

A nova rota da seda e o desenvolvimento de Moçambique: conexão regional e industrialização em perspectiva¹

Thaysa Cunha

ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa, Portugal

DOI: <https://doi.org/10.31492/2184-2043.RILP2026.49/pp.83-110>

Resumo

O presente trabalho investiga a Nova Rota da Seda como uma ferramenta potencial para promover o desenvolvimento industrial de Moçambique, visando a sua integração regional e o desenvolvimento económico do país. Este ambicioso projeto, por meio de rotas terrestres e marítimas, é responsável pela construção de grandes projetos de infraestrutura e investimentos, contribuindo para expandir a conectividade, sobretudo em nações carentes de infraestrutura urbana, o que amplia as oportunidades de cooperação internacional. Atualmente, China e Moçambique experienciam uma nova era de cooperação, caracterizada pelo aprofundamento das suas relações económicas e diplomáticas, tanto bilateralmente quanto através de mecanismos multilaterais e da intensificação da cooperação Sul-Sul. O objetivo deste artigo é estudar sobre como a Nova Rota da Seda favorece o desenvolvimento industrial moçambicano e de que forma as plataformas multilaterais contribuem para o fortalecimento das relações com a China. A metodologia adotada consiste em uma pesquisa qualitativa, fundamentada na revisão da literatura acadêmica sobre desenvolvimento económico e industrialização, além da análise de produções bibliográficas sobre o relacionamento sino-moçambicano e artigos de opinião. Os principais resultados indicam que, embora a relação bilateral já seja sólida, a Nova Rota da Seda atua como um palco fundamental para superar gargalos infraestruturais em Moçambique. Essa superação impacta diretamente a criação de capacidades industriais e a atração de novos investimentos para o setor. Conclui-se, contudo, que a efetividade deste desenvolvimento industrial depende da capacidade de negociação do Estado moçambicano frente aos investimentos chineses e da integração da infraestrutura nacional com as cadeias de valor regionais.

Palavras-chave: China; Moçambique; Belt and Road Initiative; Cooperação Sul-Sul.

Introdução

A narrativa que associa crescimento e desenvolvimento económico através da industrialização consolidou-se como um paradigma central nas agendas dos países africanos, especialmente a partir do início do século XXI (Chelwa, 2023).

Nesse período, algumas nações já independentes experimentaram um aumento da sua relevância na comunidade internacional, que foi impulsionado pela descoberta e valorização de seus recursos energéticos e outras commodities, incluindo produtos agrícolas. Consequentemente, ao buscar o desenvolvimento de suas economias de forma sustentável e de longo prazo, alguns países, para além de reconhecer a industrialização como um caminho para alcançar a almejada trans-

1. Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto PRT/BD/154976/2024.

formação estrutural em suas economias, trabalham para traçar planos que visam intensificar investimentos no setor industrial (ainda primitivo em África).

Chelwa (2023) argumenta que o desejo por promover a industrialização nos países africanos remonta ao século XX, durante o período de luta pela libertação nacional. O autor argumenta que essas nações, tradicionalmente fornecedoras de matérias-primas a baixo custo para países desenvolvidos em troca de produtos industrializados de alto valor, poderiam romper com a lógica colonial e imperial (superar a dependência) mediante a reorientação estrutural de suas economias, transcendendo a condição de economias primárias para a produção industrial. Adicionalmente, o autor descreve que os efeitos decorrentes desse processo, como a criação de empregos especializados e a elevação dos salários no setor industrial, poderiam resultar na melhoria da qualidade de vida de parcela significativa da população.

As correntes teóricas do desenvolvimento econômico (Furtado, 1968; Hirschman, 1958; Myrdal, 1957; Nurkse, 1953; Prebisch, 1949; Rosenstein-Rodan, 1963) apontam a industrialização como uma das vias (se não a mais eficiente) para impulsionar o crescimento e desenvolvimento econômico de um país, embora reconheça-se que crescimento e desenvolvimento não necessariamente caminham lado a lado, pois enquanto um conceito engloba variáveis quantitativas (crescimento econômico), o outro está relacionado às variáveis qualitativas que abrangem indicadores relacionados ao bem-estar, qualidade de vida da população, aos tipos de empregos criados e etc. Entretanto, ao olhar e comparar as economias que se encontram entre o eixo Norte-Sul, nota-se uma disparidade onde as nações localizadas no Norte Global (Ilhéu, 2017) concentram, em suma, empregos mais qualificados, salários mais atrativos, melhores condições de vida e níveis de industrialização mais avançado comparado aos países do Sul Global (Prebisch, 1949), sugerindo que a industrialização atua como um catalisador para a melhoria das condições de vida, estabelecendo uma relação direta entre esses dois fatores.

Contudo, para explicar o fenômeno do subdesenvolvimento nas nações emergentes, Furtado (1968) aponta a necessidade de incorporar uma análise sobre o contexto histórico e as condicionantes que obstruíram o desenvolvimento na periferia do sistema capitalista, e que no caso particular da África, resulta numa persistente dificuldade do continente, em geral, e Moçambique, em particular, em iniciar e/ou avançar, em seus projetos de desenvolvimento. Nesta conjuntura, a República Popular da China emerge como um parceiro estratégico fundamental, através da Nova Rota da Seda. A inserção de Moçambique nesta rede global de infraestrutura representa uma oportunidade singular para mitigar os gargalos logísticos que historicamente impediram a industrialização do país, permitindo uma nova leitura sobre as possibilidades de superação do subdesenvolvimento citado por Furtado.

No entanto, devido à limitação contextual deste artigo, a análise das condicionantes históricas foge ao seu escopo e em seu lugar propõe-se debater as principais correntes teóricas do desenvolvimento econômico, enfatizando a necessidade de superar a carência de redes de infraestrutura e logística para que então os mesmos possam atrair as indústrias utilizando a iniciativa chinesa da Nova Rota da Seda para captar investimentos infraestruturais. Para tal, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa, fundamentada em uma revisão bibliográfica e documental, buscando correlacionar as teorias clássicas do desenvolvimento com os novos fluxos de investimento chinês em solo moçambicano.

Portanto, o objetivo principal deste trabalho é analisar como a Iniciativa da Nova Rota da Seda pode atuar como um vetor de transformação estrutural em Moçambique, suprimindo o déficit de infraestrutura para viabilizar a industrialização nacional. Essa pesquisa é justificada pela atualidade do tema e pela necessidade de Moçambique em converter investimentos externos em desenvolvimento social qualitativo e torná-lo não somente um exportador de commodities, mas uma economia industrial competitiva.

Neste sentido, o artigo subdivide-se em quatro seções. Na primeira, discute-se a emergência da China no sistema internacional. Em seguida, a segunda seção descreve o que é e os objetivos da Nova Rota da Seda (NRS). Na terceira, propõe-se analisar o papel de Moçambique nesta iniciativa. Por fim, na quarta seção, é analisado como essa iniciativa pode ajudar Moçambique a promover a industrialização, através do debate e da visão de teóricos do desenvolvimento econômico que discutem o papel da infraestrutura para potenciar a industrialização nos países em desenvolvimento. O artigo encerra-se com as conclusões finais, em que se expõem as potencialidades, as limitações e os desafios para Moçambique, no sentido de aproveitar ao máximo os benefícios que o projeto da NRS pode proporcionar-lhe e concretizar esses ganhos em desenvolvimento.

1. A Emergência da Nova China na comunidade internacional

A ascensão econômica da China é enquadrada no âmbito da emergência de uma nova ordem capitalista global, caracterizada por rupturas e transformações significativas em termos de geopolítica mundial. Tais mudanças manifestam-se, sobretudo, na reconfiguração da influência sobre regiões geograficamente relevantes, que foram durante muitos anos marginalizadas (Amaral, 2012). Ela também cria um cenário de multipolarização que desafia, ainda sem a intenção, a hegemonia norte-americana (Cintra & Silva Filho, 2015). Sob a perspectiva ideológica de promover uma ordem internacional mais justa, a China propõe um modelo de desenvolvimento (Guimarães, 2011) e formas de cooperação que resultam em benefícios mútuos através de um caminho alternativo que vai de encontro às ilu-

sões e ao paradigma do modelo liberal (Hung, 2018), despertando um fascínio nas nações menos desenvolvidas.

Nesse contexto, a China assumiu um papel de liderança, impulsionou o crescimento econômico dos países emergentes do Sul – nomeadamente durante a crise de 2008 – enquanto as economias desenvolvidas enfrentavam as consequências do colapso financeiro americano (Hung, 2018). Ilhéu (2017) identificou três fatores que ajudam a explicar o aumento da relevância da China num cenário de estagnação do crescimento da economia mundial, sendo eles: a ausência de motores de crescimento global, a governança econômica global inadequada e o desenvolvimento desigual. Segundo a autora, esses três fatores intensificaram o hiato que já era existente entre os países ricos e pobres e abriram caminho para que a China, enquanto a segunda maior economia mundial, assumisse a responsabilidade moral de contribuir de forma ativa e direta para a solução desse problema, propondo um novo modelo conceitual para o desenvolvimento econômico (Ilhéu, 2017).

