

# **GEO** **FRONTER**

**ISSN: 2447-9195**

## **COOPERAÇÃO CHINA-ANGOLA E A CONSTRUÇÃO DE UMA REDE DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA DA COMUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO DA ÁFRICA AUSTRAL: O CASO DOS CORREDORES FERROVIÁRIOS DO LOBITO, NAMIBE E LUANDA**

China-Angola cooperation and the construction of a transport and logistics network of the Southern African development community: the case of the Lobito, Namibe, And luanda railway corridors

Cooperación China-Angola y la construcción de una red de transporte y logística de la comunidad de desarrollo de África Austral: el caso de los corredores ferroviarios de Lobito, Namibe y Luanda

---

**Garcia Neves Quitari**

Universidade Federal do Ceará – UFC

**Resumo:** Após a independência de Portugal, Angola mergulhou em uma guerra civil que perdurou por 27 anos (1975-2002). Com o advento da paz, no início da década de 2000, este país iniciou um processo de reconstrução nacional que possuía dentre os seus principais objetivos a reconciliação nacional e a recuperação de infraestruturas de transportes, energia, água, comunicação e cidades, assim como promover programas para diversificação da economia. Desde então, a cooperação com a República da China tem sido uma das principais origens do financiamento à reconstrução e desenvolvimento. Neste contexto, este artigo pretende descrever e refletir como, no âmbito da cooperação China-Angola, a reabilitação dos corredores ferroviários de Angola se insere no plano de construção de uma rede de transporte e logística da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC). Para tal, a elaboração deste texto baseou-se na análise bibliográfica, tendo sido selecionados artigos científicos que abordam diferentes perspectivas da cooperação China-África e, de modo específico, a relação sino-angolana. Foram analisados também documentos, incluindo relatórios e planos, quer produzidos pelo Estado angolano quer por instituições multilaterais. Considerando o carácter controverso da recente presença da China em Angola, o texto também aborda as visões que expressam os desequilíbrios nas relações sino-angolanas. Nesse sentido, nosso principal argumento é de que, a despeito do longo tempo de cooperação com países ocidentais, a cooperação com a China tem vindo a moldar o desenvolvimento de Angola nos últimos vinte anos.

**Palavras-chave:** China-Angola; Cooperação; África Austral; Corredores Ferroviários.

**Abstract:** After independence from Portugal, Angola plunged into a civil war that lasted for 27 years (1975-2002). With the advent of peace in the early 2000s, this country began a national reconstruction process whose main objectives included national reconciliation and the rebuilding of transport, energy, water, communication, and city infrastructures, as well as promoting programs for economic diversification. Since then, cooperation with the People's Republic of China has been one of the main sources of financing for reconstruction and development. In this context, this article aims to describe and reflect on how, within the framework of

China-Angola cooperation, the rehabilitation of Angola's railway corridors fits into the plan to build a transport and logistics network for the Southern African Development Community (SADC). For this purpose, the preparation of this text was based on bibliographic analysis, with scientific articles selected that address different perspectives on China-Africa cooperation and, more specifically, the Sino-Angolan relationship. In addition, documents were analyzed, including reports and plans, whether produced by the Angolan state or by multilateral institutions. Considering the controversial nature of China's recent presence in Angola, the text also addresses views that express imbalances in Sino-Angolan relations. In this sense, our main argument is that, despite the long period of cooperation with Western countries, cooperation with China has been shaping Angola's development over the past twenty years.

**Keywords:** China-Angola; Cooperation, Southern Africa; Rail Corridors.

**Resumen:** Tras la independencia de Portugal, Angola se sumió en una guerra civil que duró 27 años (1975-2002). Con la llegada de la paz, a principios de la década de 2000, este país inició un proceso de reconstrucción nacional que tenía entre sus principales objetivos la reconciliación nacional y la recuperación de infraestructuras de transporte, energía, agua, comunicación y ciudades, así como promover programas para la diversificación de la economía. Desde entonces, la cooperación con la República Popular China ha sido una de las principales fuentes de financiación para la reconstrucción y el desarrollo. En este contexto, este artículo pretende describir y reflexionar cómo, en el marco de la cooperación China-Angola, la rehabilitación de los corredores ferroviarios de Angola se inserta en el plan de construcción de una red de transporte y logística de la Comunidad de Desarrollo de África Austral (SADC). Para ello, la elaboración de este texto se basó en el análisis bibliográfico, habiéndose seleccionado artículos científicos que abordan diferentes perspectivas de la cooperación China-África y, de manera específica, la relación sino-angoleña. También se analizaron documentos, incluidos informes y planes, ya sea producidos por el Estado angoleño o por instituciones multilaterales. Considerando el carácter

