

---

**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS DA INFORMAÇÃO E DA ADMINISTRAÇÃO**  
**MESTRADO EM SEGURANÇA, DEFESA E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS**

**DISSERTAÇÃO**



**Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração**

**AS CONSEQUÊNCIAS ECONÓMICAS E ESTRATÉGICAS DO INVESTIMENTO CHINÊS EM  
MOÇAMBIQUE: O CASO DO CORREDOR DE NACALA (2016-2023)**



**As consequências económicas e estratégicas do investimento chinês em  
Moçambique: O caso do Corredor de Nacala (2016-2023)**

**Mestranda:** Preciosa Armando Siteo

**Orientador:** Professor Doutor João Afonso Marques Coelho Gil

Aveiro, 2026

---

## **Agradecimentos**

A elaboração da presente dissertação só foi possível graças ao contributo, direto ou indireto, de diversas pessoas e instituições, às quais é devido um reconhecimento sincero.

À minha família é devido um agradecimento especial pelo apoio, pela compreensão e pelo incentivo constantes ao longo de todo o meu percurso académico.

Um reconhecimento particularmente sentido é dirigido à minha mãe, Lúcia Francisco Marelco, cuja dedicação, exemplo de vida e valores transmitidos constituíram uma referência permanente, bem como um apoio incondicional em todas as etapas do meu percurso pessoal e académico.

Expresso igualmente o meu sincero reconhecimento a David João Vieira Carvalho, pelo incentivo determinante na escolha deste percurso académico, assim como pelo apoio contínuo, pela confiança e pelo encorajamento demonstrados ao longo de todo o processo de elaboração desta dissertação.

É devido um reconhecimento particular ao meu orientador, Professor Doutor João Afonso Marques Coelho Gil, pela disponibilidade, pelo rigor académico, pelo acompanhamento atento e pelas orientações fundamentais que contribuíram decisivamente para a concretização deste trabalho.

Às minhas colegas de mestrado, Mariana Bimbas e Soraia Castanheira, agradeço a partilha de conhecimentos, o espírito de cooperação e o apoio mútuo que marcaram de forma positiva este percurso académico.

Por fim, é devido um agradecimento ao Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração (ISCIA) pela oportunidade proporcionada para a realização deste mestrado, que representou uma experiência académica e pessoal de elevado valor formativo.

---

## Índice

Introdução .....	1
1. Enquadramento Teórico e Estado da Arte .....	11
1.1. Quadro Teórico: Realismo Económico.....	11
1.1.1. Fundamentos do Realismo Económico.....	11
1.1.2. Conceitos-Chave do Realismo Económico.....	13
1.1.3. Aplicabilidade ao Contexto Moçambicano.....	15
1.1.4. Nota metodológica sobre dados da dívida chinesa .....	15
1.2. Estado da Arte — Evolução, correntes e debates.....	16
1.2.1. Corredores de desenvolvimento.....	20
1.2.2. Síntese continental .....	22
1.3. Relações Sino-Moçambicanas .....	23
1.3.1. Evolução Histórica das Relações Sino-Moçambicanas .....	23
1.3.2. Panorama do investimento chinês em Moçambique.....	24
1.3.3. O Corredor de Nacala: Contexto e Evolução.....	24
1.3.4. Impactos Económicos e Sociais dos Investimentos Chineses.....	25
1.3.5. Síntese e Perspetivas na Literatura.....	26
2. Método.....	29
2.1. Matriz de Operacionalização .....	29
2.2. Posicionamento Teórico e Abordagem de Investigação.....	31
2.2.1. Ontologia e Epistemologia.....	31
2.3. Desenho de Pesquisa.....	32
2.4. Estudo de Caso e Delimitações.....	35
2.4.1. Justificação para a Escolha do Estudo de Caso Explicativo .....	35

2.4.2.	Âmbito Temporal e Espacial.....	35
2.4.3.	Definições Operacionais .....	36
2.5.	Fontes e Técnicas de Recolha de Dados .....	37
2.6.	Estratégia de Análise .....	39
2.7.	Limitações Metodológicas .....	41
2.8.	Considerações Éticas .....	42
2.9.	Síntese Metodológica.....	42
3.	O Financiamento Chinês no Corredor de Nacala (2016–2023).....	43
3.1.	Contexto Histórico e Estratégico do Corredor de Nacala.....	43
3.1.1.	Evolução Histórica do Corredor.....	43
3.1.2.	Configuração Atual e Importância Regional.....	44
3.2.	Mapeamento do Financiamento Chinês (2016–2023).....	45
3.2.1.	Volume e Distribuição Temporal.....	45
3.2.2.	Fontes de Financiamento.....	46
3.2.3.	Concentração Setorial e Geográfica.....	47
3.2.4.	Instrumentos e Modalidades de Financiamento .....	49
3.3.	Análise de Padrões e Tendências.....	50
3.3.1.	Evolução da Participação Chinesa no Corredor de Nacala .....	50
3.3.2.	Comparação com Outros Financiadores .....	51
3.4.	Teste da Hipótese H1 .....	52
3.4.1.	Evidência Empírica .....	52
3.4.2.	Análise Comparativa Temporal .....	53
3.5.	Implicações dos Padrões Identificados .....	54
3.5.1.	Dimensão Económica.....	54

3.5.2. Dimensão Estratégica.....	54
3.6. Síntese e Conclusões Parciais.....	55
4. Impactos e Implicações do Financiamento Chinês para Moçambique.....	57
4.1. Enquadramento Analítico.....	57
4.1.1. Metodologia de Avaliação e Limitações.....	60
4.2. Impactos na Autonomia Política.....	60
4.2.1. Posicionamento Geopolítico.....	60
4.2.2. Margem de Decisão Soberana.....	61
4.2.3. Controlo de Infraestruturas Estratégicas.....	62
4.3. Impactos na Autonomia Institucional.....	64
4.3.1. Capacidade de Governação.....	64
4.3.2. Adaptações Regulatórias.....	66
4.3.3. Transparência e Accountability.....	67
4.4. Impactos na Autonomia Económica.....	69
4.4.1. Estrutura de Endividamento.....	69
4.4.2. Dependência Comercial.....	72
4.4.3. Alternativas de Financiamento.....	75
4.5. Implicações Estratégicas e de Segurança.....	78
4.5.1. Vulnerabilidades Identificadas.....	78
4.5.2. Dimensão Regional.....	82
4.6. Teste das Hipóteses H2 e H3.....	85
4.6.1. Verificação de H2 – Autonomia Estratégica.....	85
4.6.2. Verificação de H3 – Vulnerabilidades Estratégicas.....	87
4.7. Síntese e Transição para as Conclusões.....	89

4.8. Síntese Integradora: Das Evidências às Implicações Estratégicas.....	90
4.8.1. Padrões Identificados .....	91
4.8.2. Interação das Dimensões.....	91
4.8.3. Implicações Teóricas.....	91
4.8.4. Desafios e Cenários.....	92
4.8.5. Questões Abertas.....	93
5. Conclusões.....	94
5.1. Síntese dos Resultados e Verificação das Hipóteses .....	94
5.2. Contribuições e Implicações do Estudo.....	97
5.3. Limitações e Agenda de Investigação Futura .....	100
5.4. Reflexão Final.....	102
6. Referências bibliográficas.....	104
<b>Monografias e Artigos Científicos</b> .....	104
Anexo A — Projetos com financiamento chinês no Corredor de Nacala (2016-2023).....	1
Anexo B — Quota da China nas exportações totais de Moçambique (2016–2023) .....	1
Anexo C — Glossário de valores de referência.....	1
<b>Índice de Figuras</b>	
Figura 1— Corredor de Nacala (Mapa).....	3
<b>Índice de Tabelas</b>	
Tabela 1 — Matriz de operacionalização do quadro teórico.....	30
Tabela 2 — Matriz de Correspondência Hipóteses — Métodos.....	40
Tabela 3 — Participação da China na Dívida Externa de Moçambique (2019–2025) .....	46
Tabela 4 — Financiamento no Corredor de Nacala por fonte (2016–2023).....	51