O reconhecimento da China enquanto uma potência a nível global é decorrente da transformação estrutural experimentada pelo país, que em poucos anos deixou de ser uma nação pobre e que enfrentava a miséria e a fome, fundamentada num modelo agrário tradicional e isolado para uma economia moderna e integrada aos sistemas econômicos internacionais (Hung, 2018; Pautasso & Ungaretti, 2017; Visentini, 2011). Esse processo tem marco inicial em 1978, com a implementação da política de Reforma e Abertura, proposta durante o 3.º Plenário da 11ª Sessão do Comitê Central do Partido Comunista Chinês (Ilhéu, 2017). A agenda dos líderes chineses naquela altura era a reestruturação da economia nacional, visando à abertura ao comércio exterior e ao fortalecimento das relações com a comunidade internacional, objetivando reafirmar a China como uma grande potência.

As reformas e a abertura econômica, que serviram de base para o alcance do status de uma nova China no século XXI, abriram o caminho para a mudança estrutural experimentada pelo país, denominada por Barcellos e Mèrcher (2020, p. 380) “um novo momento na história chinesa”. Sob o comando de Deng Xiaoping, o país implementou uma série de reformas a partir de 1978, que incluíram o papel do Estado e do mercado na economia, prometiam impulsionar as exportações e atrair capital estrangeiro para o financiamento doméstico, criar uma estrutura industrial competitiva e fortalecer a sua capacidade financeira e econômica para sustentar seu crescimento. Essas reformas concentraram-se em quatro dimensões, promovendo a modernização nos setores industrial, agrícola, de defesa nacional e de ciência e tecnologia (Barcellos & Mèrcher, 2020; Parrales et al., 2018). Entretanto, o fator principal e marco da emergência da nova China no cenário internacional é a sua adesão à Organização Mundial do Comércio (OMC), que ocorreu em 2001,

inaugurando uma nova geoeconomia global com transformações profundas no cenário internacional (Ilhéu, 2017).

O papel dos Investimentos Estrangeiros Diretos (IEDs), a implementação da estratégia “*Go Global*” e os incentivos dados pelo governo chinês a investir no exterior, a sua integração na comunidade e no comércio internacionais, ao aderir às instituições e fóruns multilaterais, criando seus próprios mecanismos de cooperação e diálogo com outras nações, também foram importantes para fortalecer e estabelecer parcerias globais, sobretudo por aumentar a sua influência política e econômica em regiões consideradas estratégicas para a manutenção do seu crescimento econômico e consolidar-se como potência (Barcellos & Mèrcher, 2020; Ilhéu, 2017).

Diversas iniciativas foram criadas ao longo dos anos 2000, incluindo o Fórum de Cooperação China-Estados Árabes (CASCF), o Fórum Boao para a Ásia, o Fórum de Cooperação China-África (FOCAC), a Organização de Cooperação de Xangai (SCO), o Fórum China-CELAC (Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos), o Fórum para a Cooperação Econômica e Comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa (Fórum de Macau), além da Iniciativa Nova Rota da Seda, que são alguns exemplos. A utilização desses instrumentos transcende a demonstração de liderança em processos de integração regional e promove também novos arranjos financeiros – como o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB), o Banco de Desenvolvimento da China (CDB) e o Novo Banco de Desenvolvimento dos BRICS (NDB/BRICS), o Banco de Desenvolvimento China-África (CADB) –, a criação de coalizões diplomáticas relevantes, o engajamento em agrupamentos de impacto político internacional e a tentativa de redefinir a posição da China em um sistema internacional marcado pelo constante reordenamento de forças (Pautasso & Ungaretti, 2017).

Nesses mecanismos multilaterais, a China apresenta um modelo alternativo e atrativo de desenvolvimento, que enfatiza as necessidades específicas de cada país, o reconhecimento do multilateralismo e a cooperação como pilares para a construção de uma nova ordem mundial mais simétrica (Lopes & Pautasso, 2016). Na seção a seguir, será apresentado em detalhes um desses mecanismos criados, que pode ser enquadrado como uma grande iniciativa a nível global e voltada para o desenvolvimento de capacidades infraestruturais nos países em desenvolvimento, a Nova Rota da Seda.

2. A Nova Rota da Seda como estratégia para a conectividade regional

Através da criação de rotas marítimas e terrestres que criam conexões comerciais da China com os principais mercados globais, a Iniciativa Nova Rota da Seda ou Belt and Road Initiative (BRI), em inglês, faz parte de um ambicioso pro-

jeto chinês criado para expandir e materializar a sua presença em diversas regiões a partir da reativação de suas antigas rotas comerciais e criação de novas rotas que conectam a China aos principais mercados do Oriente Médio, Ásia Central, África, Europa e América Latina.

A Rota da Seda original surgiu por volta do século II a.C., durante a dinastia Han. Seu nome deriva da sua função primordial: o comércio da seda, um produto de elevado valor no Ocidente que era transacionado a partir de diversos estados e impérios situados no centro e sudeste asiático, inseridos num sistema econômico onde a China desempenhava um papel primordial. Naquela época, as rotas eram percorridas por mercadores que, em caravanas, embarcações ou camelos, comercializavam uma variedade de produtos além da seda, tais como porcelana, aço, vidro, madeira e especiarias (Ehizuelen, 2017).

Depois de séculos de inatividade, a NRS foi anunciada oficialmente entre setembro e outubro de 2013, durante as visitas do presidente chinês Xi Jinping às regiões da Ásia Central e do Sudeste Asiático. Entretanto, Ehizuelen (2017) ressalta que as primeiras declarações sobre a necessidade de reativar a Rota da Seda através da revitalização de três rotas para o Sudeste Asiático, Sul da Ásia e Ásia Central, foi proferido em outubro de 2012 pelo professor acadêmico Wang Jisi, embora a iniciativa tenha deixado de ser uma visão ambiciosa para ganhar projeção após o discurso oficial de Xi Jinping.

Em 2017, a iniciativa englobava mais de 140 países, representava mais de 60% da população global e 30% do Produto Interno Bruto global (Kotz, 2017) e desde então tem expandido e aumentado o número de países membros transformando-se num projeto cuja potencialidade reside nos benefícios que pode trazer para os países e populações mais carenciadas e no estímulo que pode gerar para a economia chinesa através da criação de novos mercados para bens e serviços. Neste sentido, a NRS cada vez mais tem se consolidado como a principal ferramenta de política externa do governo de Xi Jinping, consubstanciando uma visão estratégica para a integração de diversas economias, culturas e espaços geográficos. (ibidem).

Para entender a amplitude dessa visão estratégica, é fundamental analisar como diversos autores definem a NRS. Barcellos & Mèrcher (2020) definem a NRS como uma extensão do desenvolvimento chinês, que reflete o interesse do seu governo em alcançar uma maior cobertura comercial através de novas parcerias e da construção de novas rotas logísticas para o comércio. Nascimento (2020), por sua vez, a conceitua, enfatizando sua conectividade global e seu objetivo de promover a infraestrutura necessária para facilitar as relações comerciais entre a China e o resto do mundo através de financiamento chinês. Entretanto, o autor adiciona que, embora a iniciativa tenha sido lançada em 2013, conforme explicado nos parágrafos anteriores, a Rota da Seda Marítima do Século XXI, considerada pelo autor

como uma iniciativa agregada ao plano inicial, foi lançada meses depois, em 2014, também pelo presidente Xi Jinping, e destina-se sobretudo ao desenvolvimento de integrações e acordos específicos no campo da economia marítima.

Mendonça et al. (2022) e Pautasso (2016), por sua vez, complementam essa visão argumentando que a NRS constitui um projeto de renascimento da Ásia, posicionando a China como seu epicentro. A longo prazo, a iniciativa buscará atender aos objetivos de desenvolvimento e segurança do país, em consonância com a filosofia confucionista de Harmonia no Mundo e na Sociedade Global (Ilhéu, 2017). Para isso, o país planeja estabelecer uma ampla plataforma de aplicação de investimentos em diversos setores produtivos e de infraestrutura rodoviária, ferroviária e portuária. Atualmente, os corredores terrestres receptores de investimentos chineses foram subdivididos em seis, conforme detalhado nas obras de Barcellos & Mèrcher (2020) e Mendonça et al. (2022), e são os seguintes:

- i) **Corredor China-Mongólia-Rússia:** que liga a China à Rússia através da Mongólia;
- ii) **Nova Ponte Terrestre da Eurásia:** que liga a China à Rússia e à Europa Ocidental através da Ásia Central;
- iii) **Corredor China Ásia Central-Ásia Ocidental:** que liga a China à Ásia Central e ao Oriente Médio;
- iv) **Corredor Bangladesh-China-Índia-Mianmar:** que liga a China ao Sul da Ásia através de Bangladesh, Índia e Myanmar;
- v) **Corredor China-Península da Indochina:** que liga a China ao Sudeste Asiático através da Península da Indochina;
- vi) **Corredor China-Paquistão:** que liga a China ao Paquistão

Com relação às rotas marítimas, segundo os autores, a iniciativa visa promover a colaboração através da construção de portos e infraestruturas ao longo das seguintes rotas:

- i) **Rota da Seda Marítima do Século XXI:** Liga o Mar da China Meridional à Europa, através do Mar Mediterrâneo e do Canal de Suez.
- ii) **Rota do Oceano Índico:** Conecta a China aos países da África Oriental e ao Oceano Índico.
- iii) **Rota do Mar do Sul da China:** envolve a construção de infraestruturas ao longo da costa chinesa e dos países do Sudeste Asiático.
- iv) **Rota do Ártico:** A China, em parceria com a Rússia, pretende desenvolver infraestruturas marítimas que potencializem a navegação nas águas russas do Ártico, com o objetivo de reduzir significativamente a distância entre os portos asiáticos e europeus.

