru e Obi (2011). Esses projetos, embora massivos e potencialmente transformadores, levantam questões sobre a sustentabilidade e o impacto social e ambiental de tais empreendimentos, ademais, segundo (Sylvaire *et al.*, 2022, p. 3), a China não está muito interessada em sua qualidade e sistema de governança. Os padrões ambientais são também frequentemente desconsiderados na busca por recursos naturais e na implementação de projetos de infraestrutura, como estradas, pontes, ferrovias e represas. Muitas empresas chinesas não

⁷ A Infraestrutura Suave abrange os aspectos não físicos que complementam e otimizam a infraestrutura dura. Isso inclui o capital humano, instituições, regulamentações, sistemas educacionais, serviços de saúde e instituições financeiras. A infraestrutura suave é crucial para a eficiência e eficácia da infraestrutura dura, pois fornece o conhecimento, as habilidades e os sistemas necessários para a sua operação. Conforme descrito por Santos e Enokibara (2021), a infraestrutura suave "envolve o conjunto de conhecimentos, experiências, métodos e regulamentações que agregam valor aos aspectos físicos da infraestrutura"

⁸ Infraestrutura Dura refere-se aos componentes físicos e materiais que formam a base de uma economia. Isso inclui rodovias, pontes, ferrovias, aeroportos, portos, redes de energia e sistemas de saneamento. Esses elementos são essenciais para a movimentação de bens e pessoas, além de serem críticos para a operação de indústrias e serviços. Segundo o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea), a infraestrutura dura é "composta por obras públicas, instalações e sistemas que suportam o funcionamento de cidades e países"

seguem os padrões internacionais, como evidenciado pela construção da Represa Merowe no Sudão e pela importação ilegal de madeira tropical. Segundo uma pesquisa de Devincy & Huaqing, o investimento estrangeiro direto (IED) da China na África não resultou em mudanças significativas no estilo de vida ou no crescimento econômico, mas causou danos ambientais, incluindo a poluição do ar e da água (Sylvaire *et al.*, 2022)

Por outro lado, a Nova Linha de Crédito da Índia adota uma metodologia mais descentralizada e colaborativa, frequentemente desenvolvendo parcerias com governos locais e organizações regionais, conforme ressaltado por Biswas (2015). Embora a escala de investimento da LoC seja menos grandiosa, sua ênfase em fortalecer laços diplomáticos e culturais com países africanos posiciona a Índia como um parceiro que busca uma cooperação Sul-Sul, como observado por Cheru e Obi (2011).

A política de concessão de Linhas de Crédito (LoCs) da Índia, de fato, inclui uma contrapartida significativa: exige que uma parte substancial dos bens e serviços financiados seja adquirida de empresas indianas (incluindo serviços de consultoria) para um valor mínimo de 75% dos contratos cobertos por esses empréstimos devem ser originários da Índia, (um relaxamento de 10% pode ser considerado caso a caso) (Índia Exim Bank, 2024). Esse requisito é uma forma de assegurar que as exportações e os serviços indianos sejam amplamente beneficiados por essas linhas de crédito, direcionadas principalmente para países em desenvolvimento, especialmente na África e na Ásia.

Por outro lado, a China, em seus acordos de empréstimos para países em desenvolvimento, também impõe requisitos semelhantes, mas com variações. A China costuma condicionar seus financiamentos a que projetos sejam executados por empresas chinesas, o que resulta em uma forte dependência de mão de obra, tecnologia e materiais chineses. Contudo, a exigência de aquisição de bens e serviços chineses é, em muitos casos, mais rígida, uma vez que grande parte dos projetos é gerida diretamente por empresas do país.

Entretanto, tanto a Índia quanto a China utilizam suas iniciativas como ferramentas para promover suas exportações e fortalecer a presença de suas empresas no exterior, com diferenças em termos de flexibilidade e gestão dos projetos.