Tabela 5 — Síntese do financiamento chinês no Corredor de Nacala (2016–2023) .....	53
Tabela 6 — Matriz de Indicadores para Teste de H2 e H3.....	58
Tabela 7 — Principais Destinos das Exportações Moçambicanas .....	75
Tabela 8 — Comparação das alternativas de financiamento (JICA, AfDB, Banco Mundial e China) .....	77
Tabela 9 — Verificação das Hipóteses.....	96

### **Índice de Quadros**

Quadro 1 — Desenho de Pesquisa e Modelo de Análise da Investigação.....	33
Quadro 2 — Medidas de Mitigação Prioritárias.....	82
Quadro 3 — Experiências BRI Comparáveis.....	84
Quadro 4 — Resumo de Constrangimentos Identificados.....	86
Quadro 5 — Limitações de dados e implicações.....	88

## **Resumo**

Num contexto de crescente presença económica chinesa em África, esta dissertação analisa as implicações estratégicas do investimento chinês em Moçambique, tomando como estudo de caso o Corredor de Nacala (2016–2023), infraestrutura central para as exportações moçambicanas e para a integração regional. Utilizando o Realismo Económico como quadro teórico, examina-se de que forma o financiamento chinês de infraestruturas estratégicas afeta a autonomia do Estado moçambicano nas dimensões política, institucional e económica.

A partir de um posicionamento ontológico fundacionalista e de uma epistemologia assente no Realismo Crítico, adota-se um estudo de caso explicativo com abordagem metodológica mista, combinando análise quantitativa de fluxos financeiros com análise qualitativa de documentos oficiais e institucionais. São testadas hipóteses relativas à concentração setorial, aos constrangimentos à autonomia e às vulnerabilidades estratégicas.

Os resultados confirmam a concentração do financiamento chinês nos setores de transporte/infraestruturas e energia, com peso significativo no Corredor de Nacala. Identificam-se impactos diferenciados na autonomia estatal: constrangimentos moderados na dimensão política, efeitos moderados a elevados na dimensão institucional, e vulnerabilidades estruturais na dimensão económica. O caso evidencia um padrão de modernização dependente, no qual ganhos logísticos coexistem com dependências técnicas, contratuais e operacionais que condicionam a capacidade de decisão autónoma.

A investigação contribui teoricamente ao demonstrar como o poder estrutural opera através de mecanismos indiretos; empiricamente, ao fornecer uma análise integrada do impacto do financiamento chinês no contexto moçambicano; e praticamente, ao oferecer evidências úteis para políticas de diversificação e renegociação futura.

**Palavras-chave:** Moçambique, China, autonomia estratégica, Corredor de Nacala.

***Abstract***

*In the context of China's expanding economic footprint in Africa, this dissertation analyses the strategic implications of Chinese investment in Mozambique through a case study of the Nacala Corridor (2016–2023), a key infrastructure for national exports and regional integration. Grounded in Economic Realism and informed by Critical Realism at the epistemological level, the study examines how Chinese financing of strategic infrastructure affects Mozambique's state autonomy across political, institutional, and economic dimensions.*

*The research adopts an explanatory case study design and a mixed-methods approach, combining quantitative analysis of financial flows with qualitative examination of official policy and institutional documents. The hypotheses tested concern sectoral concentration, autonomy constraints and emerging strategic vulnerabilities.*

*The findings indicate a strategic concentration of Chinese financing in the transport/infrastructure and energy sectors, with the Nacala Corridor representing a central component of this investment. The analysis reveals differentiated impacts on autonomy: moderate constraints in the political dimension, moderate to high effects on institutional capacity, and structural vulnerabilities in the economic dimension. The case illustrates a pattern of dependent modernisation, where logistical improvements coexist with technical and contractual dependencies that limit operational and strategic autonomy.*

*The study contributes theoretically by showing how structural power operates through subtle governance and dependency mechanisms; empirically, by providing the first integrated assessment of this dynamic in Mozambique; and practically, by offering evidence to support diversification and negotiation strategies.*

**Keywords:** Mozambique; China; strategic autonomy; Nacala Corridor.

## **Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos**

AfCFTA - *African Continental Free Trade Area* (Zona de Comércio Livre Continental Africana)

AfDB - *African Development Bank* (Banco Africano de Desenvolvimento)

*Afrobarometer* – projeto de inquéritos de opinião (não sigla estrita, mas denominação usual)

BRI - *Belt and Road Initiative* (Iniciativa Nova Rota da Seda)

CARI - *China-Africa Research Initiative* (Iniciativa de Investigação China-África), *Johns Hopkins University - School of Advanced International Studies* (SAIS)

CFM - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

CLN - Corredor Logístico Integrado de Nacala.

CDN - Corredor de Desenvolvimento do Norte.

CEAR - *Central East African Railways* (Malawi).

CLN/CEAR - Corredor Logístico Integrado de Nacala / *Central East African Railways*

CIP - Centro de Integridade Pública

Common Framework - *Common Framework for Debt Treatments beyond the DSSI* (Quadro Comum para Tratamento de Dívidas)

DWT - *Deadweight Tonnage* (Tonelagem de Porte Bruto)

DSA - *Debt Sustainability Analysis* (Análise de Sustentabilidade da Dívida)

DSSI - *Debt Service Suspension Initiative* (Iniciativa de Suspensão do Serviço da Dívida)

FOCAC - Fórum de Cooperação China-África

FRELIMO - Frente de Libertação de Moçambique

G20 - Grupo dos 20 (principais economias desenvolvidas e emergentes)

IDE - Investimento Direto Estrangeiro

INE - Instituto Nacional de Estatística de Moçambique

IESE - Instituto de Estudos Sociais e Económicos

IFS - *International Financial Statistics* (base estatística do IMF)

IMF - *International Monetary Fund* (Fundo Monetário Internacional)

JICA - *Japan International Cooperation Agency* (Agência Japonesa de Cooperação Internacional)

MEF - Ministério da Economia e Finanças de Moçambique

MIREME - Ministério dos Recursos Minerais e Energia

MOFCOM - *Ministry of Commerce of the People's Republic of China* (Ministério do Comércio da República Popular da China).

MoU - *Memorandum of Understanding* (Memorando de Entendimento)

NDRC - *National Development and Reform Commission*

PIB - Produto Interno Bruto

PIDA - *Programme for Infrastructure Development in Africa* (Programa para o Desenvolvimento de Infraestruturas em África)

RPC - República Popular da China

SADC- *Southern African Development Community* (Comunidade de Desenvolvimento da África Austral)

SGR - Standard Gauge Railway (Ferrovia de Bitola Padrão)

TRACER - *Transport Corridors for Economic Resilience* (Corredores de Transporte para Resiliência Económica)

TEU - *Twenty-foot Equivalent Unit* (Unidade Equivalente a Vinte Pés)

UNECA - *United Nations Economic Commission for Africa* (Comissão Económica das Nações Unidas para África)

UNCTAD - *United Nations Conference on Trade and Development* (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento)

SOE - *State-Owned Enterprise* (empresa estatal)

UN/ONU - Organização das Nações Unidas

WEO - *World Economic Outlook* (Relatório do IMF)

ZTE - *Zhongxing Telecommunication Equipment Corporation* (empresa chinesa de telecomunicações).

## Introdução

O investimento chinês em infraestruturas estratégicas<sup>1</sup> em África emergiu como um dos fenómenos mais transformadores da geopolítica e economia política contemporâneas (Alden e Large, 2019; Brautigam, 2020; Taylor, 2021). Desde o lançamento da *Belt and Road Initiative* (BRI)<sup>2</sup> em 2013, a República Popular da China (RPC) consolidou-se como o maior financiador de infraestruturas no continente africano, com compromissos que ultrapassaram os 150 mil milhões de dólares americanos entre 2000 e 2020, segundo a *China-Africa Research Initiative* (CARI)<sup>3</sup> (2022). Esta presença económica chinesa tem reconfigurado os padrões de financiamento para o desenvolvimento, as dinâmicas de poder regional e as relações de dependência entre estados africanos e potências externas.