A criação e o desenvolvimento dos corredores terrestres e rotas marítimas descritos exigem um vasto volume de investimentos. Neste contexto, o papel desempenhado pelos bancos chineses como financiadores deste projeto tem sido fundamental para a concretização dos objetivos chineses no contexto da iniciativa. Destacam-se o Banco de Desenvolvimento da China (CDB) e o Eximbank, instituições que, segundo Mendonça et al. (2022), desempenham um papel crucial tanto no projeto de globalização chinês, iniciado com a estratégia “*Going Global*”, quanto na própria iniciativa. Os autores salientam ainda que os setores de energia e transportes concentram a maior parte dos projetos financiados, representando cerca de 35% do total. Os restantes 65% distribuem-se por diversos domínios, incluindo finanças, infraestrutura rural e urbana, saneamento, resiliência econômica, saúde pública, tecnologias de informação e comunicação, entre outros.

Adicionalmente, em 2014, conforme referido por Mendonça et al. (2022), a China estabeleceu o Fundo da Rota da Seda (Silk Road Fund – SRF), um fundo de investimento de médio e longo prazo que objetiva promover o financiamento para a cooperação econômica e comercial, com ênfase nas áreas de infraestrutura, energia, capacidade industrial e cooperação financeira. O fundo possui um capital inicial de 40 bilhões de dólares americanos, sendo 30 bilhões cofinanciados pelo Banco de Desenvolvimento da China, Banco de Exportação-Importação da China, Corporação de Investimento da China (CIC) e Administração Estatal de Câmbio (SAFE). Nascimento (2020) acrescenta que o governo chinês também estimula os investimentos através de outras instituições internacionais, como o Banco Mundial e a Organização de Cooperação de Xangai, o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) e o Novo Banco de Desenvolvimento do BRICS.

Contudo, a NRS não se trata apenas de um movimento econômico e a China não é um simples financiador de projetos para os países que sofrem de alguma carência no setor de infraestrutura e logística, mas sim uma iniciativa que consolida o poderio chinês, adquirido através da via econômica (concessão de empréstimos, investimentos e construção de infraestrutura) e da via diplomática (formalização de acordos bilaterais e multilaterais e engajamento político). Além disso, oferece de forma simultânea uma perspectiva de esperança para países com déficit de capital financeiro, ao possibilitar a melhoria das suas infraestruturas. Consequentemente, isso pode ser utilizado como uma das ferramentas para impulsionar o desenvolvimento nessas regiões, criar capacidades de conexões inter-regionais e atrair investimentos para outros setores produtivos.

Por meio deste projeto, agora revitalizado – mas que, conforme enfatizado por Pautasso (2016), integrou civilizações da Ásia, Europa e África há mais de dois milênios –, a China procura coordenar estratégias de desenvolvimento que criem demandas e oportunidades de emprego, promovam a confiança, a paz e a pros-

peridade, defendendo os Cinco Princípios da Coexistência Pacífica e elevando o estatuto da China na arena internacional.

3. Moçambique na Nova Rota da Seda

Embora seja difícil precisar do número de países africanos participantes na NRS devido à ambiguidade das fontes de pesquisa, pode-se considerar que a África é o segundo maior contingente em termos de países aderentes, com mais de 40 nações participantes (Belt and Road Portal, n.d.). No âmbito da iniciativa, o continente africano se destaca por receber projetos multifacetados, que abrangem setores cruciais para a promoção e a dinamização de seu próprio processo de desenvolvimento e conectividade.

Considerando o perfil socioeconômico dos países participantes, predominantemente de baixa ou média-baixa renda, os projetos da NRS priorizam a superação de obstáculos infraestruturais e impulsionam o desenvolvimento de atividades econômicas nos setores energético, industrial e de serviços em todo o continente (Nascimento, 2020), sugerindo que a China identifica o déficit infraestrutural africano não apenas como um obstáculo logístico, mas uma oportunidade para exportar seu próprio excedente de capacidade industrial, criando novos mercados consumidores. Essa articulação estratégica ganhou contornos institucionais com a inclusão da África na iniciativa, quando Justin Yifu Lin, ex-economista-chefe do Banco Mundial, sugeriu a sua expansão para ‘Um Cinturão e Uma Rota, Um Continente’ (Ehizuelen, 2017).

Adicionalmente, Ehizuelen (2017) enfatiza a relação histórica entre o continente e a NRS, cujas origens remontam ao século XV, com a expedição do almirante chinês Zheng He, que liderou uma frota de 300 navios à África, estabelecendo as bases para relações amistosas entre chineses e africanos. Consequentemente, a iniciativa é percebida como um potencial vetor de desenvolvimento africano e exerce influência significativa sobre as suas lideranças, que demonstram receptividade ao seu discurso. Contudo, essa receptividade deve ser analisada também sob a ótica da diplomacia pragmática, onde as nações africanas buscam alternativas de financiamento que não imponham as condicionalidades políticas frequentemente exigidas por instituições ocidentais.

O potencial econômico e político do continente africano, somado à sua relação histórica com a China, ajuda a explicar o motivo pelo qual alcançar e manter um bom relacionamento com as nações africanas é tão importante para Pequim (Ehizuelen, 2017; Jinyan, 2023). O continente é delimitado pelo Oceano Atlântico a oeste, pelo Oceano Índico a leste, pelo Mar Mediterrâneo a norte e pelo Mar Vermelho a nordeste, concedendo-lhe uma posição potencial de ponte entre o Oriente e o Ocidente, especialmente no que se refere ao comércio que passa pelo Canal

de Suez (Benvenuto, 2018; Nascimento, 2020). Com uma população superior a 1 bilhão de habitantes e uma taxa de crescimento demográfico significativa – onde cerca de 60% são jovens –, também apresenta-se como um vasto mercado em ascensão e uma fonte promissora de mão de obra (Ehizuelen, 2017; Jinyan 2023). Além disso, a abundância de recursos naturais e energéticos, as extensas terras aráveis, reforçam a posição do continente como um parceiro estratégico fundamental (Benvenuto, 2018; Nascimento, 2020). Ou seja, a convergência entre a abundância de recursos primários e a necessidade de segurança energética e alimentar da China transforma o continente africano em um pilar de resiliência para a economia chinesa frente a instabilidades em outras rotas globais.

Moçambique, um dos países que integram a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), localizado no sudeste da África e com uma longa costa no Oceano Índico, apesar de não ter uma importância central na NRS quando comparado ao Egito (cuja importância está relacionada ao Canal de Suez, uma rota marítima vital para o transporte de mercadorias entre o Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo), Djibouti (por possuir uma localização geoestratégica entre o Mar Vermelho e o Golfo de Áden e constituir um ponto de interesse para projetos de implantação de bases navais) ou Quênia (por receber investimentos em infraestrutura rodoviária e ferroviária e promover a integração com o Sudão do Sul e a Etiópia, facilitando a conexão da indústria petrolífera do leste africano com a Ásia) (Benvenuto, 2018; Ehizuelen, 2017; Nascimento, 2020), ainda assim possui uma relevância notável, ainda que o país não hospede um “megaprojeto” de visibilidade global imediata, sendo a sua importância funcional e logística, atuando como um pulmão de escoamento para o *hinterland* (países sem costa marítima) da África Austral.

Essa relevância vai além de sua conexão histórica com as rotas comerciais do Oceano Índico, que integravam a antiga Rota da Seda Marítima. Nesse período, a costa de Moçambique fazia parte de uma rede de portos africanos voltados às trocas comerciais, e há indícios de que ocupava uma posição próxima ao extremo sul da rota marítima chinesa (Ilhéu, 2017). Por receber produtos com características orientais, como a porcelana chinesa, a região também funcionava como ponto de ligação entre a Ásia, a África Oriental e o mundo islâmico (Nascimento, 2020). Atualmente, a importância de Moçambique é mais geoestratégica e decorre de múltiplos fatores, tais como: i) localização geográfica; ii) abundância de recursos naturais e energéticos; iii) relações bilaterais fortes; iv) aprofundamento da cooperação econômica; v) influência geopolítica de Moçambique no continente africano (Ilhéu, 2017; Nascimento, 2020).

A sua localização geográfica, com uma extensão costeira de 2.700 km banhada pelo Oceano Índico, posiciona o país como o principal ponto de acesso para os países do interior da África Austral e com potencial para o fluxo de produtos

chineses destinados aos outros países do continente e mercados globais (Cunha, 2023). Nesse contexto, os portos moçambicanos, sobretudo os de Beira e Maputo, desempenham um papel fundamental na dinâmica do comércio marítimo chinês na região e, através dos corredores logísticos existentes, podem facilitar o transporte de mercadorias chinesas para o interior e países limítrofes. Desta forma, os investimentos nos portos de Moçambique não servem apenas ao comércio bilateral, mas funcionam como uma rede regional que aumenta a dependência logística de países vizinhos em relação à infraestrutura operada ou financiada pela China.

A abundância de recursos naturais de Moçambique e suas condições climáticas propícias ao desenvolvimento agrícola, à produção de biocombustíveis e a recursos pesqueiros e de crustáceos são ativos de grande importância (Cunha, 2024; Ilhéu, 2017;) e a descoberta de reservas energéticas, incluindo gás natural, carvão e minerais, também posiciona o país como um parceiro potencial, contribuindo para a manutenção do crescimento econômico chinês através da diversificação das fontes de matérias-primas e da garantia do abastecimento do seu setor industrial (Benvenuto, 2018; Cunha, 2024). Entretanto, também levanta a necessidade de Moçambique negociar transferências de tecnologia para evitar a perpetuação de um modelo primário-exportador, garantindo que a infraestrutura energética sirva também à industrialização doméstica e não apenas à exportação de commodities.