Ambas as iniciativas compartilham o objetivo de promover o desenvolvimento econômico e a integração da África na economia global, reconhecendo a importância do continente como um parceiro estratégico, tanto para o acesso a recursos naturais quanto como um mercado emergente (Broadman, 2008; Biswas, 2015). No entanto, as abordagens diferem substancialmente: enquanto a ICR é marcada pela centralização e pela execução de grandes projetos de infraestrutura, a LoC se concentra em iniciativas sociais e em um desenvolvimento

mais sustentável e colaborativo. Essas diferenças refletem não apenas as estratégias distintas de China e Índia, mas também a complexidade e os desafios enfrentados no desenvolvimento infraestrutural em um continente tão diversificado. A ICR, frequentemente vista como uma ferramenta de expansão geopolítica, e a LoC, como uma extensão da política de cooperação Sul-Sul, exemplificam a pluralidade de caminhos que o desenvolvimento pode seguir na África. Assim, a análise das duas iniciativas não só destaca suas particularidades, mas também enfatiza a necessidade de uma abordagem adaptativa e sensível às especificidades do contexto africano.

Quadro 1 - Comparação das duas iniciativas

ASPECTOS	ICR	LoC
Origem	Lançada em 2013 pelo presidente Xi Jinping, formalmente incorporada como política oficial da China em 2015.	Originada entre 2003-2004, porém, houve a expansão das relações Índia-África, com foco em 2015 em infraestrutura
Objetivo Principal	Fortalecer as conexões comerciais e de infraestrutura globais, com ênfase em infraestruturas duras.	Fornecer crédito para projetos de infraestrutura e desenvolvimento econômico, com ênfase em infraestruturas suave.
Modelo de Financiamento	Principais financiadores: Banco de Desenvolvimento da China, Eximbank da China, Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB)	Linha de crédito oficial do governo indiano, por meio do <i>Export-Import Bank of India</i> (Eximbank Índia)
Estrutura de Financiamento	Empréstimos, parcerias público-privadas, investimentos diretos.	Linha de crédito governamental, parcerias com ONGs e governos locais, com prazos de pagamento mais longos e taxas de juros reduzidas
Tipo de Projetos	Construção de portos, estradas, ferrovias, redes de energia e infraestrutura digital	Projetos de energia, infraestrutura, agricultura, TI, educação, saúde, estradas.
Consequências Econômicas	Crescimento Rápido, Dívidas Enormes: Infraestrutura expandida, mas o FMI e outros alertam sobre a armadilha da dívida. A Zâmbia exemplifica as consequências econômicas dos empréstimos chineses para infraestrutura na África. Nos últimos anos, o país enfrentou uma crise de endividamento devido à acumulação de empréstimos externos, especialmente da China, destinados a financiar grandes projetos de infraestrutura. Em 2020, a Zâmbia tornou-se o primeiro país africano a declarar <i>default</i> em sua dívida durante a pandemia de COVID-19, incapaz de cumprir seus compromissos financeiros (BBC, 2023).	Sustentabilidade a Longo Prazo: Menos impacto imediato, mas os países africanos não se endividam profundamente. Projetos indianos são mais lentos, mas deixam menor pegada financeira. Melhor aceitação devido ao foco em desenvolvimento sustentável e menos pressão financeira sobre os países parceiros.