controvertido de la reciente presencia de China en Angola, el texto también aborda las visiones que expresan los desequilibrios en las relaciones sino-angoleñas. En ese sentido, nuestro principal argumento es que, a pesar del largo tiempo de cooperación con países occidentales, la cooperación con China ha estado moldeando el desarrollo de Angola en los últimos veinte años.

**Palabras clave:** China-Angola; Cooperación; África Austral; Corredores Ferroviarios.

## Introdução

Após a independência, Angola mergulhou em uma guerra civil que perdurou 27 anos (1975-2002), com fortes consequências para a vida econômica, social e política do país. De fato, se considerar os 14 anos de luta anticolonial (1961-1975), poderia se afirmar que este país viveu quatro décadas seguidas de conflitos armados. Um dos resultados disso foi a destruição e o sucateamento das infraestruturas agroindustriais erguidas, sobretudo nos últimos cinquenta anos do período colonial. Os caminhos de ferro de Angola foram também infraestruturas que desde o início dos conflitos armados entre o Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA) e a União Nacional para a Independência Total de Angola (UNITA) sofreram danos, sendo que parte deles começou a limitar ou paralisar as suas operações ainda na década de 1970 (Banco Mundial, 2006).

Com o advento da paz, no começo da década de 2000, este país iniciou um processo de reconstrução nacional que possuía, dentre os seus principais objetivos, a reconciliação nacional e a recuperação de infraestruturas de transportes, energia, água, comunicação, a requalificação urbana e a construção de novas cidades. Do ponto de vista econômico, a diversificação da economia tem sido igualmente parte desta empreitada de reconstrução com a finalidade, principalmente, de reduzir a dependência das receitas do petróleo, aumentar o leque de produtos exportáveis e reduzir a importação, principalmente, de bens de primeira necessidade (Centro de Estudo e Investigação Científica, 2013).

É neste contexto que este artigo pretende descrever e refletir o papel da China na recuperação da malha ferroviária e como isso se insere em um plano de construção de uma rede de transporte e logística da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral. Para tal, a elaboração deste texto baseou-se na análise bibliográfica, tendo sido selecionados artigos científicos que abordam diferentes perspectivas da cooperação China-África e, de modo específico, a relação sino-angolana. Foram analisados também documentos, entre os quais,

relatórios e planos, quer produzidos por instituições do Estado angolano quer por organizações multilaterais.

Com efeito, este artigo está estruturado em três momentos, além da introdução e considerações finais. No primeiro momento, apresenta considerações sobre a guerra civil angolana, sobre o subsequente processo de reconstrução e a recente entrada da China neste período. No segundo momento, o texto aborda mais especificamente a participação da China da recuperação da rede de transporte e logística de Angola, com realce para os caminhos de ferro. Neste momento, também amplia-se a análise para relacionar a recuperação da malha ferroviária angolana com o plano de reestruturação de uma rede de transporte e logística na região meridional do continente africano impulsionada pelo financiamento chinês no bojo da Belt and Road Initiative (BRI). Por fim, o artigo aponta também, de maneira breve, as principais críticas feitas acerca da presença da China em Angola.

Como vimos, quando a guerra civil chegou ao fim, parte das principais infraestruturas de transportes e logística de Angola se encontravam destruídas, incluindo, estradas e caminhos de ferro, portos e aeroportos (Centro de Estudo e Investigação Científica, 2013). Com exceção daquelas infraestruturas localizadas em capitais de províncias como Luanda e Benguela, que gozavam de relativa segurança durante a guerra, a maioria delas no país operava com bastante restrições quando não se tornaram completamente inoperantes.