Quanto às relações bilaterais entre as duas nações são marcadas por uma amizade e parceria robustas. Este relacionamento manifesta-se em diversas áreas de cooperação, incluindo a cooperação política, cultural, educacional, econômica e em setores como a área da saúde (Bambo, 2021). Por fim, Moçambique também contribui para a expansão da influência geopolítica da China no continente africano, na medida em que o país é integrante de dois fóruns regionais africanos de grande importância, a SADC e a União Africana.

Em termos de benefícios, embora a China não tenha implementado um corredor econômico específico, análogo ao criado com o Paquistão, por exemplo, Moçambique tem recebido um volume significativo de investimentos chineses em infraestrutura, que podem ser considerados como componentes de corredores econômicos. Na verdade, são projetos que variam desde a construção de estradas, rodovias até pontes e a reabilitação de portos e aeroportos, infraestruturas consideradas essenciais para aumentar a conectividade regional de Moçambique. Alguns exemplos que podem ser citados nesta conjuntura são: a construção da Estrada Circular de Maputo, a Ponte Maputo-KaTembe, a Ponte da Unidade, a reabilitação do Porto da Beira e a construção do Aeroporto de Gaza Filipe Jacinto Nyusi (Bambo e Schor, 2022).

Estes investimentos são pré-requisitos fundamentais para a redução dos custos de transação. Sem a Ponte Maputo-KaTembe ou a Estrada Circular, por exemplo,

o tempo de transporte e o desgaste logístico inviabilizariam o surgimento de pólos industriais periféricos, mantendo a economia moçambicana fragmentada e dependente de importações de alto custo.

A China também tem desenvolvido projetos no setor industrial de Moçambique nomeadamente nos setores de cimento, processamento de recursos naturais, agricultura e agroindústria, pesca e aquicultura. Nesta perspectiva, segundo o Fórum de Macau (2024) um grupo de empresários chineses pretendem investir mais nas áreas de mineração, agricultura e indústria de automóvel em Moçambique, e, para o efeito, representantes de empresas chinesas foram recebidos, no dia 23 de Maio de 2024, pela Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA). Em Setembro do mesmo ano, o órgão também publicou a inauguração de uma nova fábrica de mosaicos e azulejos, a “Safira Moçambique Cerâmica”, no distrito de Moamba, Província de Maputo. Este faz parte de um projeto que contou com um investimento chinês de US\$ 100 milhões e tem capacidade para criar cerca de 300 empregos diretos e de promover a produção local de materiais de construção (Fórum de Macau, 2024). O Fórum também publicou em 2023, o investimento da chinesa “West International Holding Group” na construção de uma fábrica de cimento ao abrigo de um memorando com o governo, no valor de 192 milhões de dólares americanos, cujo objetivo também é dinamizar a indústria de materiais de construção (Fórum de Macau, 2023).

O movimento em direção à indústria de materiais de construção (cimento e cerâmica) é um indicador analítico crucial que sugere que a China está a transitar de uma fase de construção de infraestrutura para uma de estímulo à produção local. Ao produzir cimento e azulejos em solo moçambicano, reduz-se a dependência de importações e cria-se uma base industrial primária que serve de suporte para qualquer expansão futura de infraestruturas produtivas no país.

A China fomenta um discurso que enfatiza o seu compromisso em investir em projetos que gerem benefícios recíprocos e, para isso, tem aumentado a cooperação bilateral com Moçambique utilizando múltiplos canais, incluindo mecanismos multilaterais para aprofundar seus laços com o país. No plano económico, a concessão de empréstimos com taxas de juros vantajosas, prazos de pagamento prolongados e anistia de dívida, somados à celebração de acordos e ao incremento das trocas mercantis, fortalecem o engajamento entre os dois países (Feijó, 2012). Essa flexibilidade financeira se configura como uma ferramenta de *soft power*, que solidifica a China como o parceiro preferencial para projetos de grande escala que o setor privado tradicional evitaria devido aos riscos de crédito.

No domínio social e humanitário, por sua vez, a atuação chinesa engloba missões médicas, envio de suprimentos, reestruturação de unidades hospitalares e capacitação de especialistas de saúde (Bambo, 2021). Já a vertente cultural e

educacional inclui a concessão de bolsas de estudo para estudantes moçambicanos – tanto no exterior quanto em território nacional – e a instalação de Institutos Confúcio para o ensino da língua e cultura. Somam-se a isso a construção e reforma de escolas, a formação de docentes e o fornecimento de materiais didáticos (Njal, 2021). Estes investimentos em capital humano são o complemento necessário à infraestrutura física, pois sem a qualificação da mão de obra local, os projetos industriais da NRS em Moçambique permaneceriam como enclaves e teriam pouco efeito multiplicador na economia doméstica.

Na esfera política e diplomática, China e Moçambique buscam fortalecer seus laços oferecendo apoio mútuo em fóruns internacionais e defendendo seus respectivos interesses nacionais. No âmbito militar, onde há raízes históricas e intensificação da cooperação ao longo do século XXI, a parceria entre as nações caracteriza-se pelo fornecimento de treinamento, equipamentos e suporte logístico às Forças Armadas de Defesa de Moçambique e à polícia local. Diante da vulnerabilidade na região norte, Pequim tem demonstrado iniciativa e disponibilidade para auxiliar o governo moçambicano em questões de segurança e defesa na região (Chichava, 2012). A estabilidade nessa área é vital para a NRS, dado que a insurgência em Cabo Delgado ameaça diretamente os investimentos em gás natural, fundamentais para a estratégia de diversificação de recursos da China.

Contudo, é no domínio da infraestrutura que a cooperação sino-moçambicana se mostra crucial, pois, para além de promover a integração física, esse setor é vital para o desenvolvimento industrial, seja pelo seu impacto na mobilidade urbana e na ligação nacional, regional e internacional, seja pela facilitação das trocas mercantis através da redução dos custos de transporte e logística – o que afeta diretamente a competitividade dos produtos e o fluxo comercial interno e externo –, ou pela atração de investimentos estrangeiros, que impulsionam a criação de empregos e novos negócios. A Iniciativa Nova Rota da Seda, nesse sentido, pode desempenhar um papel de protagonista e ajudar o país a superar suas limitações nesses âmbitos. Mas para que a transição de uma economia de subsistência e exportação de matérias-primas para um modelo industrializado seja feita com sucesso depende da simbiose entre os corredores logísticos da NRS e a criação de cadeias de valor locais que aproveitem essa nova dinâmica.

4. Fundamentos da Industrialização: A Visão dos Teóricos do Desenvolvimento sobre a Infraestrutura

Jinyan (2023) aponta que, embora a descoberta e a exploração de recursos estratégicos e a valorização das commodities na primeira década dos anos 2000 tenham conferido à África uma posição de destaque na economia global, o aquecimento das economias africanas não se traduziu na ruptura de suas estruturas econômi-

cas e produtivas preexistentes, e resultou, em grande medida, em um crescimento desacompanhado pelo desenvolvimento, melhorias substanciais nas condições de vida da maioria da população africana e fraco impulso à industrialização.

Essa observação alinha-se à tese de Raúl Prebisch (1949) sobre a dualidade centro-periferia. Para Prebisch, países periféricos como Moçambique tendem a se especializar na exportação de recursos naturais, enfrentando a “deterioração dos termos de troca” enquanto o valor dos minerais e do gás oscila de acordo com o mercado externo, os produtos industrializados importados tornam-se proporcionalmente mais caros, reduzindo a disponibilidade de renda que poderia financiar o desenvolvimento econômico. Essa dinâmica é definida por Caio Prado Jr. (1942) definida como uma característica comum das economias coloniais, onde estruturas são criadas para fornecer bens ao mercado externo sem articulação com o mercado interno. No caso moçambicano, a dependência das exportações de carvão e gás reitera essa herança, onde a economia cresce para fora, mas permanece vulnerável às flutuações do sistema global.

Moçambique é um exemplo desse fenômeno, na medida em que o país viu sua economia se destacar entre os países da África Subsaariana e alcançar níveis de crescimento próximos aos dois dígitos. Esse crescimento, que foi impulsionado pela descoberta de vastas reservas de carvão mineral, gás natural e outros minerais e matérias-primas relevantes para grandes indústrias, não foi internalizado, de forma majoritária, pela sua população, que não se beneficiou do crescimento experimentado.

Como argumentava Celso Furtado (1968), o subdesenvolvimento não é uma fase de transição, mas uma estrutura autônoma e persistente e, embora crescimento e desenvolvimento sejam variáveis que caminham lado a lado, o primeiro é um reflexo de resultados quantitativos (como aumento da produção) e o segundo é relacionado às variáveis qualitativas (que incluem mudança nas estruturas sociais, de bem estar e produtivas). Dessa forma, o crescimento econômico não leva necessariamente ao desenvolvimento e Moçambique sabe bem disso, pois o que se observa na economia moçambicana é uma “modernização sem desenvolvimento”, onde a infraestrutura serve ao setor exportador, mas não integra o restante da economia nacional e, conforme aponta Florestan Fernandes (1975), o progresso técnico em países periféricos como Moçambique acontece por meio de uma elite local e capital estrangeiro sem democratizar o acesso à riqueza ou transformar as condições sociais da massa da população.

