

Geopolítica e logística de transportes na África Subsaariana

ELI ALVES PENHA

Resumo

O principal intuito deste artigo é apresentar e analisar o quadro atual das redes de transportes terrestres na África Subsaariana e as iniciativas para a expansão e melhoria desses serviços. As participações da China e do Brasil são examinadas, com destaque para as complementaridades e diferenças da atuação dos dois países.

Palavras-chave: Logística de Transportes; Geopolítica da África Subsaariana; Relações Brasil-África; Relações China-África.



Geopolitics and transportation logistics in Sub-Saharan Africa

Abstract

The main purpose of this text is to present and analyze the current situation of land transportation networks in Sub-Saharan Africa and the initiatives for the expansion and improvement of these services. Chinese and Brazilian interventions are examined: the complementarities and differences in both countries' activities are considered.

Keywords: Logistics Transportation; Geopolitics of Sub-Saharan Africa; Brazil-Africa Relations; China-Africa Relations.

ELI ALVES PENHA

Professor da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) e geógrafo do IBGE.

1 INTRODUÇÃO

A África Subsaariana tornou-se, desde a última década, uma região com elevado potencial de crescimento proporcionado pela forte alta do preço dos recursos minerais no mercado internacional. Apesar dessa onda de bonança, existem importantes desafios a serem enfrentados pelos países da região tanto no referente à manutenção das taxas de crescimento como na garantia do compartilhamento econômico dos benefícios da extração das riquezas naturais por toda a população. Um desses desafios é o desenvolvimento da infraestrutura de transportes, cuja deficiência pode diminuir a produtividade no continente em até 40% (EZEKWESILI, 2009).

De acordo com as teorias de desenvolvimento regional, a infraestrutura de transportes constitui elemento-chave para o crescimento econômico. Meios de transportes mais eficientes atraem centros de produção e consumo, possibilitam melhor e maior mobilidade de bens e pessoas e também ligações mais rápidas entre regiões.

Constituída por 48 países, a África Subsaariana caracteriza-se pela forte fragmentação política e pela existência de muitos países interiores. Esse aspecto torna a infraestrutura e o acesso a transportes uma prioridade estratégica para o crescimento econômico de cada país e para o desenvolvimento de toda a região em conjunto.

Herança do período colonial, os traçados das vias de comunicações seguem o eixo de extraversão das economias africanas em linha perpendicular aos principais portos de exportação. Assim, enquanto as rodovias e as vias férreas foram traçadas para assegurar a drenagem, até os portos, das riquezas agrícolas e minerais do continente, outros países encravados nem dispõem ainda de boas estradas para efetuarem suas trocas comerciais. Cria-se com isso uma dupla dependência: do mercado externo para sobrevivência econômica e dos portos dos países vizinhos para escoamento da produção.

Como forma de modificar esse quadro, a União Africana, em parceria com as diferentes organizações políticas e econômicas regionais, está se mobilizando para revolucionar a infraestrutura

de transportes do continente, mediante uma série de projetos e empreendimentos colocados em prática ao longo da década de 2000. A escala dos investimentos necessários requer ampliar as ofertas de financiamento, tendo como primordiais fontes externas os Emirados Árabes Unidos, o Brasil, a China e a Índia.

Desses países, o maior investidor em infraestrutura na África é a China que, desde o início dos anos 2000, tem tido intensa atuação no continente. Em contrapartida, a forte dependência chinesa aos recursos naturais africanos possibilitou a abertura de inúmeras frentes de trabalho, entre estas, a reconstrução das infraestruturas em Angola, Gabão, Namíbia, República Democrática do Congo (RDC), Sudão, Tanzânia, Zâmbia e Zimbábue. Com a RDC a China assinou, em 2007, o chamado “contrato do século” o qual propiciou a permuta de recursos minerais por obras de infraestrutura, transformando o país num “canteiro de obras” chinês. A atuação chinesa é focada mais em estradas de ferro e portos, segundo seu próprio modelo de desenvolvimento nacional que priorizou os trens e navios como principais modais de transportes.