Críticas Principais	Imperialismo Econômico?: Críticas sobre projetos com custos insustentáveis e baixo envolvimento da mão-de-obra local. Acusações de favorecer apenas as empresas chinesas. Segundo a BBC News Brasil (2023) “A China também é criticada pelas chamadas "dívidas ocultas". Os governos não sabem até que ponto suas instituições de empréstimo estão expostas, o que dificulta o exame dos custos e benefícios da nova rota da seda. Ao longo dos anos, os projetos da iniciativa chinesa também foram acusados de criar "elefantes brancos" geradores de desperdício, alimentar a corrupção local, agravar problemas ambientais, explorar trabalhadores e deixar de cumprir com as promessas de trazer empregos e prosperidade para as comunidades locais.”	Falta de Escala: A Índia é criticada por não conseguir competir de igual para igual com a China em infraestrutura pesada. Projetos menores não têm o mesmo impacto visível imediato (BBC News Brasil, 2024)
Semelhanças	Ambos visam fortalecer a presença global e aumentar a influência na África; ambos utilizam infraestrutura como forma de impulsionar parcerias econômicas.	Ambos incentivam o desenvolvimento de infraestrutura e oferecem financiamento concessionário para projetos estratégicos.
Diferenças	A China opera em uma escala muito maior, com grandes volumes de financiamento e projetos mais ambiciosos; foco em infraestruturas pesada ou dura.	A Índia adota uma abordagem mais cautelosa, focando em projetos de menor escala e com impacto socioeconômico mais direto.

Fonte: elaboração própria com base em dados das literaturas revisadas.

Este quadro destaca as semelhanças e diferenças nas estratégias adotadas pela China e pela Índia para o desenvolvimento da infraestrutura na África, ressaltando como ambas as iniciativas influenciam a geopolítica e a economia do continente.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados desta pesquisa lançam luz sobre as distintas abordagens adotadas por China e Índia no desenvolvimento de infraestrutura na África, revelando como essas duas nações e as suas respectivas iniciativas enxergam o continente não apenas como uma oportunidade de crescimento econômico, mas também como um campo estratégico para sua influência global. De um lado, a China, com seus investimentos massivos em projetos de infraestrutura física, como estradas, portos e ferrovias, foca em retornos econômicos rápidos e no fortalecimento de suas relações comerciais. Do outro, a Índia, com uma abordagem mais cuidadosa e de longo prazo, investe em setores como energia e tecnologia da informação, buscando fortalecer capacidades locais e construir parcerias mais sustentáveis. Essas diferenças não são apenas estratégias econômicas divergentes, mas também revelam visões contrastantes

de como o desenvolvimento na África deve ser conduzido. A China parece apostar no poder transformador de uma infraestrutura robusta, enquanto a Índia acredita no fortalecimento da capacidade técnica e institucional africana como o caminho para o crescimento autossustentável. Esses modelos, embora distintos, são complementares em muitos aspectos, e ambos têm o potencial de transformar a África de maneiras que vão além dos números econômicos, afetando a vida das pessoas no continente.

Uma limitação importante desta pesquisa é a falta de dados primários mais detalhados, que poderiam trazer uma perspectiva mais rica sobre os impactos sociais e culturais desses projetos. Além disso, o estudo se restringiu a uma análise de nível macro, o que deixa de lado nuances regionais importantes e específicas. Explorar essas dimensões em estudos futuros seria essencial para uma compreensão mais completa dos efeitos dessas iniciativas sobre a população africana.

Diante disso, a pesquisa traz algumas implicações relevantes para o campo das relações internacionais e da economia do desenvolvimento. Ao comparar as estratégias de China e Índia, fica claro que as nações africanas têm a oportunidade de tirar proveito dessas relações para maximizar seus próprios interesses. O desafio, porém, está em equilibrar as demandas imediatas por infraestrutura com a necessidade de um desenvolvimento que seja socialmente justo e sustentável a longo prazo.

Conclui-se que, embora a competição entre China e Índia na África seja evidente, há também espaço para sinergia. O futuro da infraestrutura africana pode ser moldado por uma combinação de ambas as abordagens, unindo a urgência das melhorias físicas com a importância da capacitação tecnológica e institucional. Para que isso aconteça, será crucial que os países africanos desempenhem um papel ativo em moldar essa cooperação, definindo suas próprias prioridades e garantindo que esses investimentos beneficiem suas populações de maneira ampla e equitativa.

REFERÊNCIAS

ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James A. **Persistence of power, elites, and institutions**. *American Economic Review*, v. 98, n. 1, p. 267-293, 2008.