Xiaoyang (2023) argumenta que os países subdesenvolvidos enfrentam um problema fundamental para alcançar o desenvolvimento: a necessidade de obtenção de um suporte institucional eficaz. No entanto, o autor argumenta que a eficácia das instituições depende do seu nível de riqueza econômica e dos recursos

que possuem para aprimorá-las. Nesse sentido, a escassez de recursos financeiros torna-se um entrave à transformação estrutural e sem o capital necessário para fortalecer suas instituições, eles veem-se limitados na implementação de políticas de industrialização de longo prazo, que são essenciais para diversificar a economia e elevar o padrão de vida da população.

A economista Maria da Conceição Tavares (1972) debate essa questão ao demonstrar que a industrialização exige não apenas capital, mas uma dinâmica de acumulação que não seja drenada pela dependência financeira externa. Em Moçambique, a falta de poupança interna gera um vácuo que a China passa a preencher, e isso pode levantar dúvidas (sobretudo para o mundo ocidental) sobre o desafio de transformar esse investimento em base produtiva e não apenas um gerador de dívida externa, que aprofundaria a dependência moçambicana aos investimentos chineses.

No cerne do pensamento estruturalista latino-americano, Furtado (1968) e Prebisch (1949) convergem ao identificar o subdesenvolvimento como um desdobramento histórico da forma como o progresso técnico penetrou nas economias periféricas e a industrialização como a principal via para a ruptura da condição de subdesenvolvimento.

O primeiro autor identificou que a armadilha do subdesenvolvimento reside na natureza do progresso técnico nas economias periféricas, o qual promoveu uma modernização dos padrões de consumo sem a correspondente transformação da estrutura produtiva. Esse processo, que não foi neutro, aprofundou a concentração de renda e a heterogeneidade estrutural nas economias em desenvolvimento, e levou a coexistência de dois setores – moderno e atrasado – onde o setor moderno é altamente produtivo, utiliza tecnologia de ponta, geralmente é voltado para a exportação (no caso de Moçambique podemos citar o gás e a mineração) e o setor atrasado, que é composto por atividades de subsistência, serviços precários e agricultura rudimentar, onde concentra a grande massa da população, mas tem produtividade baixa. Nesta perspectiva, o subemprego surge como uma característica central dessas economias e a escassez de capital leva à subutilização da força de trabalho, gerando baixos níveis de produtividade e limitando o excedente necessário para um processo endógeno de acumulação (Cunha, 2023).

Diante disso, a superação do subdesenvolvimento exigiria, na visão de Furtado (1968), a implementação de reformas de base capazes de redistribuir o poder e o excedente econômico, acompanhadas de uma industrialização planejada e liderada pelo Estado. Para o autor, a ‘fase superior do subdesenvolvimento’ só é atingida quando o núcleo industrial se diversifica a ponto de produzir internamente os equipamentos e a tecnologia necessários para sustentar o próprio crescimento (ibidem).

O segundo autor, Prebisch (1949), contesta a Teoria das Vantagens Comparativas ao demonstrar que a Divisão Internacional do Trabalho não distribui o progresso técnico de forma equitativa. Enquanto a visão clássica ricardiana sugere que a periferia se beneficia da produtividade dos centros via comércio, o autor mostra que, na verdade, as trocas comerciais acentuaram as disparidades nos padrões de vida e na acumulação de capital entre a Periferia e o Centro do capitalismo global. Neste contexto, Prebisch formula sua teoria embasada na deterioração dos termos de troca e sustentada na disparidade das elasticidades-renda: enquanto a demanda por bens industriais do centro cresce exponencialmente com o aumento da renda, a demanda por bens primários da periferia permanece inelástica, resultando em uma transferência líquida do fruto do progresso técnico periférico a favor das nações centrais.

Diante desse cenário, a industrialização surge como um imperativo para absorver o excedente de mão de obra de baixa produtividade e reverter o ciclo de subdesenvolvimento. Prebisch argumenta que esse processo não deve ocorrer em detrimento da produção primária, mas sim utilizá-la como fonte de divisas para a importação de bens de capital essenciais. Contudo, o autor alerta para o “círculo vicioso” da escassez de capital, onde a baixa produtividade limita a poupança interna, tornando a ajuda financeira internacional um suporte transitório necessário para impulsionar a mecanização e a complexidade da matriz produtiva sem comprimir excessivamente o consumo das massas (Cunha, 2023).

A superação da condição periférica, portanto, para o autor, exige uma mudança profunda na pauta de exportações e uma gestão rigorosa da importação, evitando que o aumento da renda seja consumido pelo consumo de luxo das elites. Na abordagem de Centro-Periferia desenvolvida pelo autor, o desenvolvimento requer um plano estratégico conduzido pelo Estado, que seja capaz de promover reformas institucionais que restrinja o consumo supérfluo e priorize a acumulação de capital. Somente dessa forma seria possível capturar os benefícios do progresso técnico e reduzir as disparidades estruturais que definem a periferia no sistema global (ibidem).

Mas para o caso moçambicano, pode-se acrescentar que a superação do subdesenvolvimento envolver também resolver a dualidade do sistema produtivo do país, que inclui a articulação do setor moderno (sobretudo os megaprojetos de gás e carvão em Moçambique) com o setor atrasado para que o desenvolvimento seja sistêmico.

Ragnar Nurkse (1953) propõe uma outra definição para o problema do subdesenvolvimento nos países mais pobres, explicando-o através da identificação de dois elementos: a insuficiência de capital e a limitação de mercado. Esta última, por sua vez, resulta em concorrência reduzida, preços elevados, baixa qualidade

nos produtos e serviços, ausência de inovação, alocação ineficiente de recursos e restrição do comércio internacional. A obra de Nurkse, embora formulada em 1953, mantém sua relevância na atualidade, especialmente ao defender que os países subdesenvolvidos encontram-se condicionados a um círculo vicioso de pobreza, onde a pobreza atua como causa e consequência, perpetua-se e aprofunda os desafios relacionados à formação de capital e à baixa produtividade (Cunha, 2023).

Superar essa condição teorizada por Nurkse é indispensável para Moçambique, para que o país possa atrair investimentos, impulsionar a industrialização, se integrar de forma mais competitiva na economia global e transformar a vida dos africanos e moçambicanos, trazendo mais oportunidades, bem-estar e trabalho dignos. Entretanto, o que é possível observar é que as tentativas históricas de ruptura desse ciclo foram marcadas por tensões sinalizadas por atores como Roque e Alden (2012) e Xiaoyang (2023). Os primeiros autores, embora reconheçam o papel significativo oferecido pelo Ocidente, particularmente das Instituições de Bretton Woods (nomeadamente o FMI e o Banco Mundial), na recuperação econômica de Moçambique pós-guerra colonial, admitem que esta também foi acompanhada por uma dependência externa acentuada, condicionantes e imposição de políticas que desconsideraram o contexto e a natureza histórica, política e econômica singular de Moçambique. Os modelos de desenvolvimento econômico baseados no receituário ocidental não apenas se mostraram ineficazes, mas também exacerbaram a pobreza, a desigualdade econômica e os problemas sociais que existiam. Essa percepção de fracasso político e econômico sob a liderança dos países ocidentais fundamenta a crítica de Xiaoyang (2023), que defende:

“O Ocidente tende a adotar uma postura condescendente em relação ao desenvolvimento e à industrialização da África. Seja no papel de governante colonial, suserano ou doador, os países desenvolvidos ocidentais sempre julgaram os países africanos de acordo com seus próprios sistemas políticos e econômicos, criticando a África como “atrasada” e impondo seus próprios modelos ao continente. Por exemplo, durante o Consenso de Washington, os Estados Unidos e os países europeus frequentemente usaram métodos coercitivos, como a recusa de ajuda e a aplicação de sanções para forçar os países africanos a implementar as políticas econômicas ocidentais de livre mercado. Consequentemente, a abordagem ocidental não só não conseguiu se integrar organicamente às sociedades africanas, como também promoveu a divisão e a instabilidade, atrasando os esforços africanos para alcançar uma transformação industrial abrangente e sustentável.” (Xiaoyang, 2023, p. 43)

Nessa perspectiva, e em contraposição direta ao modelo ocidental citado, no que concerne às contradições, desafios e complexidades inerentes ao processo de industrialização em países em desenvolvimento, a China apresenta uma perspectiva distinta daquela adotada no Ocidente, sobretudo ao enfatizar o crescimento acompanhado de desenvolvimento contínuo e com benefícios mútuos. Paralelamente à busca pela manutenção de seu próprio crescimento, a China se propõe a fomentar o desenvolvimento comum, visando à superação da pobreza, do subde-

envolvimento e da influência ocidental. Para alcançar e aprofundar os laços com esses países, a China posiciona-se como um país que foi capaz de superar suas adversidades e as atrocidades causadas pela opressão ocidental e, por isso, coloca-se disponível para construir parcerias sem condicionar a assistência prestada.

Um dos principais obstáculos que enfraquecem o estímulo à industrialização no continente africano, em geral, e Moçambique, em particular, reside na complexidade da integração sistêmica de seus diversos componentes. Nesse contexto, ao promover a conectividade e a integração regional por meio da construção de uma rede moderna de infraestruturas e pelos seus princípios de desenvolvimento colaborativo, a NRS apresenta-se como um mecanismo potencial para mitigar os fatores que limitam o desenvolvimento em Moçambique (Xiaoyang, 2023).

A perspectiva da infraestrutura como agente crucial para o desenvolvimento industrial, embora central na estratégia chinesa atual, não constitui um fenômeno recente. Na verdade, alguns teóricos do desenvolvimento econômico já enfatizavam a importância da construção de uma rede de infraestrutura robusta para a instalação de indústrias e a aceleração do processo de desenvolvimento. Tais ideias permeiam as obras de Hirschman (1958), Myrdal (1957) e Rosenstein-Rodan (1963).