O Brasil, que sempre se destacou nos investimentos em engenharia pesada no continente africano, sofreu um recuo nessa posição nos anos 1990, sob a égide do governo neoliberal de FHC (1995-2002). Atualmente, o governo brasileiro tem procurado retomar sua capacidade de atuação nesse setor embora precise enfrentar a concorrência da China. Nesse texto, pretendo apresentar e analisar o quadro atual das redes de transportes terrestres na África Subsaariana, bem como as iniciativas das lideranças africanas para a expansão e melhoria desses serviços. Analisarei, também, as participações da China e do Brasil nos projetos de desenvolvimento dos transportes africanos, considerando as complementaridades e diferenças de atuação entre ambos.

2 CAMINHOS TERRESTRES DA ÁFRICA SUBSAARIANA: DA FRAGMENTAÇÃO COLONIAL À INTEGRAÇÃO REGIONAL

Embora para os africanos a palavra “estrada” tenha até hoje fortes ressonâncias negativas em virtude da sua associação aos mecanismos e instrumentos da dominação colonial – trabalhos

forçados na abertura de estradas, deslocamentos forçados de aldeias, cobrança de impostos –, as estradas acabaram por ser positivamente valorizadas pelos colonizados e postas a serviço das suas estratégias de promoção social e de integração socioespacial (CONCEIÇÃO NETO, 2003). Isso explica as motivações das lideranças africanas em promover a expansão e a modernização das redes de transportes terrestres, como forma de modificar a estrutura montada no período colonial que ainda persiste na organização da rede em seus dois modais: o rodoviário e o ferroviário.

2.1 O modal rodoviário

O modal rodoviário é o principal meio de transporte na África, representando cerca de 80% do transporte de bens e 90% de transporte de passageiros no continente. Dados de 2005 apontam que a África contava com cerca de 2,06 milhões de km de estrada, dos quais 453.200 km (22%) estavam pavimentados (UNITED NATIONS, 2009).

Para superar as deficiências da rede e permitir maior conectividade regional, a União Africana, em parceria com as agências de desenvolvimento econômico do continente, propôs a construção da “Rede Rodoviária Transafricana” (figura 1), apoiada na concepção dos corredores logísticos como instrumento para incrementar os fluxos comerciais e diminuir a pobreza no continente (AFRICAN UNION, 2003). Na concepção dos formuladores do plano rodoviário, os corredores constituem ponto fulcral para iniciativas de desenvolvimento das rotas de transportes, particularmente porque 40% dos países africanos são interiores e requerem ligações regionais eficientes de transporte para terem acesso ao mar.

Como mostra a figura, entre as ligações rodoviárias da rede sobressaem no eixo Oeste-Leste:

- Rodovia Dakar (Senegal)-N’Djamena (Chade): com 4.496 km de extensão, dos quais 80% já pavimentados. É também conhecida como “Rodovia Transaheliana”, interligando os países do Sahel (região de interface entre o deserto do Sahara e as florestas).
- Rodovia Lagos (Nigéria) - Mombaça (Quênia): com 6.259 km de extensão, está quase concluída, exceto por um longo enlace faltante na República Democrática do Congo.

- Rodovia Luanda (Angola) - Beira (Moçambique): com 3.523 km é mais uma rodovia de ligação inter-oceânica unindo Moçambique à Angola, através do Zimbábue, Zâmbia e RDC. Seu traçado encontra-se quase completo, mas precisa de reconstrução na metade ocidental entre Angola e a RDC.

Já no eixo Sul-Norte mencionam-se:

- Rodovia Windhoek (Namíbia) - N'Djamena: encontra-se pavimentada nos trechos nacionais do Camarões, Angola e Namíbia;
- Rodovia Gabarone (Botsuana) - Cartum (Sudão): está com a metade sul completa mas falta construção no norte do Quênia, no noroeste da Etiópia e no Sudão do Sul.

Ao se levar em conta as características dos traçados da rede rodoviária aponta-se que mais da metade da rede de ligações inter-regionais foi pavimentada. Contudo, a principal deficiência da rede é a inexistência de rodovias pavimentadas na África Central. As características do terreno, a presença de selvas e o clima, particularmente na bacia do Congo, representam sérios obstáculos para os trabalhos de engenharia pesada.



Figura 1 - Proposta dos corredores rodoviários na África Subsaariana

Fonte: Buys e Piet et al. (2006).

O maior problema deve-se à manutenção das estradas que exige um custo financeiro alto por conta das intempéries da natureza. O regime de chuvas em algumas regiões e as tempestades de areias, em outras, tornam as estradas intransitáveis e muito perigosas em decorrência dos buracos formados na pista. Esse aspecto é o que faz o modal ferroviário ser bem mais atrativo em termos de investimentos de longo prazo, porquanto, apesar de mais custoso na implantação é muito mais vantajoso em termos de manutenção.