No contexto da África Austral, Moçambique emergiu como um caso paradigmático desta transformação. O país tem atraído investimentos chineses significativos em setores estratégicos, particularmente em infraestruturas de transporte, energia e recursos naturais. Dados do Instituto Nacional de Estatística de Moçambique (INE, 2023) indicam que a RPC se tornou o terceiro maior investidor estrangeiro no país, com um *stock* de Investimento

---

<sup>1</sup> Para efeitos desta investigação, adota-se a definição de infraestruturas estratégicas como aquelas que possuem relevância fundamental para os objetivos de desenvolvimento e segurança nacional de um Estado, abrangendo instalações, redes, serviços e ativos físicos ou digitais cuja perturbação ou destruição teria impacto significativo na saúde, segurança, economia ou bem-estar dos cidadãos, ou no funcionamento do Estado (Comissão Europeia, 2008). Esta definição revela-se particularmente adequada ao contexto moçambicano, onde o Corredor de Nacala integra transportes, energia e telecomunicações essenciais ao funcionamento económico e estratégico do país. Embora relacionados, os conceitos de "infraestruturas críticas" e "infraestruturas estratégicas" apresentam ênfases distintas: o primeiro centra-se na vulnerabilidade e na necessidade de proteção face a interrupções (perspetiva de segurança nacional e proteção civil), enquanto o segundo sublinha a relevância geopolítica e o poder decorrente do seu controlo. Neste trabalho, privilegia-se o termo "infraestruturas estratégicas", dado o enfoque na projeção de poder e na preservação da autonomia estatal, coerente com o quadro analítico do Realismo Económico. Definições similares encontram-se em Moteff *et al.* (2003).

<sup>2</sup> A *Belt and Road Initiative* (BRI) é uma estratégia global lançada em 2013 pelo Presidente Xi Jinping, que visa reforçar a conectividade e a cooperação económico-comercial através de corredores terrestres (*Silk Road Economic Belt*) e marítimos (*21st-Century Maritime Silk Road*), combinando empréstimos concessionais, parcerias público-privadas e projetos em transportes, energia e telecomunicações (*National Development and Reform Commission* [NDRC] *et al.*, 2015).

<sup>3</sup> O *China-Africa Research Initiative* (CARI) é um centro de investigação independente sediado na *School of Advanced International Studies* (SAIS) da Universidade Johns Hopkins, sediada em Washington, D.C., EUA, fundado em 2014.

Direto Estrangeiro (IDE) superior a 2,5 mil milhões de dólares em 2022. Esta presença económica intensificou-se notavelmente após 2016 — coincidindo com a “crise das dívidas ocultas”<sup>4</sup>— criando condições para que a RPC emergisse como principal parceiro disposto a continuar a financiar projetos estratégicos durante o período de isolamento financeiro internacional.

O Corredor de Nacala representa um dos exemplos mais emblemáticos desta nova configuração das relações económicas sino-moçambicanas. Este sistema integrado de transportes, que inclui a linha ferroviária Nacala-Moatize (912 km) ligando a região carbonífera de Tete ao Porto de Nacala, constitui uma das principais artérias económicas da África Austral, com capacidade para transportar mais de 18 milhões de toneladas de carga por ano (*African Union – Programme for Infrastructure Development in Africa [PIDA], s.d.*). O envolvimento chinês na modernização deste corredor, através de empresas como a *China Railway 20th Bureau Group*<sup>5</sup> e pelo financiamento do *China Exim Bank*<sup>6</sup>, tem sido fundamental para a sua revitalização, mas também levanta questões críticas sobre o grau de autonomia que Moçambique mantém na gestão desta infraestrutura estratégica.

## Figura 1

*Corredor de Nacala: ligação ferroviária entre Moatize e o Porto de Nacala*

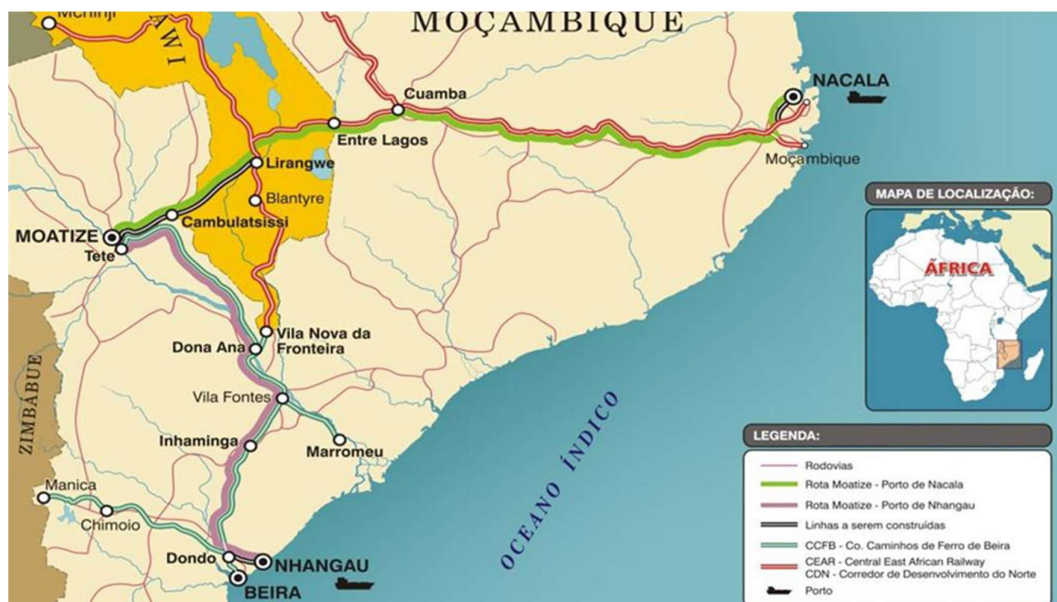
---

<sup>4</sup> A "crise das dívidas ocultas" refere-se ao problema financeiro revelado em 2016, quando se descobriu que o governo moçambicano havia contraído secretamente empréstimos no valor de aproximadamente 2,2 mil milhões de dólares americanos entre 2013 e 2014. Quando a crise veio a público, o FMI e parceiros internacionais suspenderam o apoio financeiro a Moçambique, criando condições para o aumento da influência chinesa, visto que a China não condicionou o seu apoio a reformas de governação (Hanlon, 2018).

<sup>5</sup> A *China Railway 20th Bureau Group* (CR20) é uma subsidiária da *China Railway Construction Corporation Limited* (CRCC), uma das maiores empresas estatais chinesas de construção de infraestruturas. Especializada em projetos ferroviários, pontes e túneis, a CR20 opera internacionalmente desde a década de 1990, com presença significativa em África, Ásia e América Latina. (Chen, Dollar & Tang, 2018; CRCC, 2023).

<sup>6</sup> O *Export-Import Bank of China* (*China Exim Bank*) é um dos três bancos de desenvolvimento estatais chineses, estabelecido em 1994, especializado no financiamento de projetos de infraestrutura e comércio internacional. É o principal veículo de financiamento concecional da China para projetos da BRI em África (Brautigam, 2011; *China Exim Bank*, 2023).

As consequências económicas e estratégicas do investimento chinês em Moçambique: O caso do Corredor de Nacala (2016-2023)



Fonte: Profico (s.d.). Reabilitação do Corredor Ferroviário de Nacala. Projeto desenvolvido para a VALE Moçambique.