O primeiro autor, Albert O. Hirschman, partiu de uma análise do sistema econômico, no qual os desequilíbrios são considerados propulsores do crescimento em economias periféricas ao permitir a potencialização de recursos escassos. Utilizando o conceito de encadeamentos (linkages), o autor demonstra como o desenvolvimento de um setor pode estimular outros setores por meio de ligações setoriais, denominadas efeitos de encadeamento para frente (forward linkages) e para trás (backward linkages).

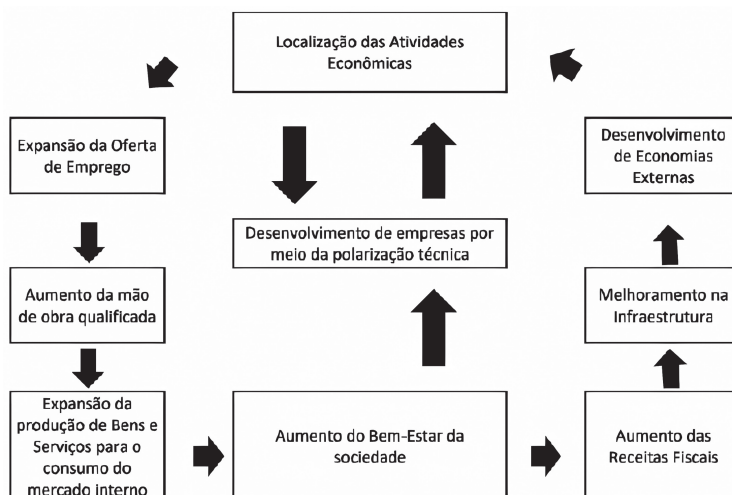
Por exemplo, a instalação de uma indústria em determinada região gera demanda por insumos ou fatores de produção localizados a montante (precedentes à indústria principal) e, simultaneamente, também promove a oferta de insumos viáveis para os setores a jusante (subsequentes à indústria principal), resultando em encadeamentos para trás e para frente na cadeia produtiva. Nesse contexto, Hirschman postula que o investimento deve priorizar os setores-chave da economia, nos quais os efeitos de encadeamento para trás e para frente são mais intensos e exibem maior grau de interdependência. Essas indústrias podem estimular o surgimento de outras (indústrias satélites), mas para que isso aconteça, o autor também destaca a necessidade de dinamizar e interconectar os diferentes setores econômicos, pois quanto mais dinâmicos, conectados e interligados às demais atividades produtivas, melhores serão as condições para o crescimento e desenvolvimento. Nesse sentido, a construção de infraestrutura rodoviária, aeroportuária, portuária e ferroviária, que conecta as indústrias e o país em níveis nacional,

regional e internacional e facilita o escoamento da produção, é considerada um elemento primordial para o desenvolvimento industrial.

Se Hirschman focou na dinâmica intersetorial dos encadeamentos, Myrdal (1940), por outro lado introduziu o conceito de causação circular cumulativa a partir de estudos sobre as condições sociais dos afro-americanos nos Estados Unidos. O autor associava o ciclo vicioso em que essa população se encontrava, caracterizado por baixos salários, oportunidades de emprego limitadas e acesso precário à educação e à saúde, ao agravamento da discriminação e da pobreza. Segundo o autor, o aumento da produção geraria benefícios para toda a comunidade, estimulando a criação de empregos e, conseqüentemente, o mercado de bens de consumo. O elevado padrão de desenvolvimento é acompanhado por centros urbanos dinâmicos, melhores condições de vida, infraestrutura de transporte e comunicação, educação, entre outros.

Sob essa perspectiva, Myrdal afirma que a integração de centros urbanos, dotados de infraestrutura e serviços básicos, tende a concentrar pontos de localização, gerando expansão da oferta de emprego e aumento da mão de obra qualificada. Esse processo é acompanhado pela expansão da produção de bens e serviços para atender o mercado local, resultando no aumento das receitas provenientes da arrecadação de impostos. Conseqüentemente, ocorrem melhorias infraestruturais, que aprimoram o ambiente empresarial e urbano e atraem a instalação de novas empresas e indústrias na região. Abaixo, apresenta-se um breve fluxo da abordagem de Myrdal sobre Causação Circular e Cumulativa e o papel das infraestruturas neste contexto:

Figura 1. Esquema Causação Circular e Cumulativa de Myrdal



Fonte: Instituto Myrdal. Adaptação própria.

Rosenstein-Rodan, outro teórico do desenvolvimento, contrapõe-se às ideias estáticas de equilíbrio das teorias econômicas tradicionais e introduz uma abordagem na qual o desenvolvimento econômico consiste em uma série de saltos qualitativos e na execução de investimentos em diferentes escalas, gerando um estímulo significativo na economia. Tais investimentos funcionariam como um impulso substancial à economia nacional, exigindo a adoção de um volume inicial elevado de capital, de forma planejada e direcionada aos “setores-chave” da economia.

Esses setores, tipicamente, configuram complexos industriais integrados e complementares a outros setores distintos dentro do mesmo sistema econômico, conduzindo economias em desenvolvimento à superação do subdesenvolvimento. Segundo Mantega (1998), na visão do autor, é necessário

(...) uma massa de recursos que viabilize a implantação de grandes empresas, de acordo com a escala mínima prescrita pelas modernas condições tecnológicas do capitalismo. Em segundo lugar, a massa de recursos que viabilize investimentos concomitantes em vários setores complementares ao mesmo tempo, de modo a engendrar uma demanda intersetorial suficiente para escoar a produção. E, por último, um volume de investimentos que garanta um tamanho mínimo do mercado que viabilize a escala mínima de produção das modernas empresas capitalistas. (p. 27)

Empresas de infraestrutura e serviços básicos são exemplos de organizações capazes de impulsionar o grande impulso que as economias em desenvolvimento necessitam pela sua capacidade de estimular investimentos na cadeia produtiva, que gera externalidades positivas e estimula investimentos coordenados em larga escala que podem ser diferenciais para a criação de complexos industriais e de outros serviços relacionados a eles.

Rosenstein-Rodan explica que a indivisibilidade na função de produção, associada a economias externas, especialmente em empresas de infraestrutura (energia, transporte, etc.), constitui o principal motor do “big push”. Projetos de infraestrutura, como estradas, portos, energia e telecomunicações, exigem investimentos maciços e indivisíveis. Sendo uma vez implementados, esses projetos geram economias de escala, reduzindo os custos de produção para outras indústrias. Além disso, uma melhor rede de transporte reduz os custos de logística para empresas de manufatura, agricultura, comércio e etc., gera demanda por insumos, mão de obra e serviços e impacta diretamente na atividade econômica, impulsionando e criando novos empregos, e gerando um ciclo de crescimento econômico.

Em Moçambique, das conclusões da Ponte Maputo-Katembe, a maior ponte suspensa do continente africano, a Estrada Circular de Maputo até o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, uma série de projetos de infraestruturas beneficiou o país africano. Bambo & Schor (2022) fornece uma lista mais detalhada de alguns desses projetos, onde destaca construções, sobretudo de transporte, construídas por chineses, conforme segue abaixo.

Quadro 1. Projetos de Infraestrutura Chineses em Moçambique

Projeto	Ano	Empresa chinesa
Reabilitação do troço Muxunguê-Inchope	2006	CHICO
Xai-Xai- Chissibuca	2006	CHICO
Construção da estrada alcatroada Chitima-Mágoé	2008	CHICO
Estrada Circular de Maputo	2012	CRBC
Ponte Maputo-KaTembe	2018	CRBC
Ponte Moamba	2018	CRBC
Ponte sobre o Rio Incomati	2015	CRBC
Ponte da Unidade Nacional	2010	CHICO
Ponte River doSave	2018	CRBC
Reabilitação do aeródromo de Vilanculos	2012	AFECC
Construção dos ramais Chibuto-Jangamo e Chibuto-Inharrime	2013	CREC
Porto de Cabotagem em Chongoene	2014	CREC
Reabilitação do porto de pesca da Beira	2014	CHEC
Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi (Gaza)	2021	AVIC

Fonte: Bambo & Schor (2022)

Conforme defendido por Ilhéu e Campos (2021), a NRS tem uma abordagem que se assenta numa cooperação interativa, em que os países que concordam em fazer parte desse tipo de cooperação começam por construir as infraestruturas necessárias ao desenvolvimento de setores-chave da economia e planejam projetos conjuntos de conectividade. Seria, portanto, neste contexto, um exemplo de Big Push, como defendido por Rosenstein-Rodan, ideal para a superação da condição de subdesenvolvimento.

No entanto, embora a China seja um ator relevante, é importante reconhecer que Moçambique tem grandes desafios que podem limitar ou retardar o seu desenvolvimento e é nesse ponto que a análise de Maria da Conceição Tavares (1972) e Prebisch (1949) é fundamental para o caso moçambicano, pois a autora alerta que a simples entrada de capital e técnica para infraestrutura não é capaz de garantir que a industrialização se concretize, pois isso envolve a capacidade de Moçambique possuir uma dinâmica de acumulação interna suficiente para evitar que esses ganhos sejam drenados pela dívida externa ou pela importação de bens de capital.