2.2 O modal ferroviário

Grande parte da rede ferroviária africana foi construída pelos europeus, ao longo do século XX, com vistas a permitir o transporte de tropas como forma de garantir a assimilação política das populações locais e também para impedir a expansão colonial das outras potências europeias sobre suas respectivas áreas de influência. No contexto das independências foi um bem público estratégico das lideranças africanas ao propiciar uma maior integração nacional.

Conforme dados da década de 1990, a África dispõe de 93.000 km de rede ferroviária, o equivalente a uma fraca densidade de 2,8 km de vias férreas para 1.000 km² (contra 60 na Europa). Em termos de distribuição espacial, boa parte da rede está concentrada na África do Norte e Austral e dispõe de menos cobertura na África Central e Ocidental. Como exemplo das assimetrias mencionam-se a inexistência da rede em dezessete países não litorâneos e a concentração de um quarto de toda a rede ferroviária continental na África do Sul (SADC, 2012).

Problemas do legado colonial ainda persistem. A maior parte dos caminhos de ferro africanos são constituídos de linhas isoladas únicas – entre o interior e as áreas costeiras – uma vez que foram construídos para a exploração de recursos. Além disso, a adoção de diferentes padrões, procedimentos operacionais e *carris* ferroviários múltiplos também dificultam uma maior integração da rede. No mapa a seguir (figura 2) é possível perceber que o traçado das linhas férreas africanas foi concebido para ligar uma zona produtora de recursos naturais e agrícolas a um porto marítimo. Essa

característica confere o caráter de extravessão das economias africanas, voltadas para exportação.



Figura 2 - Redes ferroviárias da África

Fonte: Bullock (2009).

Entre as várias iniciativas para expandir e revitalizar as estradas de ferro africanas sobressaem os estudos desenvolvidos pelo Programa Subsaariano de Políticas dos Transportes (SSATP) com base em um seminário organizado em 1988 na cidade de Brazzaville, República do Congo. Os resultados do seminário, conhecido como “Espírito de Brazzaville”, orientavam a comercialização e a privatização parcial dos caminhos de ferro por meio do arrendamento e a concessão (figura 3).

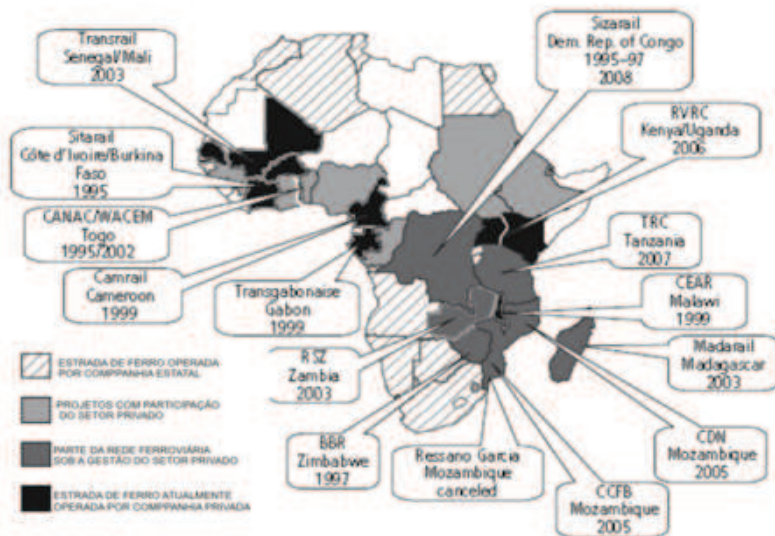


Figura 3 – Formas de gestão da rede ferroviária africana

Fonte: Bullock (2009).

Mas as privatizações não garantiram a expansão das redes nem um bom êxito na circulação de bens. Como exemplo dessa malfadada política cita-se a Rede Transrail que faz a ligação Senegal-Mali-Níger num total de 1.259 km de extensão. Com a ajuda do Banco Mundial, o consórcio franco-canadense Cosat-Getma obteve uma concessão de 25 anos para administrar a estrada de ferro que é considerada vital no plano econômico e fonte de orgulho nacional dos três países. No entanto, segundo os sindicatos dos ferroviários desses mesmos países, a privatização não modernizou a rede: os vagões não foram reformados; os assentos estão quebrados; não há mais banheiros e a velocidade média dos trens continua baixa (cerca de 30 km/hora). Além disso, manteve a via métrica, o que, em termos técnicos, reduz significativamente a capacidade de transportes já que uma tonelada de carga por dia garante alguma rentabilidade para o consórcio, porém prejudica gravemente os passageiros que só podem utilizar o trem uma vez por semana, embora paguem tarifas altas pelo serviço (MUNIÉ, 2007).