Importa ainda notar que a pandemia de Covid-19 intensificou os desafios de financiamento em África, agravando as vulnerabilidades económicas e reforçando a dependência de parceiros como a RPC. Relatórios do Banco Mundial (2023) indicam que os custos logísticos no continente aumentaram entre 15% e 25% durante aquele período, em comparação com os níveis de 2019, sublinhando a urgência de desenvolver infraestruturas mais eficientes. Neste contexto, dados do *Afrobarometer* (2022–2023) revelam que 54% dos moçambicanos reconhecem a influência positiva da RPC no país, embora inquiridos registem perceções contrastantes quanto à distribuição equitativa dos benefícios económicos.

Neste quadro, propomo-nos analisar, a partir do caso moçambicano, tanto a visão oficial chinesa de “parceiro benevolente”, frequentemente promovida nos documentos do Fórum de Cooperação China–África (FOCAC) e da diplomacia chinesa (*State Council Information Office of the PRC*, 2021), como a caracterização ocidental de “credor predador”, popularizada por analistas como Chellaney (2017). Consideramos particularmente relevante compreender os efeitos dos investimentos em infraestruturas estratégicas na autonomia dos

Estados recetores, questão que assume especial pertinência no atual contexto de reconfiguração das dinâmicas de poder global.

A escolha de Moçambique como estudo de caso justifica-se por múltiplas razões. Primeiro, o país exemplifica as complexas dinâmicas que caracterizam muitas economias africanas: territórios ricos em recursos naturais, significativas necessidades de desenvolvimento infraestrutural, e dependência de financiamento externo. Segundo, as relações sino-moçambicanas decorrem, no caso em estudo, num contexto em que coexistem múltiplos modelos de financiamento — bilateral e multilateral —, o que permite comparar condicionalidades e efeitos sobre a **autonomia do Estado** nas suas dimensões política, institucional e económica. Terceiro, a disponibilidade de dados empíricos relativamente robustos — incluindo estatísticas oficiais, relatórios públicos e cobertura mediática contínua — oferece uma base sólida para uma análise fundamentada das transformações em curso.

Estes elementos justificam a escolha do caso e preparam o terreno para o Capítulo 1 — Enquadramento Teórico e Estado da Arte —, que primeiro apresenta o quadro conceptual do Realismo Económico e, em seguida, revê a literatura sobre o investimento chinês em África, os corredores de desenvolvimento e as relações sino-moçambicanas, estabelecendo as bases conceptuais e analíticas para os capítulos seguintes.

### **Problema de Investigação**

Propomos como problema de investigação analisar de que forma o investimento chinês em infraestruturas estratégicas pode afetar a autonomia de Moçambique. Em particular, procuramos avaliar se os benefícios económicos proporcionados por estes investimentos — exemplificados no caso do Corredor de Nacala — podem coexistir com a preservação da autonomia do Estado moçambicano<sup>7</sup>, ou se, pelo contrário, resultam na formação de dependências estruturais suscetíveis de comprometer essa autonomia a longo prazo.

---

<sup>7</sup> Para efeitos desta investigação, entende-se por autonomia estratégica a capacidade do Estado moçambicano de tomar decisões soberanas em domínios críticos para o desenvolvimento e segurança nacional, sem que pressões ou dependências externas condicionem de forma determinante essas escolhas. Esta definição assenta nas noções de soberania e *statecraft* económico desenvolvidas no quadro do Realismo Económico (Gilpin, 2001).

Por um lado, o financiamento chinês tem impulsionado o desenvolvimento de infraestruturas essenciais de que Moçambique necessita, contribuindo para a redução dos custos de transporte, para a melhoria da conectividade regional e para a criação de oportunidades económicas. Por outro lado, a concentração destes investimentos em setores estratégicos pode gerar dependências estruturais com implicações significativas para a soberania e para a capacidade de decisão autónoma do Estado.

O Corredor de Nacala apresenta-se como um caso exemplar desta problemática, combinando benefícios económicos tangíveis com potenciais riscos estratégicos (Taylor, 2009; Lee, 2018). A modernização das infraestruturas ferroviárias e portuárias tem facilitado o escoamento de recursos naturais e melhorado a conectividade entre o interior e a costa, beneficiando não apenas Moçambique, mas também países vizinhos sem litoral, como o Malawi e a Zâmbia. Contudo, o crescente envolvimento chinês na modernização e operação do corredor pode limitar o controlo efetivo de Moçambique sobre estas infraestruturas críticas, comprometendo potencialmente a sua capacidade de as utilizar autonomamente.

Esta investigação visa analisar sistematicamente as implicações do financiamento chinês para a autonomia estratégica de Moçambique, utilizando o Corredor de Nacala como estudo de caso. A abordagem adotada considera a autonomia estratégica de forma integrada, incorporando dimensões políticas (posicionamento geopolítico e margem de decisão soberana), institucionais (capacidade de governação e regulação) e económicas (aspetos financeiros, comerciais e regulatórios).

A delimitação multidimensional permite captar com maior precisão os múltiplos efeitos do envolvimento chinês em infraestruturas estratégicas, incluindo não apenas os benefícios económicos tangíveis, mas também os impactos sobre a capacidade do Estado moçambicano de definir e implementar decisões soberanas. Assim, a presente investigação examina a tensão entre benefícios económicos e potenciais riscos estratégicos, procurando determinar em que medida o financiamento chinês influencia a autonomia estratégica e a capacidade de decisão soberana do Estado moçambicano.

## **Objetivos e Questões Derivadas**

### **Objetivo Geral**

Propomos como objetivo geral desta dissertação: Examinar as implicações estratégicas do investimento chinês em Moçambique e o seu impacto na autonomia estratégica do país, mediante o estudo de caso do Corredor de Nacala, no período 2016–2023.

### **Objetivos Específicos:**

Prosseguindo o plasmado como Objetivo Geral, propomos os seguintes objetivos específicos (OE):

- OE1. Identificar e caracterizar o padrão do financiamento chinês em Moçambique, com particular destaque para o Corredor de Nacala;
- OE2. Avaliar o impacto destes financiamentos na autonomia estratégica e na capacidade de decisão do Estado moçambicano, nas dimensões política, institucional e económica;
- OE3. Investigar as implicações estratégicas do financiamento chinês nas infraestruturas estratégicas moçambicanas.

### **Questão de Partida**

Os objetivos, geral e específicos, suscitam as seguintes questões. Como questão de partida: De que forma o financiamento chinês em Moçambique, em especial no Corredor de Nacala (2016–2023), impacta a autonomia estratégica do país?

E como questões derivadas (QD), as seguintes:

- QD1. Como se caracteriza o padrão e a evolução do financiamento chinês em Moçambique entre 2016 e 2023, designadamente no Corredor de Nacala?
- QD2. Como o financiamento chinês afeta a autonomia de Moçambique nas dimensões política, institucional e económica?
- QD3. Que desafios estratégicos decorrem da presença chinesa nas infraestruturas estratégicas moçambicanas?

Estas questões orientam uma investigação que procura padrões de financiamento e analisar criticamente as suas implicações para a autonomia e soberania do Estado moçambicano. A QD1 centra-se na dimensão empírica (dados quantitativos e qualitativos); a QD2 aborda as consequências do investimento chinês através de três dimensões fundamentais — política, institucional e económica — avaliando os seus efeitos na autonomia do Estado moçambicano; e a QD3 explora as implicações estratégicas e geopolíticas para aquele país.

### **Hipóteses**

As hipóteses formuladas derivam diretamente das questões derivadas (QD1–QD3), ancoram-se no Realismo Económico (Gilpin, 2001) e são operacionalizadas na Tabela 1 (secção 2.1) e na Tabela 2 (secção 2.6); foram formuladas para serem empiricamente testáveis e suscetíveis de falsificação.