Para se ter uma ideia disso, os caminhos de ferro de Benguela e Moçâmedes, possuem percursos que atravessam partes regiões sul e leste, territórios em que confrontos militares foram prolongados e intensos. A histórica Batalha do Cuito Cuanavale (1987-1988), por exemplo, foi um importante confronto com impactos nestas regiões, envolvendo a participação de forças militares estrangeiras, da cooperação cubana ao lado do MPLA e das forças da antiga República Sul Africana, ao lado da UNITA (Costa, 2010).

Figura 1 – Mapa de Angola



Fonte: GISGeography, 2026.

Dos seus 1000 km de extensão, até o começo da década de 2000, o Caminho de Ferro de Benguela operava apenas entre o município-capital e o município vizinho do Lobito, uma distância de mais ou menos 30 km (Banco Mundial, 2006). Vale frisar que este corredor ferroviário foi construído entre 1902 e 1929, pelo concessionário inglês, Robert Willians e concebida originalmente para ser uma plataforma continental que ligasse o Oceano Atlântico à região mineira da Katanga, na atual República Democrática do Congo e aos cinturões de cobre da Zâmbia (Santos, 2023).

Segundo Esteves (2000), este corredor possuía importante função no escoamento de mineiros para fora do continente através do Porto do Lobito e sua área de influência se estendia até a Tanzânia, na Costa do Oceano Índico. Ao deixar de exercer esta função por muitas décadas, também impôs limites no trânsito transfronteiriço e nas trocas comerciais entre Angola e países vizinhos, a exemplo, da Zâmbia e a própria República Democrática do Congo.

Como indica o relatório do Banco Africano de Desenvolvimento (2024), a China financiou a construção das ferrovias que conectam estes três países e, no caso de Angola, estes financiamentos ocorreram, principalmente, nas fases iniciais da reconstrução nacional.

### **Relação China-Angola e o apoio à reconstrução nacional**

A relação entre China e Angola não é inteiramente nova. Pelo contrário, estes países mantêm relações políticas e diplomáticas desde a independência. Embora não de forma direta, a China teve envolvimento na luta pela independência de Angola, exercendo um papel de suporte aos movimentos angolanos de libertação nacional (Pereira, 2015).

Entretanto, a recente cooperação entre os dois países se insere em outro contexto global e regional no qual a China tem jogado um papel de apoio ao desenvolvimento dos países do continente africano (Raza; Khan, 2024). No caso de Angola, a despeito de credores tradicionais, como Banco Mundial, Portugal, Brasil, Espanha, Alemanha terem participado no financiamento à reconstrução nacional, foi a República Popular da China que se tornaria o maior financiador deste processo, maior impulsionador da recuperação de setores econômicos como comércio, indústria, construção civil, tendo vindo a se constituir como principal parceiro econômico de Angola desde 2004 (Centro de Estudo e Investigação Científica, 2013).

Até 2014, mais de 30 mil trabalhadores e aproximadamente 700 empresas públicas e privadas chinesas de diversos setores teriam entrado em Angola (Corkin, 2012). O Gabinete de Reconstrução Nacional, ligado à Presidência da República, foi o órgão de coordenação das obras estratégicas e gestão dos fundos de financiamento da China.

Segundo o Centro de Estudos e Investigação Científica da Universidade Católica de Angola (2014), em 2004, um acordo com o Export-Import Bank of China previa o financiamento de 2 bilhões de dólares norte-americanos para reabilitação de estradas e outras infraestruturas estratégicas de transporte e logística. Este financiamento incluía também a aquisição de novas locomotivas, carruagens, ônibus e meios de transportes marítimos de passageiros. No atual contexto, a implementação de uma rede nacional de transporte e logística faz parte dos objetivos estratégicos de desenvolvimento de Angola, aos quais se destacam as três principais ferrovias, nomeadamente, Lobito-Luau, Luanda-Malanje e Moçâmedes-Menongue, que se complementam com rodovias, equipamentos logísticos existentes, mas ainda muito precários. É o caso, por exemplo, do posto fronteiriço do Luau, na fronteira leste de Angola com a República Democrática do Congo.