Outro importante motivo do interesse do consórcio por essa linha, conforme Munié (2007), é posicionar-se à frente das outras companhias de estradas de ferro africanas já privatizadas, tais como as da Costa do Marfim e de Burquina Faso (compradas pela Sitarail, do grupo francês Bolloré); as da República dos Camarões (Camrail, grupo Bolloré); as do Gabão (Setrag, grupo francês Eramet) e as de Togo (Togorail, grupo indiano West African Cement). Isso permitiria à empresa Cosat-Getma ganhar posição estratégica na hipótese da criação de um trem transafricano (o projeto *Africa rail*).

O objetivo do trem transafricano, de integrar todas as estradas de ferro para favorecer a unidade do continente, foi o tema debatido em reunião anual da União Africana, realizada em Adis Abeba, no período de 26 a 29 de março de 2008. Na ocasião, os governos e seus representantes manifestaram gratidão ao Banco Africano de Desenvolvimento pela ajuda financeira e aos Emirados Árabes Unidos, à China e à Índia pelos esforços em apoiar o projeto *Africa rail*, de interconexão das redes de caminho de ferro do continente.

Na reunião da U.A. evocou-se o sistema ferroviário como o mais adequado para o desenvolvimento econômico e social da África, pois permite transportar cargas e pessoas em grandes quantidades, é melhor adaptável aos diferentes tipos de terreno e menos danoso ao meio ambiente. Foram citados, ainda, alguns problemas como falta de interconexão de vias métricas, insuficiência de vias e falta de complementaridade entre os subsistemas nacionais e regionais. Além disso, foi lembrada a necessidade de adoção de um *carris* padrão para novas vias, porquanto estas suportam 50 toneladas e a métrica 25t.

Entretanto, a mudança da via métrica implicaria modificação das plataformas das estações, dos túneis, das pontes; aquisição de vagões modernos, reconversão de locomotivas; mudança de equipamento nos ateliês de manutenção. Esses problemas demandariam vultosos investimentos que os fundos de financiamento africanos não teriam condições de cobrir. Nesse sentido, os investimentos de atores externos foram considerados fundamentais, embora garantindo salvaguardas para evitar erros do passado privatista. Por isso, os membros da U.A. destacaram a necessidade de maior presença

do Estado para garantir o transporte de passageiros com eficiência, segundo o modelo sul-africano de transportes ferroviários.

O sistema ferroviário da África do Sul é operado pela comanhia estatal de transportes Transnet. Dispondo de 24 mil km de extensão, a Transnet opera mais da metade da rede regional de estradas de ferro. A África do Sul, através da Transnet, controla os fluxos de importação e exportação, combinando os modais ferrovias-portos, e fornece, aos países da região, equipamentos como máquinas locomotivas e vagões de trem (BUTTS; THOMAS, 1986).

Esse papel de “locomotiva” regional, exercido pela África do Sul, tem sido compartilhado com a China desde a última década. Em troca, o conhecido interesse da China pelos recursos naturais africanos tem proporcionado uma enxurrada de investimentos focados na construção, reconstrução e modernização dos ramais e linhas ferroviárias de alguns países africanos dotados de recursos naturais.

3 A PRESENÇA CHINESA

A participação da China na construção das estradas de ferro na África iniciou-se com a Linha Ferroviária Tanzânia-Zâmbia (Tazara), construída entre 1970 e 1975. Com 1.860 km de extensão essa megaobra foi financiada com um empréstimo de 500 milhões de dólares sem juros. Interessado nos recursos naturais existentes em profusão na República Democrática do Congo e na Zâmbia e precisando viabilizar o escoamento através da ferrovia, o governo chinês, em 2005, resolveu cancelar 50% do empréstimo não pago e ainda concedeu um novo empréstimo de \$ 39,9 milhões de dólares para a manutenção e modernização da ferrovia (JORNAL THE ZIMBABWEAN, 2011).