- H1 (QD1 — padrão do financiamento, 2016–2023): O financiamento chinês em Moçambique concentra-se nos setores de transportes/infraestruturas e energia e apresenta incidência relevante no Corredor de Nacala, no período 2016–2023;
- H2 (QD2 — autonomia estratégica): Maior exposição ao financiamento chinês e a projetos em infraestruturas estratégicas associa-se a constrangimentos crescentes na autonomia estratégica de Moçambique (dimensões política, institucional e económica);
- H3 (QD3 — implicações estratégicas): O envolvimento chinês em financiamento e empreitadas associados a componentes do Corredor de Nacala pode gerar vulnerabilidades estratégicas que condicionem a decisão do Estado sobre estes ativos estratégicos.

### **Relevância do Estudo**

A presente investigação reveste-se de particular relevância em três vertentes interligadas: contributo académico, pertinência empírica e implicações práticas para a formulação de políticas públicas.

Do ponto de vista académico, o estudo contribui para três áreas de conhecimento interrelacionadas. Primeiro, enriquece a literatura sobre as relações sino-africanas ao analisar um caso moçambicano, que embora partilhe dinâmicas com outros contextos africanos, apresenta algumas particularidades. Segundo, utiliza o desenvolvimento teórico do Realismo Económico ao aplicá-lo a um contexto empírico, testando e refinando conceitos como poder estrutural, dependência económica e *statecraft* económico — este último entendido como a utilização deliberada de instrumentos económicos para alcançar objetivos de política externa (Baldwin, 1985). Terceiro, insere-se nos estudos sobre autonomia estatal e soberania em economias periféricas, área de crescente interesse na economia política internacional.

Empiricamente, a investigação preenche lacunas significativas na compreensão do caso moçambicano. Apesar do interesse crescente pelas relações sino-africanas, continua a haver escassez de estudos que analisem de forma integrada os investimentos chineses num caso de um país em particular. O foco no Corredor de Nacala permite uma análise aprofundada que ultrapassa as generalizações regionais e revela os propósitos dos investimentos chineses, bem como as suas implicações para as políticas de um estado.

As implicações práticas do estudo são particularmente relevantes para três grupos de atores. Para os decisores políticos moçambicanos, oferece uma análise sistemática dos *trade-offs* entre benefícios económicos e custos estratégicos (Gilpin, 2001; Carmody & Kragelund, 2016; Lee, 2018), contribuindo para decisões mais informadas em futuras negociações e definições de política estratégica. Para os parceiros de desenvolvimento, aprofunda-se a compreensão das dinâmicas da cooperação sino-moçambicana, com implicações para estratégias de coordenação e complementaridade em projetos envolvendo infraestruturas estratégicas. Por fim, para organizações regionais, como a Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC – *Southern African Development Community*), a análise do Corredor de Nacala pode esclarecer os impactos dos investimentos chineses na integração regional e estabilidade económica.

### **Delimitação do Estudo**

Delimitamos cronologicamente o nosso estudo no período 2016–2023. Este recorte temporal assenta em três fundamentos metodológicos e contextuais:

1. 2016 marca o início de uma nova fase nas relações económicas sino-moçambicanas, coincidindo com a crise das “dívidas ocultas” e suas consequências para o financiamento externo;
2. Em 2018, Moçambique formalizou a sua adesão à BRI, aprofundando a implementação da iniciativa no país (*Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China*, 2018);
3. Um período de oito anos permite identificar tendências estruturais e avaliar as consequências estruturais, recorrendo a dados atualizados até 2023. Conforme Gerring (2007, p. 53) e Moyo (2021), análises de médio prazo (entre 8 e 10 anos) são recomendadas para captar padrões duradouros e avaliar adequadamente o impacto de investimentos em infraestruturas no contexto africano.

Em termos geográficos, o estudo concentra-se no território de Moçambique, em particular o Corredor de Nacala, com extensão ao Malawi. Reconhecendo o carácter transnacional desta via, a análise foca-se nas suas implicações para Moçambique, sem desconsiderar as dinâmicas regionais. Embora alguns dos maiores projetos financiados por bancos chineses no período em análise se concentrem na região de Maputo, o Corredor de Nacala é escolhido como caso informacionalmente rico para examinar mecanismos de autonomia e governação em contexto multinacional, objetivo central desta investigação.

Delimitação Temática. A análise incide sobre três dimensões interdependentes da autonomia estratégica: (i) política — posicionamento geopolítico, controlo de infraestruturas e margem de decisão soberana; (ii) institucional — capacidade de governação, regulação e supervisão de atores externos; (iii) económica — fluxos de financiamento, endividamento, dependência comercial e capacidade de definir políticas económicas autónomas. Estas dimensões alinham-se com a matriz de operacionalização (Tabela 1) e estruturam a análise empírica subsequente.

## **Estrutura da Dissertação**

Esta dissertação é antecedida por uma **Introdução** e organiza-se em cinco capítulos, que seguem uma progressão lógica desde o enquadramento do problema até às conclusões e recomendações:

**Capítulo 1: Enquadramento Teórico e Estado da Arte.** Apresenta os fundamentos teóricos do Realismo Económico, identificando os principais autores e conceitos-chave, e desenvolve uma análise crítica do estado da arte sobre investimento chinês em África, os corredores de desenvolvimento e relações sino-moçambicanas.

**Capítulo 2: Metodologia.** Detalha a abordagem metodológica, justificando as opções ontológicas, epistemológicas e metodológicas, bem como as técnicas de recolha e análise de dados.

**Capítulo 3: O Financiamento Chinês no Corredor de Nacala (2016–2023).** Caracteriza o contexto histórico e estratégico do corredor, mapeia os investimentos chineses e analisa os padrões observados, materializando o primeiro objetivo específico.

**Capítulo 4: Impactos e Implicações do Financiamento Chinês para Moçambique.** Examina como os investimentos chineses afetam a autonomia do Estado moçambicano nas três dimensões selecionadas (política, institucional e económica) e analisa as implicações estratégicas e de segurança, materializando o segundo e terceiro objetivos específicos.

**Capítulo 5: Conclusões.** Sintetiza os principais resultados, verifica as hipóteses, apresenta as contribuições e implicações do estudo, reconhece as suas limitações e identifica áreas para investigação futura.

As referências bibliográficas desta dissertação encontram-se organizadas em quatro categorias: (1) monografias e artigos científicos, que sustentam o enquadramento teórico e conceptual da investigação; (2) documentos de instituições moçambicanas, incluindo legislação, relatórios governamentais e estudos produzidos por entidades nacionais; (3) documentos de instituições internacionais, abrangendo relatórios de organismos multilaterais, bancos de desenvolvimento e organizações regionais africanas; e (4) fontes de imprensa especializada, utilizadas para complementar dados operacionais recentes e apoiar a contextualização empírica do Corredor de Nacala.

## **1. Enquadramento Teórico e Estado da Arte**

### **1.1. Quadro Teórico: Realismo Económico**

A presente investigação adota o Realismo Económico como quadro teórico principal para analisar as implicações do investimento chinês no Corredor de Nacala. Esta secção apresenta os fundamentos desta abordagem, a sua aplicabilidade ao contexto moçambicano e os conceitos operacionais a utilizar na análise empírica.

#### **1.1.1. Fundamentos do Realismo Económico**

O Realismo Económico tem raízes em análises clássicas que procuram compreender a interação entre poder e economia no sistema internacional. Hirschman (1945) foi um dos primeiros a mostrar como as dependências criadas pelas relações comerciais e financeiras podiam ser transformadas em instrumentos de pressão política. Nas décadas seguintes, Baldwin (1985) aprofundou este raciocínio ao sistematizar o conceito de *economic statecraft*, enfatizando o uso estratégico de instrumentos económicos — como comércio, crédito, ajuda ou sanções — para influenciar o comportamento de outros Estados. Paralelamente, Luttwak (1990, p. 19) introduziu a noção de “gloeconomia”, definindo-a como “a lógica do conflito com os métodos do comércio”, chamando a atenção para a substituição parcial de instrumentos militares por mecanismos económicos. Kirshner (1995) acrescentou a dimensão do poder monetário, demonstrando como a dependência financeira pode condicionar escolhas políticas. Mastanduno (1998) reforçou esta ponte entre economia e segurança, destacando a forma como as interdependências económicas podem ser mobilizadas como fontes de poder. Gilpin (2001, p. 23), por sua vez, sintetizou estas contribuições, ao afirmar que “a economia internacional foi sempre uma arena onde o poder e os interesses nacionais desempenham um papel central”, consolidando o Realismo Económico como abordagem fundamental nas Relações Internacionais.