As obras de reabilitação do corredor do Lobito ocorreram entre 2006 e 2014 sob empreitada da China Railway Construction Company. Incluiu a construção de novas estações, terminais de carga, assim como ampliação e modernização do Porto do Lobito, que esteve a cargo da China Harbor Engineering Company Ltd. Segundo o Centro de Estudo e Investigação Científica (2013), estas obras teriam sido feitas mediante um financiamento chinês na ordem de 34 milhões de dólares norte-americanos.

O corredor do Namibe é operado pelo Caminho de Ferro de Moçâmedes (CFM) e possui cerca 900 km de extensão. Foi construído entre 1905-1961 e liga a região portuária do Namibe ao Menongue, atual província do Cubango, vizinha das república da Zâmbia e Namíbia. A sua reabilitação foi feita pela empresa China Hy Way entre 2006 e 2015. Atualmente, além do transporte de passageiros, é a principal linha de transportes de mineiros, particularmente, das minas de Cassinga, na região da Jamba, na província da Huíla (Santos, 2023). A reabilitação do corredor de Mocâmedes também incluiu a construção de um novo terminal de carga mineira.

O Caminho de Ferro de Luanda (CFL) foi construído entre 1860 e 1909, ligando a capital do país à província de Malanje, na região centro-norte, grande centro produtor-exportador de algodão até o final do período colonial. Sua principal função na época era exatamente o de escoar o algodão para o Porto de Luanda. De acordo com Esteves (2000), historicamente, sua área de influência se estende até a República Democrática do Congo através das fronteiras a nordeste de Angola.

Durante o período de guerra civil, circulação nesta linha ficou limitada à circunscrição de Luanda, propriamente, entre a sua estação principal, na baixa da cidade, até a hinterlândia desta província, um percurso de 60 km, aproximadamente. As obras de reabilitação iniciaram em 2004 sob a empreitada da companhia chinesa CR20.

Vale frisar, que na capital do país, o financiamento chinês também foi utilizado para a requalificação do porto de Luanda, do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro (antigo), assim como a construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda e a Zona Econômica Especial Luanda – Bengo, assim como na construção de novas cidades. Embora isso também tenha ocorrido em outras províncias, a dimensão das infraestruturas e a quantidade de obras feitas por empresas chinesas foram notadamente superiores na capital do país. A Comunidade de Desenvolvimento da África Austral foi instituída em 1992 em substituição à Conferência de Coordenação de Desenvolvimento da África Austral (SADCC, siglas em inglês para Southern African Development Coordination Conference), fundada em 1980 (Pereira, 2015). Atualmente, este bloco é composto por 16 países da região Austral de África, com sede em

Gaborone, em Botsuana. Dos seus principais objetivos, constam a promoção do desenvolvimento, redução da pobreza e a integração regional.

**Figura 2** - Estados – membros da SADC



**Fonte:** Southern African Development Community, 2012.

A cooperação China-África tem sido o principal reforço para recuperação de infraestrutura de transportes e de integração regional, atualmente, através do Programa para Desenvolvimento de Infraestrutura de África (PIDA, sigla em inglês para Program Infrastructure Development for Africa), um mecanismo da União Africana para o desenvolvimento de uma rede regional de transporte e logística (Tjønneland, 2011). Seu principal objetivo inclui o incremento de ligações aéreas, a construção de aeroportos modernos, assim como a reestruturação de portos e rodovias regionais ao nível do espaço SADC. O *Master Plan* estipula um total de 208 projetos, constando, entre outros, 64 hub aeroportuários, 31 projetos de ferrovias e 18 pontos fronteiriços regionais (Southern African Development Community, 2012).

Figura 3 - Rede ferroviária da SADC



Fonte: Southern African Development Community, 2012.

A maior parte destes corredores foi construído pelos regimes coloniais durante o período de expansão imperialista do século XIX e XX, sobretudo, para atender ao escoamento de matéria-prima para as metrópoles. Também serviram de instrumento para interiorização colonial, de controle de territórios e de dissuasão de invasão de fronteiras por parte de países colonizadores concorrentes, como era o caso das disputas na região entre Portugal, Alemanha, Bélgica e a Inglaterra etc (Pereira, 2015).