Em uma reunião em agosto de 2006 com membros da Frente Patriótica de Ruanda liderada pelo secretário-geral François Ngarambe, o Partido Comunista Chinês de Guanzheng confirmou a intenção da China em financiar um estudo sobre a viabilidade de construção de uma estrada de ferro em Ruanda, país atualmente restrito ao transporte rodoviário. A ferrovia, que passaria também por Burundi, daria a esses países acesso ao Oceano Índico, através de ramais tanzanianos de estrada de ferro.

No “contrato do século”, assinado com a RDC, a China ganhou a concessão de trinta anos para extrair 10 milhões de toneladas de cobre, 200 mil toneladas de cobalto e 372 toneladas de ouro. Concebido na base do “escambo”, os chineses, em contrapartida, se comprometeram a desenvolver o setor ferroviário, hospitalar, centros de pesquisa e habitação. Kinshasa, a capital do país, renovou-se com novos edifícios, avenidas largas e praças bem planejadas. O entorno regional também se beneficiou com novas estradas que possibilitam abrir as capitais das províncias para o comércio internacional (L’ATLAS, 2012).

Nos países da África Austral, a China executou a reconstrução de 144 km de estradas de ferro do Zimbábue e forneceu *hardware* para criar um sistema de rastreamento de vagões. Forneceu à Namíbia dezessete locomotivas diesel-elétricas e assinou um contrato para a construção de linha ferroviária Botswana-Namíbia. Nesse caso, o interesse é facilitar o transporte de carvão para a China (JORNAL THE ZIMBABWEAN, 2011).

Com Angola assinou acordos de reconstrução do sistema ferroviário que liga o porto de Namibe, no sul do país, com as províncias da Huila, Namibe e Kuando-Mubango. Também o porto de Lobito se beneficiou com investimentos chineses. O interesse nesse caso é o de modernizar a linha de trem, administrada pela companhia estatal “Caminhos de Ferro de Benguela”, que atravessa o país de leste a oeste, com 1.300 km de extensão interligando-se com as redes ferroviárias da RDC e Zâmbia. Os trabalhos nessa ferrovia são uma tarefa hercúlea, por conta não só da extensão da linha, mas também dos trabalhos de limpeza das minas terrestres, vestígios da longa guerra civil travada no país entre 1976 e 2002 (JORNAL THE ZIMBABWEAN, 2011).

Depois da África do Sul, a China tornou-se o segundo maior parceiro comercial de Angola, fornecendo mais de 13% das importações chinesas de petróleo. O montante de empréstimos à Angola supera os US\$ 11 bilhões, valor maior do que o oferecido por qualquer outro país ou instituição financeira internacional. No contrato assinado pelos dois países, o empréstimo deverá ser aplicado em onze áreas – incluindo a compra de seis novos motores de locomotivas, reabilitação de mais nove, a compra de noventa vagões

novos e reabilitação de quatro guias e dois guindastes de resgate. Outros requisitos são a compra de matérias-primas para a via permanente, a aquisição de peças de reposição para 1.200 vagões e a cobertura dos custos de formação de trabalhadores e da equipe de profissionais (JORNAL THE ZIMBABWEAN, 2011).

Como observado, a atuação chinesa na África tem sido alvo de críticas generalizadas, tanto por parte de organizações sindicais e não governamentais quanto dos países concorrentes que atuam no continente. A principal crítica refere-se aos “contratos leoninos” que não estabelecem condições favoráveis para que os países africanos desenvolvam capacidades tecnológicas e possam produzir por seus próprios meios. Neste cenário, o Brasil tem sido um dos maiores críticos da postura chinesa em relação aos contratos com os países africanos. Como maior concorrente da China na África, o Brasil procura demonstrar que seu diferencial em relação aos chineses é que as empresas brasileiras empregam mão de obra local nos canteiros de obra, possibilitam a produção local e, por conta disso, oferecem produtos melhores que os chineses, em termos de qualidade e de durabilidade.

4 A PRESENÇA BRASILEIRA

Apesar de existir desde a década de 1970, a presença comercial brasileira na África teve uma retomada significativa a partir de 2003 quando o continente voltou a ocupar lugar de destaque na agenda da política externa do Brasil, sob a gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010). No novo contexto em que se deu essa retomada, a África tornou-se um “campo de batalha” onde as companhias brasileiras de mineração e construção civil competem com seus equivalentes chineses por mercados e exploração de recursos. Em encontros com as lideranças africanas, o governo brasileiro procurou deixar claro que o interesse pela África não se resume a ambição geopolítica e interesses econômicos; o que o diferencia são os fortes laços históricos e a afinidade cultural que outras potências muito ativas no continente como a China, por exemplo, não têm (BIRD/IPEA, 2011).