Princípios fundamentais do Realismo Económico (a partir dos autores acima indicados):

1. Primazia do Estado — Estados como principais atores, usando instrumentos económicos para fins políticos/estratégicos;

2. Ganhos relativos — os Estados preocupam-se com ganhos relativos e com os efeitos no seu posicionamento no sistema internacional;
3. Segurança económica — autonomia económica e controlo de recursos/infraestruturas como componentes da segurança nacional;
4. Instrumentalização da economia — comércio, investimento e ajuda são usados como meios geopolíticos.

**Críticas e limites.** Apesar das virtudes analíticas do Realismo Económico, Keohane e Nye identificam limitações importantes, argumentando que esta abordagem tende a subestimar o papel de atores não-estatais e das instituições internacionais. A sua teoria da interdependência complexa<sup>8</sup> caracteriza-se pela existência de múltiplos canais de ligação entre sociedades (governos, empresas e organizações transnacionais), pela ausência de uma hierarquia clara entre as diferentes questões de política internacional e por um papel reduzido da força militar, sugerindo que as interdependências impõem constrangimentos à instrumentalização unilateral da economia. De igual modo, a teoria da dependência<sup>9</sup>, desenvolvida por Prebisch (1950) e Frank (1969), sustenta que o subdesenvolvimento não resulta apenas de limitações internas, mas da inserção estruturalmente desigual dos países periféricos no sistema capitalista mundial, que perpetua a sua vulnerabilidade económica e restringe a autonomia estatal. Estas críticas, embora pertinentes, não invalidam a utilidade do Realismo Económico para compreender o caso moçambicano, mas alertam para a necessidade de considerar tais condicionamentos na análise.

---

<sup>8</sup> A teoria da interdependência complexa, proposta por Robert Keohane e Joseph Nye, descreve um sistema internacional caracterizado por: (i) a multiplicidade de canais de interação entre governos, empresas e organizações transnacionais; (ii) a ausência de uma hierarquia clara entre questões de segurança, económicas e ambientais; e (iii) a redução do papel da força militar como instrumento dominante nas relações internacionais (Keohane & Nye, 2012).

<sup>9</sup> A teoria da dependência, desenvolvida a partir da Comissão Económica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) e consolidada por autores como Raúl Prebisch e André Gunder Frank, sustenta que o subdesenvolvimento não resulta apenas de fatores internos, mas de uma inserção estruturalmente desigual dos países periféricos no sistema económico internacional, que perpetua a sua vulnerabilidade e limita a sua autonomia (Prebisch, 1950; Frank, 1969).

Estas contribuições estabelecem o enquadramento teórico a partir do qual derivam os conceitos operacionais que estruturam a presente investigação, desenvolvidos na secção seguinte.

### 1.1.2. Conceitos-Chave do Realismo Económico

A operacionalização do Realismo Económico nesta investigação baseia-se em cinco conceitos-chave, aplicados ao caso do Corredor de Nacala:

- (1) Poder estrutural — Strange (1988) definiu o poder estrutural como a capacidade de moldar as estruturas (financeiras, produtivas, de conhecimento e de segurança) dentro das quais os Estados e atores operam, condicionando as opções antes de qualquer interação relacional (ou seja, antes de negociações ou relações diretas entre atores). Taylor (2006) aplicou esta noção ao contexto africano, mostrando como infraestruturas estratégicas e financiamento externo configuram dependências estruturais. No caso do Corredor de Nacala, este conceito permite avaliar como o controlo de ativos logísticos condiciona o espaço de decisão de Moçambique.
- (2) *Economic statecraft* — Baldwin (1985) introduziu a noção de *economic statecraft*, entendida como a utilização sistemática de instrumentos económicos — comércio, ajuda, crédito e sanções — para influenciar outros Estados. Drezner (1999) expandiu esta abordagem ao analisar a eficácia dos mecanismos de coerção e incentivos económicos nas relações internacionais. No contexto desta investigação, aplica-se para analisar como bancos públicos chineses<sup>10</sup> de financiamento ao desenvolvimento — nomeadamente o *China Exim Bank* e o *China Development Bank* — e empresas estatais (*State-Owned Enterprises* - SOE) utilizam o financiamento como instrumento de influência no Corredor de Nacala.

---

<sup>10</sup> Os *policy banks* chineses (bancos públicos de financiamento ao desenvolvimento) são instituições financeiras estatais criadas para implementar políticas estratégicas do governo chinês, distinguindo-se dos bancos comerciais por privilegiarem objetivos de desenvolvimento económico e projeção internacional sobre rentabilidade imediata. Os três principais são: *China Development Bank* (CDB), *Export-Import Bank of China* (*China Exim Bank*) e *Agricultural Development Bank of China* (ADBC). No contexto africano, destacam-se o CDB e o *China Exim Bank* como principais veículos de financiamento de infraestruturas no âmbito da BRI (Brautigam, 2011; Acker & Brautigam, 2021).

- (3) Dependência económica — Hirschman (1945) foi pioneiro ao mostrar como padrões de comércio e financiamento podiam criar vulnerabilidades políticas. Kirshner (1995) acrescentou a dimensão do poder monetário, evidenciando os efeitos das dependências financeiras na autonomia estatal. Drezner (1999) demonstrou como estas dependências são instrumentalizadas através de sanções e incentivos. Mais recentemente, Carmody e Kragelund (2016) discutiram os impactos de dependências infraestruturais no contexto sino-africano, análise particularmente relevante para este estudo.
- (4) Segurança económica — Strange (1988) destacou que a segurança económica é inseparável do controlo das estruturas produtivas e financeiras. Mastanduno (1998) analisou a interseção entre segurança e economia nas grandes potências. Dent (2007) aprofundou esta perspetiva ao identificar as infraestruturas estratégicas como componentes centrais da segurança nacional. Esta abordagem permite avaliar riscos de *lock-in*<sup>11</sup> — aprisionamento tecnológico e contratual que limita alternativas futuras — no contexto do Corredor de Nacala.
- (5) Geoeconomia — Luttwak (1990, p. 19) definiu a geoeconomia como "a lógica do conflito conduzida com os métodos do comércio", chamando a atenção para o uso de instrumentos económicos em substituição parcial da força militar. No contexto africano, este conceito enquadra corredores multimodais, financiamento e concessões como instrumentos de competição estratégica entre potências no Oceano Índico e na África Austral.

Estes conceitos estão operacionalizados na Tabela 1 — Matriz de operacionalização do quadro teórico (secção 2.1).

---

<sup>11</sup> *Lock-in* designa a situação em que a dependência de uma tecnologia, fornecedor ou padrão contratual específico cria custos de mudança (*switching costs*) tão elevados que limita ou inviabiliza a adoção de alternativas. No contexto de infraestruturas estratégicas, traduz-se em dependência técnica, contratual e operacional face a um fornecedor dominante (Arthur, 1989; Farrell & Klemperer, 2007).

### **1.1.3. Aplicabilidade ao Contexto Moçambicano**

Consideramos que o Realismo Económico se mostra adequado para analisar o contexto moçambicano e, em particular, o investimento chinês no Corredor de Nacala, por três razões. Primeiro, como observam Castel-Branco e Mandlate (2012, p. 126), “a dependência de financiamento externo para projetos infraestruturais estratégicos condiciona o espaço de manobra política do Estado moçambicano”. Esta condição estrutural gera assimetrias de poder nas relações económicas internacionais do país, interpretáveis através da lente do Realismo Económico. Um dado ilustrativo: no II trimestre de 2023, a RPC representava 15,8% dos credores bilaterais; sendo os credores bilaterais cerca de 39% do total da dívida externa, isto equivalia a aproximadamente 6,2% do total<sup>12</sup>. Em 2024–2025, dados mais recentes reportam que a RPC detinha cerca de 14,1% do total da dívida externa, consolidando a sua posição como maior credor bilateral (MEF, 2023, 2024; RTP, 2025). Esta evolução mostra que a percentagem atribuída à RPC varia consoante o universo contabilizado (bilaterais vs. totais) e a data de referência.