AFRICA DEVELOPMENT BANK GROUP. **Infrastructure**. 2024. Disponível em: <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/sectors/infrastructure> . Acesso em: 23 set. 2024.

ATLAS REPORT. **Os Principais Projetos Chineses na África e a Geopolítica dos Projetos de Desenvolvimentos Internacionais**. 2022. Disponível em: <https://atlasreport.com.br/os->

[principais-projetos-chineses-na-africa-e-a-geopolitica-dos-projetos-de-desenvolvimentos-internacionais/#main](#). Acesso em: 24 Set. 2024.

BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Africa must reduce its dependency on raw material exports and imports**. 2015. Disponível em: <https://www.afdb.org/en/news-and-events/africa-must-reduce-its-dependency-on-raw-material-exports-and-imports-14957> . Acesso em: 29 set. 2024.

BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Índia contribui com 2 milhões de dólares enquanto nova parceira do Mecanismo de Inclusão Financeira Digital em África**. 2023. Disponível em: <https://www.afdb.org/pt/noticias-e-eventos/comunicados-de-imprensa/india-contribui-com-2-milhoes-de-dolares-enquanto-nova-parceira-do-mecanismo-de-inclusao-financeira-digital-em-africa-63532?form=MG0AV3> . Acesso em: 21 out. 2024.

BARBOSA, Muryatan Santana. **Economia política africana: do desenvolvimento ao autodesenvolvimento**. Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores/as Negros/as (ABPN), v. 13, n. 36, p. 78-104, 2021.

BASTOS, Paulo. **Exposure of belt and road economies to China trade shocks**. Journal of Development Economics, v. 145, p. 102474, 2020.

BAYART, Jean-François. **La démocratie à l'épreuve de la tradition en Afrique subsaharienne**. Pouvoirs, n. 2, p. 27-44, 2009.

BBC News Brasil. **A nova rota da seda que a China quer construir vale o investimento trilionário?**. 2023. Disponível em: [China: a nova rota da seda que o país quer construir vale o investimento trilionário? - BBC News Brasil](#). Acesso em 21 out. 2024.

BBC News Brasil. **3 pilares da Índia para tentar ser superpotência do século 21 (e os obstáculos no caminho)**. 2024. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/ce7rzz94yzpo?form=MG0AV3> . Acesso em: 21 out. 2024.

BBC. **Zambian President Hichilema's \$6bn debt deal hailed as 'historic'**. 2023. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-65997830> . Acesso em 18 out. 2024.

BISWAS, Aparajita. **India-Africa Relations: Evolving Past to a Promising Future**. Indian Foreign Affairs Journal, v. 10, n. 3, p. 284-299, 2015.

BRAUTIGAM, Deborah. **Visão geral dos dados do IDE Chinês na África**. CARI, 2024. Disponível em: <https://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa> . Acesso em: 17 de Set. de 2024.

BROADMAN, Harry G. **China and India go to Africa: New deals in the developing world**. Foreign affairs, p. 95-109, 2008.

BRYMAN, Alan. **Social research methods**. Oxford university press, 2016.

CARMODY, Pádraig. **The rise of the BRICS in Africa: The geopolitics of South-South relations**. Bloomsbury Publishing, 2013.

CENTER FOR GLOBAL DEVELOPMENT. **China's Belt and Road Initiative Heightens Debt Risks in Eight Countries, Points to Need for Better Lending Practices.** 2018. Disponível em: <https://www.cgdev.org/article/chinas-belt-and-road-initiative-heightens-debt-risks-eight-countries-points-need-better>. Acesso em: 21 out. 2024.

CHERU, Fantu; OBI, Cyril. **Chinese and Indian engagement in Africa: competitive or mutually reinforcing strategies?**. Journal of international affairs, p. 91-110, 2011.