Para acentuar esse diferencial, a atuação brasileira procura ser bem diversificada em termos geográficos e setoriais. Como

expressão dessa diversificação geográfica, cita-se a ampliação para 37 do número de embaixadas brasileiras na África (eram 17 em 2002). Por sua vez, os países africanos também ampliaram o número de embaixadas no Brasil desde 2003, perfazendo um total de 33 (eram 16), o que representa a maior concentração de embaixadas no Hemisfério Sul (BIRD/IPEA, 2011).

Outro aspecto a diferenciar a atuação do Brasil é a forma como as empresas realizam negócios. O modelo utilizado tende a incluir a contratação de mão de obra local para seus projetos e o desenvolvimento de capacidades locais. Isto resulta na melhoria da qualidade dos serviços e produtos (ITAMARATY, 2012, p. 2). Representantes da Odebrecht em Angola, por exemplo, confirmaram que os cargos estratégicos não são ocupados apenas por brasileiros, mas também por profissionais locais. Ainda conforme a mesma fonte, o número de africanos contratados por empresas brasileiras é tão expressivo que a Odebrecht se tornou o maior empregador do setor privado em Angola.

O atual governo brasileiro identificou o desenvolvimento de infraestrutura na África como um dos eixos do seu relacionamento com o continente. Diversas empresas brasileiras atuam na África Subsaariana executando importantes obras de infraestrutura rodoviária. Entre elas, destacam-se a Andrade Gutierrez, com obras em Camarões (construção da estrada Dschang-Melon), em Gana (construção do Corredor Rodoviário Oriental, financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social/BNDES), na Guiné (renovação da estrada Kissidougou-Guéckédou-Sérédou), na Mauritânia (construção da estrada Rosso-Lexeiba e execução de obras de manutenção e reforço das autoestradas Nouakchott-Boutilimit e Aleg-Boghé); a ARG, que trabalha no interior da Guiné Equatorial e em Angola; a Queiroz Galvão, presente em Angola e na Líbia (obras de infraestrutura em seis cidades na região da Cirenaica); e a Odebrecht, que divide a obra do Corredor Rodoviário em Gana com a Andrade Gutierrez e também fez obras em Angola e Djibuti (ITAMARATY, 2010).

O Itamaraty cita ainda a aprovação de financiamento do BNDES para construção, pelas empresas Odebrecht e Andrade Gutierrez, do Corredor Rodoviário Oriental de Gana, obra orçada em mais de

US\$ 200 milhões (2010); e a construção, em parceria da Petrobras com a petroleira Ophir, de base no porto de Mtwara, o principal da região Sul da Tanzânia no Oceano Índico. Interesses econômicos e estratégicos justificam a presença brasileira no Índico. Além das históricas relações que o Brasil mantém com Moçambique – onde atuam várias empresas brasileiras na produção de minérios e aproveitamento agrícola da savana –, cabe mencionar as recentes parcerias estratégicas com a África do Sul e a Índia, formando as relações triangulares conhecidas como IBAS.

5 CONCLUSÃO

Atualmente, a África Subsaariana tem uma população de 841 milhões e uma taxa de crescimento anual de 2,3%. Nesse ritmo, deverá atingir o total de aproximadamente 1,5 bilhão de pessoas até 2050, tornando-se de longe o continente com crescimento populacional mais rápido do mundo. Em termos econômicos, o crescimento médio dos países africanos situa-se na margem de 6% ao ano e, mantida essa média até 2040, o PIB tende a se multiplicar por seis, resultando num rendimento médio *per capita* de US\$ 10.000 em todos os países (UNECA, 2012). Este crescimento contínuo e próspero tende a aumentar a demanda por infraestruturas, abrindo-se grandes possibilidades de investimentos para o Brasil, em longo prazo.

Na percepção brasileira

A África transformou-se num canteiro de obras e as empresas brasileiras, atuando há quase três décadas no continente, desenvolveram um “savoir faire” compatível com a realidade africana, podendo ser importantes parceiras no processo de reconstrução e desenvolvimento das estruturas produtivas no continente (ITAMARATY, 2010).