Segundo Esteves (2000), até o começo das lutas de libertação e independência dos países africanos na região sul do Sahara, a maior parte das ferrovias na África Austral se encontravam sob concessão a companhias europeias, que juntas tentavam integrar a região do Atlântico à costa do oceano Índico, através de conexões, por exemplo, entre o Caminho-de-ferro de Benguela, a Rhodesian Railway, South African Railway.

No atual contexto, o PIDA é um programa que, ao nível da região da SADC, materializa os objetivos da Belt and Road Initiative (BRI), iniciativa lançada em 2013 pelo presidente da

China (Pautasso et. al, 2025 ). Segundo Lislie (2020), até o ano de 2020, os investimentos aplicados pela China por meio desta iniciativa já alcançavam mais de 900 bilhões de dólares norte-americanos.

**Quadro 1 – Principais ferrovias financiadas pela China no âmbito do BRI**

<b>Projeto/Corredor</b>	<b>País</b>
Tazara	Tanzânia-Zâmbia
Caminhos de Ferro de Benguela	Angola
Mombasa-Nairobi SGR	Quênia
Addis Ababa-Djibouti	Etiópia-Djibuti
Nairobi-Naivasha SGR	Quênia

**Fonte:** African Development Bank Group (2024).

O BRI tem como finalidade o desenvolvimento de relações comerciais e investimentos em conectividade entre a China e seus parceiros. Através desta iniciativa, investe e financia projetos de infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações em vários países do continente africano<sup>1</sup>. De acordo com estes instrumentos, Angola planeja assumir uma posição importante ao nível da rede de transporte e logística da SADC, especialmente, pela sua longa costa marítima.

Nesse sentido, o Fórum China-África de Cooperação (FOCAC), cujas reuniões se realizam na China e em África, tem sido um espaço político e diplomático de alto nível para as iniciativas de cooperação (Pautasso et. al, 2025). Nota-se que este fórum possui um escopo mais amplo, sendo que parte dos projetos de cooperação é destinado também a setores sociais, como educação, saúde.

### **Angola Model: a controvérsia sobre a presença da China em Angola**

Goodfellow e Huang (2020), analisando o caso da construção de infraestruturas financiadas pela China em Kampala (Uganda) e Addis Abeba (Etiópia), pontuam como as opiniões sobre a presença da China em África são polarizadas entre aquelas que acreditam ser uma relação mutuamente vantajosa e as que acreditam se tratar de uma relação desigual a favor da China.

<sup>1</sup> Concorrendo para este entendimento, Jabbour e Dantas (2021) apontam que dentro deste período a China já ocupava a posição de um dos maiores exportadores de capitais do mundo, atingindo em 2017 o valor de 168, 2 bilhões de dólares.

No caso de Angola, alguns autores se situam nesta segunda visão, a exemplo de Begu *et al* (2018). O mote das análises destes autores tem sido o modelo da cooperação a que designam, por exemplo, de *Angola Model*, para destacar um suposto modelo de financiamento de infraestruturas em troca de petróleo. Basicamente, definem este modelo como uma relação segundo a qual a China financia países como Angola unicamente em troca de acesso ao petróleo. Entretanto, é preciso notar que quase todos os setores econômicos de Angola foram afetados ao longo de décadas de conflito armado e mesmo que, desde 2002, tenha se planejado diferentes programas para diversificação da economia, ainda continua se tratando de uma economia fortemente dependente do petróleo.

Atualmente, 48% das exportações do petróleo têm como destino a República Popular da China, de acordo com o Instituto Nacional de Estatística (2024). Mas vale notar também que durante quase toda a década de 1990, cerca de 95% das exportações do petróleo de Angola tinham como destino os Estados Unidos da América, época em que a China ficava com uma parcela de 3% destas exportações (Instituto de Desenvolvimento Industrial de Angola, 1998).

Como indicam dados do Banco Mundial (2006), a perda de mercado do petróleo angolano por parte dos Estados Unidos da América para a China começaria exatamente nos primeiros anos da década de 2000. Também é importante notar que os projetos de infraestruturas em Angola não são apenas financiados pela China, sendo que outra parte dos recursos são oriundos do Orçamento Geral do Estado e de financiamentos adquiridos junto de outros países, aos quais vêm se destacando países de economia emergente como a Índia e Emirados Árabes Unidos.