China-Africa Research Initiative (CARI). **china-africa DATA.** 2022. Disponível em: <https://www.sais-cari.org/>. Acesso em: 17 set. 2024.

CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL DAS NAÇÕES UNIDAS; Comissão Econômica Para África; Comissão Da União Africana. **Financiamento do Programa Drama de Infra-estrutura do Desenvolvimento em África (PIDA).** Adis Abeba: ONU, 2012. (E/ECA/COE/31/17, AU/CAMEF/EXP/17(VII)).

DE AZEVEDO, Natália. **Relações de cooperação para desenvolvimento em África: uma reflexão para além do discurso.** Anais do Seminário de Ciências Sociais, v. 1, 2016.

DIÁRIO DO POVO ONLINE. **Construção de infraestruturas entre China e África atinge novo patamar.** 2024. Disponível em: <http://portuguese.people.com.cn/n3/2024/0830/c309809-20212438.html>. Acesso em: 24 set. 2024.

DUBEY, Ajay Kumar; BISWAS, Aparajita (Ed.). **India and Africa's partnership: A vision for a new future.** Springer, 2015.

FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL. **Which are Africa's biggest exports?**. 2016. Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2016/05/which-are-africas-biggest-exports/>. Acesso em: 24 set. 2024.

GARCIA, Ana. **BRICS investment agreements in Africa: More of the same?**. Studies in Political Economy, v. 98, n. 1, p. 24-47, 2017.

GAZIBO, Mamoudou. Aprendendo uns com os outros: a iniciativa da belt and road e a política de infraestrutura na África. **Estudos africanos**, v. 7, n. 13, p. 11-38, 2022.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** Editora Atlas SA, 2010.

GUZZI, André Carvaller; DE ANDRADE, Letícia Cunha. **A África e a cooperação internacional para o desenvolvimento: evidências da agência nos projetos de cooperação Sul-Sul com o Brasil.** CEBRI-Revista: Brazilian Journal of International Affairs, n. 6, p. 118-135, 2023.

HERBST, Jeffrey. **States and power in Africa: Comparative lessons in authority and control.** Princeton University Press, 2014.

INDIA EXIM BANK. **Financial Products: Lines of Credit.** 2024. Disponível em: <https://www.eximbankindia.in/lines-of-credit>. Acesso em: 20 out. 2024.

INFRASTRUCTURE CONSORTIUM FOR AFRICA. **Key Achievements in the financing of African infrastructure in 2019 - 2020**. 2024. Disponível em: <https://www.icafrica.org/en/topics-programmes/key-achievements-in-the-financing-of-african-infrastructure-in-2019-2020/> . Acesso em: 23 set. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS (Ipea). **“Infraestrutura no Brasil: desafios e perspectivas”**. Brasília: Ipea, 2020. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal>. Acesso em: 12 out. 2024.

IRENA. **Transições Energéticas Mundiais Panorama 2022**. Disponível em: https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2022/Mar/IRENA_WETO_Summary_2022_PT.pdf?rev=b1952b7278034d0384e3f543e31f75bb&hash=2496326B281F4CD3E0BAC357C8FA49AF. Acesso em: 01 out. 2024.

LANDMAN, Todd. **Issues and methods in comparative politics: an introduction**. routledge, 2002.

LYNCH, Edward A. **A Iniciativa “Um Cinturão, Uma Rota” da China na África Oriental Encontrando o sucesso no fracasso?**. Military Review, primeiro semestre, p. 42-56, 2024.

MAWDSLEY, Doctor Emma. **From recipients to donors: emerging powers and the changing development landscape**. Bloomsbury Publishing, 2012.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, Governo da Índia. **Development Projects and Lines of Credit to African Countries**. 2023. Disponível em: <https://www.mea.gov.in/> Acesso em: 17 set. 2024.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, Governo da Índia. **Principais projetos de desenvolvimento apoiados pela Índia**. 2023. Disponível em: https://www.mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/37471/QUESTION_NO_2209_MAJOR_DEVELOPMENT_PROJECTS_SUPPORTED_BY_INDIA. Acesso em: 17 Set. 2024.