Apesar da forte concorrência dos chineses nos setores nos quais o Brasil tradicionalmente atuava, o Itamaraty considera que a atuação brasileira

diferencia-se, em relação à China em dois aspectos: objetivos e métodos. O Brasil tem, em relação à África, objetivos de longo prazo. No que tange aos métodos, nota-se que os agentes brasileiros (tanto públicos como privados) costumam ter boa interlocução junto aos agentes locais, inclusive com recurso

à mão-de-obra local e, em menor medida, a empresas locais (ITAMARATY, 2010).

Há também diferenças significativas na forma como ambos os países conduziram suas políticas para a África. Como afirma Penha (2011), a China tem participado continuamente do desenvolvimento africano desde a década de 1970 e incrementou sua atuação no pós-Guerra Fria, diferentemente do Brasil, que esmoreceu bastante suas relações com a África ao longo da década de 1990. Apresentando-se como liderança do “mundo em desenvolvimento” e vencedora do “terceiro-mundismo”, a China conquistou os estadistas africanos oferecendo grandes somas de investimentos e sem exigir nenhuma condicionalidade em troca. Ao atuar em todas as frentes produtivas “é o capitalismo chinês o maior agente de modernização econômica do continente africano” (SARAIVA, 2008, p. 97).

Outro diferencial expressivo entre Brasil e China se dá em termos de atuação nos modais de transportes terrestres. Enquanto a China prioriza os investimentos em transportes ferroviários, o foco do Brasil é o modal rodoviário. As rodovias têm menor custo na construção das vias, mas altos custos na manutenção, geralmente a cargo dos governos contratantes. No caso das ferrovias é exatamente o contrário, o que torna esse modal de transportes muito mais atraente.

Para a China, ora se transformando na maior potência ferroviária do mundo, combinando, igualmente, extensão de linhas, volume de cargas transportadas e transportes de passageiros em termos quantitativos e qualitativos – nesse caso é importante mencionar que este país detém a maior linha de trens rápidos do mundo –, é uma forma de especializar sua indústria do aço, exportando o excedente da sua produção de trens para o imenso mercado africano. Nessa cadeia produtiva, a China compra o ferro sul-africano; o transforma em aço, fabrica trilhos e trens e os vende para os países africanos; fecha, assim, um círculo virtuoso bastante prolífico para a indústria chinesa como um todo. A África também se beneficia mediante expansão desse modal de transportes.

Nesse contexto, pode-se dizer que o Brasil “perdeu o trem”, literalmente. O sistema ferroviário está sucateado e, com as privatizações das companhias nos anos 1990, houve uma redução de linhas e ramais que operavam os transportes regionais. Nesse processo, o Brasil, que dispunha de 34.207 km de estradas de ferro em 1970, viu sua malha ferroviária diminuir para 29.706 mil km nos dias atuais (ANTT, 2011). Tal como na África, as redes de trens também se estruturaram de modo a ligar uma zona produtora agrícola a um porto exportador, testemunho do caráter de extravessão da economia agroexportadora brasileira nos séculos XIX e metade do XX. A diferença primordial entre ambos é que, enquanto a malha ferroviária nacional se mantém estagnada, a da África se levanta.

“A principal missão do Brasil é salvar a África”! Assim se expressou o cantor/compositor Caetano Veloso em sua coluna do jornal *O Globo* de 7 de outubro de 2012. A frase do artista tropicalista coincide com um ditado africano que diz “para cada problema africano existe uma solução brasileira”. Se formos aplicar essa máxima aos transportes terrestres, a recíproca também é verdadeira.

REFERÊNCIAS

- AFRICAN UNION. African Development Bank. United Nations Economic Commission For Africa. **Review of the implementation status of the trans African highways and the missing links**: volume 2: description of corridors. 14 ago. 2003. Acesso em: 16 out. 2012.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Evolução do transporte ferroviário**. [S.l.], out. 2011. 15 p.
- BANCO MUNDIAL. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Ponte sobre o Atlântico**: Brasil e África Subsaariana: parceria Sul-Sul para o crescimento. Brasília, 2011.
- BULLOCK, R. **Taking stock of railway companies in Sub-Saharan Africa**. Washington, DC.: World Bank, 2009. (Background Paper 17, Africa Infrastructure Country Diagnostic).