Antes da China, países como Brasil e Portugal figuravam entre os maiores financiadores de infraestruturas, tais como na construção de barragens hidrelétricas por via de empresas como Odebrecht e outras. Nos anos mais recentes, a construção de infraestruturas também ocorre, em muitos casos, sob modalidade de consórcios em que empresas chinesas operaram ao lado de empresas ocidentais (Aguilar; Goldstein, 2009).

Importa sublinhar também que muitos projetos de infraestruturas financiadas pela China em África tiveram pedidos de financiamentos rejeitados por parte de países ocidentais (Goodfellow e Huang, 2020). No caso de Angola, as negociações para o financiamento à reconstrução nacional junto de credores ocidentais no período imediatamente pós-guerra civil teriam falhado (Aguilar; Goldstein, 2009).

No início da década de 2000, o Banco Mundial chegou a implementar um Projeto de Emergência de Recuperação, que incluía ações de recuperação de estradas. Segundo esta

organização, naquela altura, Angola possuía a necessidade emergencial de recuperar 4.194 km das 7.777 km de estradas pavimentadas, quase todas em estado de degradação severa, e o financiamento garantido pelos credores internacionais não foram suficientes para atender a demanda.

De qualquer forma, é também necessário realçar que as atuais relações entre a China e Angola não se resumem somente à exportação de petróleo. Assim como para quase todo o continente africano, a China tornou-se desde o início da década de 2000 o maior parceiro comercial de Angola, sendo também um dos maiores impulsionadores da diversificação das exportações angolanas, com realce para o cobre, granito, madeira, peixes e frutas, segundo o Instituto Nacional de Estatística (2024).

Os autores que criticam a relação China-Angola apontam desequilíbrios em benefício da China. Por exemplo, destacam como características das empresas chinesas em Angola: o reduzido uso de força de trabalho local, a falta de transferência de tecnologia, a concorrência desigual entre empresas chinesas e nacionais etc (Corkin, 2012).

Contudo, a realidade da presença da China e de, modo particular, o investimento chinês em Angola tem se mostrado bastante dinâmico e sujeito à mudanças. Entre 2004 e 2014, momento auge das obras de urbanização, a mão-de-obra nacional nas empreitadas chinesas era estimada em 20%, depois 25% até 2011 (Corkin, 2012). Porém, com a redução dos projetos imobiliários públicos e retorno à China de parte considerável dos trabalhadores, a mão-de-obra nas empresas chinesas parece ser majoritariamente nacional.

Portanto, deve-se ter em conta que a relação entre os dois países é moldada por ajustes na cooperação, que podem implicar em diferentes níveis de intensidade de capital, assim como maior ou menos presença trabalhadores chineses. Tais inflexões, também alteram os setores definidos como prioritários em cada momento. No atual contexto, por exemplo, a cooperação está mais voltada para o setor de tecnologias industriais e de telecomunicações.

Outra crítica, menos comum, teria a ver com a perda de soberania dos países africanos face ao elevado custo da dívida e aumento da influência da China sobre os seus governos (Centro de Estudo e Investigação Científica, 2013). Acerca disso, três apontamentos importantes devem ser feitos. Primeiro, as instituições financeiras ocidentais, a exemplo do Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional, ainda exercem maior influência na política interna dos países africanos do que a China.

Segundo, as relações de cooperação entre Angola e países ocidentais, como Estados Unidos da América, Alemanha e França parecem terem sido reforçadas na disputa com a China.

As recentes manifestações de interesse de países ocidentais, com Estados Unidos na frente, para gestão de corredor do Lobito, é uma prova desta concorrência.

De modo mais amplo, nota-se que os países ocidentais tem se empenhado na disputa para reduzir o avanço da China e aumentar o poder de influência econômica e política em África. Fóruns como União Europeia e África, cuja última edição ocorreu em Luanda, em 2025, é também uma demonstração de que a China não investe em um vazio deixado pelo países ocidentais, mas que sim, concorre com eles.

Por fim, vale afirmar que o modelo de cooperação China-África é definido com base no princípio de ganhos mútuos e na definição de agendas consensuais como as que ocorrem no âmbito do FOCAC (Goodfellow; Huang, 2020). Por isso, é inegável que os países africanos não sejam beneficiários da globalização econômica da China (Pautasso et. al, 2025), sobretudo, por se tratar de acesso a um mercado de importação e exportação facilitado.