### **1.1.4. Nota metodológica sobre dados da dívida chinesa**

As estimativas sobre a participação da RPC na dívida externa moçambicana apresentam variações significativas conforme o universo de medição e o período de referência. Os boletins trimestrais do MEF (2019, 2023) reportavam tradicionalmente a percentagem da RPC apenas entre os credores bilaterais (variando de 21% em 2019 para 15,8% no II trimestre de 2023). A partir de 2024, os relatórios passaram a indicar diretamente a percentagem da RPC sobre o total da dívida externa, situada em aproximadamente 14,1%. Valores mais elevados (18-22%) encontrados em algumas fontes académicas e relatórios internacionais refletem a inclusão de garantias soberanas, linhas de crédito rotativas e compromissos futuros não contabilizados nos empréstimos diretos. Para assegurar consistência metodológica, este estudo adota como referência principal o valor oficial mais

---

<sup>12</sup> É importante distinguir entre a participação da China no conjunto dos credores bilaterais e a sua participação no total da dívida externa: a primeira expressa o peso relativo da China dentro da categoria “bilateral”, enquanto a segunda reflete a proporção da China em relação a todos os credores (multilaterais, bilaterais e comerciais).

recente de 14,1% (MEF, 2024, 2025), explicitando sempre quando se referir a universos de medição diferentes ou incluir garantias adicionais.

Esta clarificação é fundamental para a correta interpretação dos dados apresentados ao longo da investigação.

Segundo, o setor de infraestruturas de transporte, com destaque para o Corredor de Nacala, constitui um exemplo de infraestrutura estratégica com implicações simultaneamente económicas e estratégicas; o foco do Realismo Económico na interseção entre economia e poder fornece o enquadramento adequado para avaliar dependências e capacidade de decisão.

Por fim, o crescente envolvimento da RPC em África, frequentemente descrito como parte de uma “competição estratégica” com potências ocidentais, alinha-se com a premissa realista sobre rivalidade e equilíbrio de poder. Nesta perspetiva, o investimento chinês no Corredor de Nacala pode ser entendido como parte de uma reconfiguração regional e global que afeta a autonomia estratégica de Moçambique,<sup>13</sup> em consonância com as premissas do Realismo Económico sobre competição e poder entre Estados.

## **1.2. Estado da Arte — Evolução, correntes e debates**

Esta secção sintetiza a evolução histórica do investimento chinês no continente, as principais correntes interpretativas e os debates contemporâneos.

---

<sup>13</sup> A “expressão reconfiguração das dinâmicas de poder regional e global” refere-se a várias transformações geopolíticas e geoeconómicas interligadas observáveis desde o início do século XXI. Primeiro, assiste-se a uma gradual transição de uma ordem internacional unipolar dominada pelos EUA para uma ordem multipolar, onde potências emergentes, particularmente a RPC, ganham capacidade de projeção global. Segundo, esta multipolaridade manifesta-se especialmente no domínio económico, onde a RPC se tornou o principal parceiro comercial de numerosos países africanos, incluindo Moçambique, deslocando as antigas potências coloniais e os EUA desta posição. Terceiro, a *Belt and Road Initiative* (BRI) representa uma estratégia sistémica de reconfiguração da infraestrutura global e das cadeias de valor a favor dos interesses chineses. No contexto da África Austral, este processo implica o reposicionamento da região nas cadeias de valor globais, com Moçambique a funcionar como porta de entrada privilegiada da China para a sub-região, através de corredores como o de Nacala.

A relação económica entre a RPC e África tem sido objeto de intensa análise académica, revelando transformações relevantes na economia política global (Mohan & Lampert, 2013; Alden & Large, 2019; Brautigam, 2020).

A presença económica chinesa evoluiu de um apoio ideológico limitado (anos 1950–1970), marcado pela solidariedade Sul–Sul<sup>14</sup>, para uma parceria económica mais pragmática a partir de 2000 — processo dinamizado pela estratégia *Going Out* (*zōuchūqù*)<sup>15</sup>, que incentivou empresas, sobretudo estatais, a internacionalizarem-se para garantir recursos, mercados e tecnologia (Shambaugh, 2013; *State Council of the PRC*, 2001). A partir de 2013, a BRI ampliou essa agenda. O IDE chinês em África passou de níveis residuais no início dos anos 2000 para cerca de US\$ 4 mil milhões em 2023<sup>16</sup>, com maior concentração em infraestruturas, extração mineira e manufatura (*United Nations Conference on Trade and Development* [UNCTAD], 2024; *Ministry of Commerce of the People’s Republic of China* [MOFCOM], 2024). Parte da literatura interpreta esta evolução como potencial geradora de dependências estruturais, com impactos na autonomia estratégica de estados recetores (Alden & Large, 2019).

A *Belt and Road Initiative* (BRI) representa uma expansão significativa da estratégia externa da RPC. Lançada na Eurásia, incorporou rapidamente África como componente essencial, em particular através da *21st-Century Maritime Silk Road*<sup>17</sup> (*National Development and*

---

<sup>14</sup> A solidariedade Sul-Sul refere-se a uma abordagem de cooperação entre países em desenvolvimento baseada em princípios de parceria horizontal, diferenciando-se das relações Norte-Sul tradicionalmente assimétricas. No contexto sino-africano, esta retórica foi empregue para distanciar as relações com a China das experiências coloniais anteriores (Alden & Alves, 2008; Mohan & Lampert, 2013).

<sup>15</sup> *Going Out* (*走出去战略, zōuchūqù zhànlüè*; lit. “sair para fora [do país]”, também traduzido como “estratégia de internacionalização” ou *Go Global strategy*) foi formalizada em 1999–2000, no âmbito do 10.º Plano Quinquenal, para incentivar a internacionalização de empresas chinesas (sobretudo estatais), visando recursos, mercados e tecnologia. Ver Shambaugh (2013) e *State Council of the PRC* (2001).

<sup>16</sup> Os valores de IDE são fluxos anuais reportados pelo MOFCOM e compilados pela CARI em dólares correntes. Não devem ser confundidos com a base de dados de empréstimos da CARI (crédito soberano/garantido), usada para séries de financiamento

<sup>17</sup> A *21st-Century Maritime Silk Road* constitui a componente marítima da *Belt and Road Initiative* (BRI), visando conectar os principais portos da Ásia, África e Europa através de corredores de transporte marítimo e infraestruturas logísticas. Esta rota inclui investimentos estratégicos em portos, ferrovias, parques industriais e zonas económicas especiais ao longo do Oceano Índico e do Canal de Moçambique, com o objetivo de facilitar o comércio global e assegurar cadeias de abastecimento. No caso de Moçambique, o Porto de Nacala e a linha

*Reform Commission* [NDRC], 2015). Como observa Lynch (2024, p. 7), “a BRI transcende um simples plano de infraestruturas para se tornar uma plataforma abrangente de cooperação económica, diplomática e, potencialmente, de segurança”.

A literatura organiza-se em três correntes interpretativas. A perspetiva desenvolvimentista representada por autores como Brautigam (2011, 2020), que observa o investimento chinês como potencialmente transformador para o desenvolvimento africano. Destaca-se a capacidade destes investimentos para colmatar o défice infraestrutural do continente, estimado em US\$ 108 mil milhões por ano: (Banco Africano de Desenvolvimento [BAD], 2018). A perspetiva geopolítica/estratégica (Taylor, 2009; Lee, 2018) lê os investimentos como instrumentos de influência, salientando que o controlo estrangeiro de infraestruturas logísticas pode reconfigurar equilíbrios de segurança regional. A perspetiva crítica (Bond & Garcia, 2015; Mohan & Lampert, 2013) sublinha assimetrias, riscos de sobre-endividamento e frágil capacidade negocial.