BUTTS, K. H.; THOMAS, P. R. **The geopolitics of Southern Africa**. Boulder, London: Westview Press, 1986.

BUYS, P.; DEICHMANN, U.; WHEELER, D.; DEVELOPMENT RESEARCH GROUP; WORLD BANK. **Road network upgrading and overland trade expansion in sub-saharan Africa**. Set. 2006. Disponível em: <[http://www.cgdev.org/doc/event%20docs/TransAfrica%20Network%20\(Color%20Version\).pdf](http://www.cgdev.org/doc/event%20docs/TransAfrica%20Network%20(Color%20Version).pdf)>. Acesso em: 24 set. 2012.

CONCEIÇÃO NETO, M.da. Nas malhas da rede: o impacto econômico e social do transporte rodoviário na região do Huambo c.1920-c.1960. In: INTERNATIONAL SYMPOSIUM ANGOLA ON THE MOVE: 24 a 26 de september de 2003, Berlin. **Transport Routes, Communication and History...** Berlin: [s.n.], 2003. 8 p. mimeo.

ENCYCLOPEDIA OF THE NATIONS. **South Africa – infrastructure power**. Disponível em: <<http://www.nationsencyclopedia.com/economies/Africa/South-Africa-INFRASTRUCTURE-POWER->>. Acesso em: 20 set. 2012a.

_____. **South Africa – transportation**. Disponível em: <<http://www.nationsencyclopedia.com/Africa/South-Africa-TRANSPORTATION.html>>. Acesso em: 20 set. 2012b.

_____. **South Africa. Republic of South Africa**. Disponível em: <<http://www.nationsencyclopedia.com/economies/Africa/South-Africa.html>>. Acesso em: 20 set. 2012c.

EZEKWESILI, O. Infra-estruturas em África: tempo para a mudança. **Estadão**, 2009. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/internacional,afrika-tem-a-pior-infra-estrutura-do-mundo-diz-banco-mundial,465077,0.htm>>.

ITAMARATY, 2010. Jun. 2010. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/2.2.13-afrika-infraestrutura/view>>. Acesso em: 4 out. 2012.

JORNAL THE ZIMBABWEAN. Disponível em: <<http://www.thezimbabwean.co.uk/news/afrika/53995/chinas-forays-into-africas-rail.html>>. Acesso em: 27 set. 2012.

L'ATLAS 2013. **Le monde diplomatique**. Paris: La LibrairieVuibert, 2012.

MUNIÉ, V. No trem das esperanças africanas. **Le Monde Diplomatique-Brasil**, ano 7, n. 85, fev. 2007. Disponível em: <<http://diplodreamhosters.com/2007-02,a1515.html>>. Acesso em: 2 out. 2012.

PENHA, E. A. **Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul**. Salvador: Edufba, 2011.

RAILWAYS: Looking for Traffic. In: AFRICA'S infrastructure: a time for transformation. [S.l.]: African Development Bank Group, [2011]. Cap. 11. Disponível em: <<http://www.infrastructureafrica.org/library/doc/763/flagship-report-chapter-railways-looking-traffic>>. Acesso em: 20 set. 2012.

RIBEIRO, M. Brasil ainda tem 87% das estradas sem pavimentação. **O Globo**, São Paulo, 17 de julho de 2011. Política. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/politica/brasil-ainda-tem-87-das-estradas-sem-pavimentacao-2714953>>. Acesso em: 20 set. 2012.

SARAIVA, J. F. S. A África na ordem internacional do século XXI: mudanças epidérmicas ou ensaios de autonomia decisória? **Revista Brasileira de Relações Internacionais**, v. 51, n. 1, 2008.

SOUTHERN AFRICAN DEVELOPMENT COMMUNITY. Disponível em: <<http://www.sadc.int/english/regional-integration/tif/tis/documents-and-resources/resources-by-sector-and-topic/transport-services/2012>>. Acesso em: 20 set. 2012.

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA. Disponível em: <<http://www.new.uneca.org/Portals/cfm2012/CrossArticle/1/Papers/Portugee/2012>>. Acesso em: 20 set. 2012.

UNITED NATIONS. **Economic and social council**. Africa Review Report on Transport. 29 set. 2009. Disponível em: <http://www.un.org/esa/dsd/csd/csd_pdfs/csd-18/rims/AfricanReviewReport-on-TransportSummary.pdf>. Acesso em: 12 out. 2012.