### **Considerações finais**

A cooperação China-África não pode ser vista apenas sob ponto de vista da dívida contraída pelos países africanos, mas também na perspectiva dos ganhos obtidos por estes países. No caso de Angola, a reconstrução nacional, mormente, a recuperação de infraestruturas essenciais no período pós-guerra civil, particularmente, nos setores de transporte, energia, água e habitação, não teria sido alcançado resultados na escala em que se observou.

Ademais, importa salientar que a cooperação China-África aspira à reprodução de um modelo de desenvolvimento planejado (Lislíe, 2020). Como observam Jabbour e Dantas (2021), na sua explicitação sobre a Nova Economia do Projeto, a planificação econômica faz parte das características impressionantes do rápido de desenvolvimento da China. Por isso, é também mister pensar em que medida iniciativas como FOCAC e o PIDA podem estar impulsionando a dimensão do planejamento do desenvolvimento em África. Em Angola, por exemplo, os projetos de infraestruturas estão refletidos na estratégia de longo prazo, *Angola 2050* e nos planos quinquenais, como o Plano de Desenvolvimento Nacional 2023-2027 e outros planos específicos no domínio de transportes.

A cooperação China-África deve ser compreendida em termos de limitações dos países africanos em aumentar as suas vantagens nas trocas comerciais, porém, estas limitações e dependência estão historicamente presentes nas relações econômicas entre África e os países ocidentais.

De modo geral, estas limitações se assemelham na maioria dos países da SADC, vão desde a comercialização de produtos com menor valor agregado, a insuficiência de recursos humanos qualificados até aos problemas securitários (Pautasso et. al, 2025), tais como os conflitos armados da República Democrática do Congo, a presença de grupos armados radicais em Cabo Delgado, em Moçambique e outros etc. Ainda assim, iniciativas como FOCAC parecem possuir foco na coordenação dos investimentos da China em África, o que pode estar facilitando a construção de uma agenda de desenvolvimento através de projetos como o PIDA e outros programas ao nível da SADC e do continente como um todo.

## Referências

AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP. Independent Development Evaluation. Evaluation of the Bank's Support for the Transport Sector and Cluster Evaluation of AFDB Rail and Aviation Projects (2012-2023). **Report**, 2024. Disponível em: <https://idev.afdb.org/>. Acesso: em 20 de dezembro de 2025.

AGUILAR, Renato; GOLDSTEIN, Andrea. (2009). The Chinisation of Africa: The Case of Angola. **The World Economy**. DOI: 10.1111/j.1467-9701.2009.01249.x. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-9701.2009.01249.x>. Acesso: em 19 dez 2025.

BANCO MUNDIAL. Angola. **Memorando Económico do País Petróleo, Crescimento Alargado e Equidade**, 2006. Disponível em: [worldbank.org](http://worldbank.org). Acesso em: 17 dez. 2025.

BEGU, Liviu Stelina; VASILESCU, Maria Denisa; STANILA, Larisa; CLODNITCHI, Roxana. China-Angola investment Model. **Sustainability**. 8, 10, 2018. Disponível em: [China-Angola Investment Model - DocsLib](#). Acesso: 18 dez. 2025.

CENTRO DE ESTUDO E INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA. **Relatório econômico de Angola**. Universidade Católica de Angola. Texto editores, 2013.

CENTRO DE ESTUDO E INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA. **Relatório econômico de Angola**. Universidade Católica de Angola. Texto editores, 2014.

CORKIN, Lucy. Chinese construction companies in Angola. A linkage perspective. *Resources policy*. 37, p. 475- 483, 2012. Disponível em: [www.uct.ac.za](http://www.uct.ac.za). Acesso: em 19 dez. 2025.

COSTA, Ilonka. D. A., **O processo político angolano desde o início da Guerra Colonial**. Luanda: União dos Escritores Angolanos, 2010.

ESTEVES, Emmanuel. O caminho de ferro de Benguela e o impacto económico, social e cultural na sua zona de influência (1902-1952). **Africana Studia**. n°3, Edição da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2000.