Nomeadamente, a própria deficiência infraestrutural, as questões de transparência e corrupção do Estado, a fragilidade institucional e a gestão da dívida constituem outros constrangimentos significativos para a implementação de novos projetos. Dessa maneira, não basta apenas que Moçambique adira a mecanismos multilaterais ou fortaleça a cooperação bilateral para criar capacidades e impulso-

nar o desenvolvimento nacional; é necessário também traçar políticas públicas que combatam esses constrangimentos para maximizar os ganhos para o país.

Adicionalmente, a avaliação dos benefícios gerados pela NRS é complexa e ambígua, uma vez que a iniciativa se sobrepõe a outros fóruns chineses dos quais Moçambique é membro, como o Fórum de Macau e o FOCAC. Devido à falta de clareza na distinção dos investimentos negociados e acordos de cooperação assinados por meio dessas plataformas e aqueles que foram frutos de acordos de cooperação no âmbito da NRS ou da cooperação bilateral, é desafiador determinar com precisão quais empreendimentos foram realizados através da NRS e quais não foram, tal como afirmar se, sem a NRS, os projetos seriam aprovados e construídos.

Esses tipos de constrangimentos não são exclusivos de Moçambique e, ainda que eles existam, a iniciativa ainda assim configura um mecanismo que pode ajudar a fortalecer ainda mais as relações entre os dois países, servindo, portanto, como uma excelente ferramenta de apoio para estreitar a cooperação e para Moçambique alcançar níveis superiores de desenvolvimento.

Moçambique ainda não possui uma Zona Económica Especial (ZEE) construída pela China, entretanto, é inegável que o país apresenta um potencial significativo para tal investimento, devido, sobretudo, à sua localização geoestratégica, sendo um país com uma longa costa no Oceano Índico, próximo de importantes rotas marítimas do comércio mundial, e pela sua abundância em recursos naturais, que podem atrair investimentos chineses em setores como energia, mineração e agroindústria. Contudo, para que esse potencial se converta em desenvolvimento efetivo, é necessário superar a condição estrutural em que o país se encontra, onde o progresso técnico encontra-se em setores isolados e não consegue romper a marginalização social. Além disso, outras questões relacionadas à segurança e defesa do país podem minar a construção de projetos industriais, na medida em que o país vivencia, nomeadamente na região norte, o agravamento da violência e dos conflitos armados que criam um ambiente instável que impacta diretamente a economia e a atração de investimentos.

Embora a cooperação sino-moçambicana na área de defesa e segurança seja de longa data, com Chichava (2012) já apontando para a intervenção chinesa na construção de bairros militares nos arredores de Maputo e o fornecimento de assistência técnica e logística às forças armadas e à polícia moçambicanas, a atual situação de Cabo Delgado, província moçambicana localizada no norte do país e a mais de 1.600 km de distância da capital Maputo, está fora de controle e deixa preocupações sobre os custos que a guerra pode deixar para o país, que é palco desde 2017 de um violento conflito armado que, segundo dados da EuroDefense, é responsável por cerca de 1 milhão de deslocados internos (EuroDefense, n.d.).

Seabra (2021) afirma que o que teve início com ações descoordenadas de um movimento de insurreição local evoluiu para um conflito de escala considerável, causando vítimas e destruição e ampliou os efeitos potencialmente desestabilizadores para a economia local. Os sucessivos ataques na província são o resultado de disputas provenientes das reservas de gás natural, do precário desenvolvimento económico e da desigualdade na redistribuição de rendimentos na região (ibidem).

Apesar de o território possuir um potencial enorme de recebimento de investimentos privados, sobretudo direcionado para indústrias de extração, a região contrasta com um índice elevado de pobreza que a torna uma das mais pobres do país (EuroDefense, n.d.). A continuidade e o agravamento dos conflitos podem representar um risco substancial, na medida em que aumentam a perceção da instabilidade política, da segurança dos ativos empresariais e a própria segurança dos funcionários. A destruição de infraestruturas, como estradas, pontes e outras que facilitam o transporte e a logística de pessoas e mercadorias, afasta projetos de grande escala e potenciais investidores que buscam um ambiente mais previsível para investimento e podem limitar os “efeitos de encadeamento” propostos por Hirschman, pois o conflito pode isolar a economia local ao conjunto da economia nacional e direcionada para o setor exteno.

Na dimensão social, podem-se citar a destruição de escolas e hospitais e o deslocamento de populações, que as forçam a abandonar as suas casas e as suas atividades económicas, resultando diretamente na perda de mão de obra, com um efeito cascata em todo o sistema económico e produtivo local. Nos locais onde o conflito é mais intenso, o impacto pode não apenas limitar-se às indústrias já existentes, como também a aquelas com grande potencial em desenvolvimento, mas também a toda a cadeia de valor que poderia surgir ao seu redor (comércio, indústrias que apoiam as indústrias maiores, etc.).

Segundo Seabra (2021), o governo moçambicano anunciou em 2019 a criação da Agência de Desenvolvimento Integrado do Norte (ADIN) buscando canalizar recursos para a região e melhor centralizar esforços humanitários; no entanto, essa estrutura tem-se revelado pouco satisfatória face aos fins originalmente propostos e mostra, na verdade, a incapacidade do governo de lidar com uma situação como essa.

É neste contexto que a cooperação sino-moçambicana no setor de segurança e defesa se torna essencial. Em 30 de junho de 2024, o Ministério da Defesa de Moçambique publicou que os Ministros da Defesa de Moçambique e da China concordaram em trabalhar juntos de modo a promover o desenvolvimento das respetivas forças armadas, nomeadamente no apoio à luta contra o terrorismo que assola a Província de Cabo Delgado, mas também em outras áreas de interesse mútuo (Ministério da Defesa Nacional de Moçambique, 2024). Além dos treina-

mentos militares e de capital humano para a prevenção do extremismo, a China pode fornecer apoio à segurança costeira, o que beneficiaria diretamente a proposta da NRS, visto o seu componente de fornecer investimentos massivos na modernização dos portos, e poderia beneficiar-se a si própria da expansão do seu comércio e do fortalecimento das linhas de comércio.

Em suma, são muitos os desafios em Moçambique para promover e consolidar a industrialização no país e, embora sejam difíceis de serem resolvidos a curto prazo, esses são desafios que, com a elevação da cooperação sino-moçambicana, podem ser superados. A estabilidade em Moçambique é um pré-requisito fundamental para a viabilidade e o sucesso dos projetos de infraestrutura e, por extensão, para a consecução dos objetivos da Iniciativa Nova Rota da Seda. Neste contexto, a proximidade da China em Moçambique demonstra não apenas um gesto de cooperação, mas um mecanismo ativado para proteger os seus próprios interesses económicos e garantir um ambiente favorável para aumentar a sua influência, fazendo parte de uma estratégia de desenvolvimento que reitera o seu carácter pragmático e o seu modelo de parceria, nomeadamente com os países em desenvolvimento.

Em última análise, é possível que a presença chinesa e a necessidade de industrialização de Moçambique deve ser lida cuidadosamente e sob o alerta dos teóricos da dependência. Deve-se considerar que a entrada massiva de infraestrutura e capital só romperá o ciclo do subdesenvolvimento se for capaz de reverter o “sentido da colonização” (Prado Jr., 1942) e superar a modernização voltada para a elite e o capital estrangeiro (Fernandes, 1975). Entretanto, não pode-se negar que a cooperação sino-moçambicana representa também uma oportunidade de “Big Push” para o próprio sistema produtivo do país, mas para que essa oportunidade resulte em ganhos positivos para Moçambique dependerá da capacidade do Estado em converter esses investimentos em uma industrialização que atenda às demandas sociais internas.

Conclusão

O fenômeno da industrialização como um catalisador do desenvolvimento económico de um país não é uma perspectiva recente. Muitos teóricos já apontavam este como o principal caminho para superar o subdesenvolvimento, sendo os projetos que buscam aprimorar as infraestruturas nacionais uma peça central para o sucesso do desenvolvimento de parques industriais e corredores logísticos para facilitar o escoamento da produção.

A forte presença da China em Moçambique, manifestada por meio de acordos bilaterais e iniciativas multilaterais, é um reflexo de sua estratégia de projeção de influência e poder, e a Iniciativa da Nova Rota da Seda aparece como um dos grandes instrumentos que ajudam a materializar esses objetivos. No entanto, o poten-

cial oferecido pelos projetos construídos pela China e financiados pela NRS para Moçambique é notável, e seu uso é uma oportunidade que o país africano deve explorar para apoiar e potencializar as suas capacidades industriais, sobretudo porque a iniciativa incentiva investimentos nos setores essenciais para a criação de um ambiente industrial e, conseqüentemente, fomenta o desenvolvimento de infraestrutura e o crescimento econômico moçambicano.

No entanto, para desempenhar um papel sustentável no país, esses projetos devem priorizar a construção de infraestruturas de grande escala que propiciem a criação de parques industriais e zonas econômicas especiais, que visam construir um cinturão industrial em torno de uma interação harmoniosa (Xiaoyang, 2023). Entretanto, Moçambique precisa criar capacidades, um bom ambiente institucional e superar as questões relacionadas à corrupção, à falta de transparência e à segurança e defesa para que possa beneficiar-se dos investimentos e ter êxito em sua caminhada rumo ao desenvolvimento, pois, como falado anteriormente, um ambiente institucional e político estável é fundamental para a atração de investidores e para o sucesso de grandes projetos de desenvolvimento.

Por fim, aponta-se também que o sucesso da utilização da Nova Rota da Seda para captar investimentos em infraestruturais e apoiar a industrialização moçambicana dependerá também da resolução do problema da dualidade econômica do país, que depende exclusivamente da integração desses grandes investimentos chineses à economia de base.