MO IBRAHIM FOUNDATION. **O relatório do Índice Ibrahim de Governança**. Disponível em: https://mo.ibrahim.foundation/sites/default/files/2024-01/2023-iiag-series-report-press-release_pt.pdf. Acesso em: 01 out. 2024.

MO IBRAHIM FOUNDATION. **Índice Ibrahim de Governança Africana 2022**. Disponível em: https://mo.ibrahim.foundation/sites/default/files/2023-03/2022-iiag-key-findings_pt.pdf. Acesso em: 01 out. 2024.

NANTULYA, P.. **Africa-India Cooperation Sets Benchmark for Partnership**. Africa Center for Strategic Studies. 2023. Disponível em: [Africa Center](#). Acesso em: 24 Set. 2024

NKETIAH-AMPONSAH, Edward; SARPONG, Bernard. **Effect of infrastructure and foreign direct investment on economic growth in Sub-Saharan Africa**. Global Journal of Emerging Market Economies, v. 11, n. 3, p. 183-201, 2019.

PATEL, Hetalben Haribhai. **Oportunidades e desafios para Moçambique na expansão indiana em África**. Revista Brasileira de Estudos Africanos, v. 2, n. 4, 2017.

PORTUGUESE.PEOPLE.CN. **Construção de infraestruturas entre China e África atinge novo patamar.** 2024 Disponível em: [Construção de infraestruturas entre China e África atinge novo patamar \(people.com.cn\)](https://www.people.com.cn). Acesso em: 01 out. 2024.

PRICE, Gareth; HOUSE, Chatham. **China and India: Cooperation and competition.** Royal Institute of International Affairs, 2007.

RIBEIRO, Valéria Lopes. **A expansão chinesa na África: comércio, investimentos e fluxos financeiros.** Textos de Economia, v. 18, n. 1, p. 11-36, 2015.

SABOLA, Gift Andrew. **The link between Chinese belt and road initiative and foreign direct investment inflows in Southern Africa.** Borsa Istanbul Review, v. 24, n. 2, p. 256-262, 2024.

SARTORI, G. **Comparing and miscomparing.** Journal of theoretical politics, 3(3), 243-257.1991

SANTOS, J. A.; ENOKIBARA, M. **“Trajetórias da infraestrutura no Brasil. Concepções, operacionalizações e marcos conceituais em perspectiva”.** SciELO, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/journal>. Acesso em: 12 out. 2024.

SILVA, R. A.; PEREIRA, L. **“Infraestrutura verde: conceitos, tipologias e terminologia no Brasil”.** Paisagem e Ambiente, 2022. Disponível em: <https://www.paisagemeambiente.com.br/journal>. Acesso em: 12 out. 2024.

SYLVAIRE, Debongo Devincy Yanne et al. **The impact of China 's foreign direct investment on Africa' s inclusive development.** Social Sciences & Humanities Open, v. 6, n. 1, p. 100276, 2022.

TAYLOR, Ian. **A ascensão da Índia na África: novas parcerias, velhos erros?** Zed Books, 2021.

UNCTAD. **Economic Development in Africa Report 2022.** 2022. Disponível em: <https://www.dw.com/en/commodities-vs-technology-in-africa-the-continents-needs-to-diversify-says-un/a-62465164> . Acesso em: 24 set. 2024.

VISENTINI, Paulo. **A África e as potências emergentes: Nova partilha ou cooperação Sul-Sul.** Série africana. Porto Alegre: Leitura XXI, 2013.

VIVEKANANDA INTERNATIONAL FOUNDATION. **India-Africa Partnership: Achievements, Challenges and Roadmap 2030.** 2023. Disponível em: [Vivekananda International Foundation](https://www.vivekananda.org/). Acesso em: 24 Set. 2024.