GEOSGEOGRAPHY. **Angola Map Collection**. Disponível em: [Angola Map Collection - GIS Geography](#). Acesso: 15 abr. 2026.

GOODFELLOW, Tom; HUANG, Zhengli. Contingent infrastructure and the dilution of ‘Chineseness’: Reframing roads and rail in Kampala and Addis Abeba. **Economy and Space**, Vol 53, Issue 4, 2020. Disponível em: <https://journals.sagepub.com>. Acesso: 19 de dezembro de 2025.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DE ANGOLA. **Monografia de Angola (1998-2000)**. Luanda: Sociedade Gráfica Torrense, 1998.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Anuário de estatística de comércio externo – 2024**. Disponível em: [www.ine.gov.ao](http://www.ine.gov.ao). Acesso: 28 de dezembro de 2025.

JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis. Ignacio Rangel na China e a “Nova Economia do Projetamento”. **Economia e Sociedade**, Campinas, Unicamp. IE, 2021. Disponível em: [www.economia.unicamp.br](http://www.economia.unicamp.br). Acesso em: 22 out. 2025.

LISLIE, Agnes Ngoma. China-Africa Relations: The Belt and Road Initiative and Its Impact on Africa. **African Studies Quarterly**, Vol. 19, Issue 3- 4, 2020. Disponível em: [journals.flvc.org](http://journals.flvc.org). Acesso: 20 dez. 2025.

PAUTASSO, Diego; DORIA, Gaio; NOGARA, Tiago Soares. A nova rota da seda e o projeto chinês de globalização. **Revista Inteligência**, edição 90, 2025. Disponível em: [www.insightinteligencia.com.br](http://www.insightinteligencia.com.br). Acesso em: 19 dez. 2025.

PEREIRA, J. M. N. **O paradoxo angolano**. Uma política externa em contexto de crise (1975-1994). Luanda: Editorial Kilombelombe, 2015.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL 2023-2027. Impacto socioeconómico sustentável. Governo de Angola. Disponível em: [www.PDN\\_ad74f39ea2.pdf](http://www.PDN_ad74f39ea2.pdf). Acesso em: 17 dez. 2025.

RAZA, Amjad; KHAN, Abdul Basit. Understanding the Impacts of China’s Belt and Road Initiative (BRI) over the Program for Infrastructure Development for Africa (PIDA) (2013-2023). **Pakistan Social Sciences Review**. Vol. 8, No. 2. 2024. Disponível em: [www.ojs.pssr.org](http://www.ojs.pssr.org). Acesso em: 3 jan. 2026.

SANTOS, Lury dos. Análise do contributo do corredor do Lobito de Angola para a integração e cooperação regional. **Revista Tecnológica da Fatec Americana**, vol. 10, n. 02, outubro de 2022/março de 2023.

SOUTHERN AFRICAN DEVELOPMENT COMMUNITY. Regional infrastructure Development Master Plan. Transport Sector Plan, 2012. Disponível em: [www.sadc.int](http://www.sadc.int). Acesso em: 22 nov. 2025.

TJØNNELAND, Elling N. Desenvolver as infraestruturas em Angola. Qual é o papel da SADC? Chr. Michelsen Institute. Workpaper, 3, 2011. Disponível em: [www.cmi.no](http://www.cmi.no). Acesso em: 22 nov. 2025.

### **Agradecimento**

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP), através do financiamento da bolsa de estudo de doutorado em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará.

**AUTOR****Garcia Neves Quitari**

Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará (Brasil), bolsista da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP), pesquisador do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR). É doutorando em Sociologia pela Escola de Sociologia e Políticas Públicas do Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL). Possui mestrado em Ciências Jurídicas e Sociais pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia e Direito da Universidade Federal Fluminense. Possui graduação em Ciências Sociais também pela UFF, período durante o qual foi bolsista de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Brasil). Atualmente, é docente efetivo do Departamento de Sociologia da Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Agostinho Neto e desenvolve pesquisas nas áreas da questão da terra, relação campo - cidade, território e agricultura em Angola.

**Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-4175-5130>

**E-mail:** [garcianeves@gmail.com](mailto:garcianeves@gmail.com)