Referências

- Amaral, G. G. (2012). A “ascensão pacífica” na evolução da diplomacia chinesa nas últimas décadas. *Revista Aurora*, 6(1), 71–94. <https://doi.org/10.36311/1982-8004.2012.v6n1.2719>
- Bambo, T. F. (2021). *Brasil e China em Moçambique: Cooperação internacional para o desenvolvimento nas duas primeiras décadas do século XXI* [Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo]. Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP. <https://doi.org/10.11606/t.101.2021.tde-28042022-104416>
- Bambo, T. F., & Schor, A. (2022). Cooperação chinesa para o desenvolvimento: O caso de Moçambique. *Cadernos do CEAS: Revista Crítica de Humanidades*, 47(255), 159–185. <https://doi.org/10.25247/2447-861x.2022.n255.p159-185>
- Barcellos, B. L., & Mèrcher, L. (2020). Nova Rota da Seda: China e sua maximização econômica por recursos de poder. *Geosul*, 35(77), 377–398. <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2020v35n77p377>
- Belt and Road Portal. (n.d.). *Profiles*. Recuperado em 21 de agosto de 2025, de <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/list/c/10076>
- Benvenuto, L. M. (2018). A nova rota da seda: Conquistas e controvérsias. In *Anais do X Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa (ENABED)*. ABED.

- Cunha, T. (2025, 24 de Junho). Além da amizade e solidariedade entre China e Moçambique. *Observa China*. <https://www.observachina.org/en/articles/alem-da-amizade-e-solidariedade-entre-china-e-mocambique>
- Cintra, M. A. M., & Silva Filho, E. B. (2015). O sistema financeiro chinês: A grande muralha. In M. A. M. Cintra, E. B. Silva Filho, & E. C. Pinto (Orgs.), *China em transformação: Dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento* (pp. 425–491). Ipea.
- Chelwa, G. (2023). Os esforços de industrialização da África e da China. *Wenhua Zongheng: Revista Trimestral do Pensamento Chinês*, 1(3), 5–11.
- Chichava, S., & Alden, C. (2012). Impacto e significado do investimento chinês em Moçambique (2000-2010). In *A mamba e o dragão: Relações Moçambique-China em perspectiva* (pp. 33–48). IESE.
- Cunha, T. (2023). *Megaprojetos e desenvolvimento: O caso de Moçambique* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro]. Repositório Institucional UFRRJ.
- Ehizuelen, M. M. O. (2017). More African countries on the route: The positive and negative impacts of the Belt and Road Initiative. *Transnational Corporations Review*, 9(4), 341–359. <https://doi.org/10.1080/19186444.2017.1401260>
- EuroDefense. (s.d.). *Conflito em Cabo Delgado*. Recuperado em 17 de agosto de 2025, de <https://eurodefense.pt/conflito-em-cabo-delgado/>
- Feijó, J. (2012). Perspectivas moçambicanas sobre a presença chinesa em Moçambique: Uma análise comparativa de discursos de entidades governamentais, de um blog e de trabalhadores moçambicanos de Maputo. In *A mamba e o dragão: Relações Moçambique-China em perspectiva* (pp. 143–188). IESE.
- Fernandes, F. (1975). *A revolução burguesa no Brasil: Ensaio de interpretação sociológica*. Zahar.
- Fórum de Macau. (2023, 17 de maio). *West International Holding vai investir US\$192 milhões em fábrica de cimento em Moçambique*. <https://www.forumchinapl.org.mo/pt/west-international-holding-vai-investir-us192-milhoes-em-fabrica-de-cimento-em-mocambique/>
- Fórum de Macau. (2024a, 24 de maio). *Empresas chinesas pretendem investir em mineração, agricultura e automóveis em Moçambique*. <https://www.forumchinapl.org.mo/pt/empresas-chinesas-pretendem-investir-em-mineracao-agricultura-e-automoveis-em-mocambique/>
- Fórum de Macau. (2024b, 11 de setembro). *Inaugurada nova fábrica de cerâmica em Moçambique com investimento chinês*. <https://www.forumchinapl.org.mo/pt/inaugurada-nova-fabrica-de-ceramica-em-mocambique-com-investimento-chines/>
- Furtado, C. (1968). *Teoria e política do desenvolvimento económico*. Editora Nacional.
- Guimarães, A. Q. (2012). A economia política do modelo económico chinês: O estado, o mercado e os principais desafios. *Revista de Sociologia e Política*, 20(44), 103–120. <https://doi.org/10.1590/S0104-44782012000400008>
- Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development*. Yale University Press.
- Hung, H. (2018). A ascensão da China, a Ásia e o Sul Global. *Revista de Economia Contemporânea*, 22(1). <https://doi.org/10.1590/198055272213>
- Ilhéu, F. (2017). A Nova Rota Marítima do Século XXI e os países de língua portuguesa na cadeia de valor global da China. *Revista Oriente Ocidente, II série*(34), 38–44.
- Ilhéu, F., & Campos, J. (2021). Cooperação Portugal – China na industrialização dos PALOP, no âmbito da BRI. *Configurações: Revista de Sociologia*, (27), 49–69. <https://doi.org/10.4000/configuracoes.11652>

- Jinyan, Z. (2023). A Nova Rota da Seda da China e a industrialização africana. *Wenhua Zongheng: Revista Trimestral do Pensamento Chinês*, 1(3), 12–29.
- Kotz, R. L. (2017, maio 31–junho 2). *A Nova Rota da Seda: A fundamentação geopolítica e as consequências estratégicas do projeto chinês* [Trabalho apresentado]. II Encontro Regional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa (ERABED), Florianópolis, SC, Brasil. https://www.erabedsul2017.abedef.org/resources/anais/8/1503106874_ARQUIVO_ArtigoERABEDSUL-RicardoKOTZ.pdf
- Lopes, C. R. U., & Pautasso, D. (2016, outubro 19). *A iniciativa “One Belt One Road” (OBOR) e a projeção regional da China* [Trabalho apresentado]. 5º Seminário de Iniciação Científica da ESPM, São Paulo, SP, Brasil.
- Mantega, G. (1998). *Modelos de crescimento e a teoria do desenvolvimento econômico* (Relatório de Pesquisa n. 14/1998). Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getulio Vargas.
- Mendonça, F. A. P., Pinto, E. C., & Oliveira, A. L. M. (2022). A nova rota da seda e a projeção econômica internacional da China: Redes de financiamento e fluxos de investimento externo direto (IED). *Boletim de Economia e Política Internacional*, (31), 9–37. <https://doi.org/10.38116/bepi31art1>
- Ministério da Defesa de Moçambique. (2024, 1 de julho). *Moçambique e China acordam reforçar cooperação no domínio de defesa*. <https://mdn.gov.mz/index.php/noticias/2024-07-01-07-40-00>
- Myrdal, G. (1957). *Economic theory and under-developed regions*. Gerald Duckworth.
- Nascimento, M. C. (2020). *A nova rota da seda: Interpretações sobre a ascensão da China para o capitalismo global* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia]. Repositório Institucional UFBA.
- Njal, J. (2021). O apoio chinês à educação em Moçambique: O caso de bolsas de estudo na China. *Revista Moçambicana de Estudos Internacionais – RMEI*, 3(1), 81–106.
- Nurkse, R. (1953). Problems of capital formation in underdeveloped countries. In *Ragnar Nurkse: Trade and development* (pp. 99–212). Anthem Press. <https://doi.org/10.7135/upo9781843318187.010>
- Parrales, G. I. S., Poveda, M. L. P., Parrales, D. R. S., & Sornoza, V. F. G. (2018). Reforma econômica China: De economia planificada a economia de mercado. *Revista Venezolana de Gerencia*, 23(83).
- Pautasso, D. (2016). O papel da África na Nova Rota da Seda marítima. *Revista Brasileira de Estudos Africanos*, 1(2), 124–136. <https://doi.org/10.22456/2448-3923>
- Pautasso, D., & Ungaretti, C. R. (2017). A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. *Estudos Internacionais: Revista de Relações Internacionais da PUC Minas*, 4(3), 25–44. <https://doi.org/10.5752/p.2317-773x.2016v4n3p25>
- Prado Júnior, C. (2011). *Formação do Brasil contemporâneo* (Original publicado em 1942). Companhia das Letras.
- Prebisch, R. (1949). *O desenvolvimento econômico da América Latina e alguns de seus principais problemas*. CEPAL.
- Roque, P., & Alden, C. (2012). China em Moçambique: Prudência, compromisso e colaboração. In *A mamba e o dragão: Relações Moçambique-China em perspectiva* (pp. 11–32). IESE.
- Rosenstein-Rodan, P. N. (1963). *Problems of industrialization of eastern and south-eastern Europe*. MIT Press.

- Seabra, P. (2021). *O conflito em Cabo Delgado em perspectiva*. Instituto da Defesa Nacional.
- Tavares, M. C. (1972). *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Zahar.
- Visentini, P. G. F. (2011). A novíssima China e o sistema internacional. *Revista de Sociologia e Política*, 19(supl. 1), 131–141. <https://doi.org/10.1590/s0104-44782011000400009>
- Xiaoyang, T. (2023). O caminho africano para a industrialização: Como a China pode contribuir para o desenvolvimento econômico do continente? *Wenhua Zongheng: Revista Trimestral do Pensamento Chinês*, 1(3), 30–46.

Data de receção: 21/10/2025

Data de aprovação: 9/3/2026