O debate sobre *debt-trap diplomacy*<sup>18</sup> ganhou tração a partir de 2017, em particular com o caso do Porto de Hambantota (Sri Lanka), cuja gestão foi transferida para uma empresa estatal chinesa após dificuldades no serviço da dívida, episódio frequentemente interpretado como evidência de um padrão predatório (Hillman, 2018; Chellaney, 2017). Esta leitura tem sido contestada por Brautigam (2020) e Cabestan (2019), que não identificam um padrão sistemático de confisco deliberado; e Jones e Smith (2023), que analisam 40 reestruturações entre 2000–2022 incluindo 20 casos africanos, sem encontrar evidência robusta de apropriação de ativos. Dados do CARI compilados por Acker *et al.* (2020) indicam ainda que a China responde por cerca de 20% da dívida externa da África Subsaariana, enquanto

---

ferroviária Nacala-Moatize são considerados pontos-chave desta rota (Lynch, 2024; Chichava, 2021; *China's National Development and Reform Commission*, 2015)

<sup>18</sup> *Debt-trap diplomacy* designa a acusação de que a China concede empréstimos estratégicos insustentáveis a países em desenvolvimento para posteriormente obter concessões políticas ou controlo de ativos quando ocorrem dificuldades de pagamento. Brautigam (2020) e Jones & Smith (2023) contestam esta narrativa, argumentando que não encontra suporte consistente na evidência empírica sobre reestruturação da dívida chinesa.

credores multilaterais, bancos comerciais e o Clube de Paris<sup>19</sup> continuam a ser os principais detentores da dívida africana.

Em Moçambique, a crise das “dívidas ocultas” não envolveu bancos chineses, mas ilustra como vulnerabilidades financeiras internas podem redirecionar a procura por financiamento externo sem resultar de uma estratégia deliberada de *debt-trap diplomacy*.

No âmbito da BRI, estudos recentes identificam várias características distintivas desta iniciativa em África: (1) a abordagem de corredor, organizando investimentos ao longo de corredores económicos que integram múltiplas infraestruturas (portos, ferrovias, estradas, eletricidade, telecomunicações); (2) o financiamento flexível, combinando empréstimos concessionais, créditos à exportação e parcerias público-privadas; (3) vinculação a recursos naturais, com projetos garantidos através de acesso a recursos (modelo “infraestrutura por recursos”<sup>20</sup>); (4) participação de múltiplos atores chineses — desde bancos de desenvolvimento estatais (*China Exim Bank, China Development Bank*) até empresas estatais de construção e de energia.

Em Moçambique, a BRI concretizou-se através de projetos estratégicos — entre os quais se destaca, para efeitos deste estudo, o Corredor de Nacala. Chichava (2021) documenta como a participação chinesa na modernização da linha Nacala-Moatize e nas infraestruturas portuárias<sup>21</sup> se enquadra na *21st-Century Maritime Silk Road*. Outros projetos incluem a ponte suspensa Maputo-Katembe, inaugurada em 2018 com financiamento do *China Exim*

---

<sup>19</sup> O Clube de Paris é um grupo informal de países credores estabelecido em 1956, composto por 22 membros permanentes (maioritariamente países da OCDE como Estados Unidos, Alemanha, França, Reino Unido e Japão), que coordena soluções para reestruturação de dívidas soberanas de países em dificuldades financeiras (Club de Paris, 2023).

<sup>20</sup> O modelo "infraestrutura por recursos" refere-se a um mecanismo de financiamento no qual a China fornece empréstimos para construção de infraestruturas que são posteriormente pagos com recursos naturais. Em Angola, empréstimos chineses no valor de mais de 14,5 mil milhões de dólares foram garantidos com petróleo, permitindo a construção de estradas, caminhos-de-ferro e habitações (Corkin, 2013)

<sup>21</sup> As infraestruturas portuárias associadas incluem o terminal de carvão em Nacala-a-Velha, armazéns logísticos e o sistema integrado de escoamento operado pela Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN), desenvolvido pela Vale Moçambique em parceria com os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), com financiamento de bancos chineses como o *Exim Bank* da China (Vale Moçambique, 2016; Banco Africano de Desenvolvimento, 2012; Chichava, 2021)

*Bank* no valor de 785 milhões de dólares, e intervenções no setor energético. Nuvunga & Orre (2019) argumentam que estes investimentos posicionam Moçambique estrategicamente na BRI, devido à sua localização no Canal de Moçambique — via marítima que liga portos da África Oriental e África Austral às rotas comerciais do Oceano Índico, facilitando o comércio entre a região e os mercados asiáticos.

Desde meados da década de 2010 observa-se uma recalibração dos empréstimos: (1) do pico de US\$ 28,4 mil milhões em 2016 para cerca de US\$ 1,9 mil milhões em 2020 (Acker & Brautigam, 2021; GDP Center & SAIS-CARI, 2023 ) ; (2) diversificação setorial do IDE (indústria ligeira, agricultura, serviços) (Chen, Dollar & Tang, 2023); (3) maior ênfase na sustentabilidade ambiental, traduzida no aumento de projetos de energia renovável após o anúncio chinês de 2021 de não financiar novas centrais a carvão (Zhu & Zhao, 2023); (4) expansão da “Rota da Seda Digital”, incluindo redes 5G, fibra ótica e sistemas de comunicações para transportes (Tugendhat & Voo, 2021).

Além disso, autores como Till (2023) e Alden & Large (2019) sublinham que a presença chinesa no Canal de Moçambique deve ser entendida também em termos de competição estratégica marítima, tema que será aprofundado na secção 4.5.2.

Esta síntese estabelece a base para a análise do caso moçambicano (secção 1.3) e, posteriormente, para a operacionalização dos conceitos e teste das hipóteses.

### **1.2.1. Corredores de desenvolvimento**

Esta subsecção sintetiza o enquadramento africano dos corredores de desenvolvimento enquanto infraestruturas estratégicas, preparando o terreno para o caso do Corredor de Nacala.

A literatura sobre corredores de desenvolvimento destaca a sua função de integração regional, redução de custos logísticos e ligação entre *hinterland* e portos, atuando como catalisadores de investimento e reorganização produtiva (por exemplo, Scholvin & Plagemann, 2014; Cheru & Obi, 2010). No plano económico e de desenvolvimento, sublinha-se o potencial para dinamizar comércio, atrair IDE e criar efeitos de encadeamento. Em contrapartida, diversos autores alertam para riscos de especialização primário-

exportadora, fraca transferência tecnológica e benefícios concentrados, reproduzindo padrões de dependência (Castel-Branco, 2014; Cheru & Obi, 2010).

Na dimensão estratégica e de segurança, os corredores são entendidos como infraestruturas estratégicas, cujo controlo pode reconfigurar equilíbrios regionais, dada a centralidade das cadeias logísticas para o escoamento de recursos e a mobilidade transfronteiriça (Taylor, 2009; Lee, 2018). Esta leitura é particularmente pertinente para corredores multimodais na África Oriental e África Austral, onde portos e ferrovias estruturam redes de influência e acesso a mercados.

Quanto aos modelos de financiamento e governação, a literatura identifica arranjos diversos: financiamento direto por instituições financeiras internacionais; concessões e parcerias público-privadas; empréstimos bilaterais (por vezes associados ao modelo “infraestrutura por recursos”, frequente em projetos chineses, embora não exclusivo); e modelos híbridos que combinam crédito à exportação, cofinanciamento de bancos multilaterais (BAD/Banco Mundial) e aportes orçamentais nacionais (Devermont, 2023).

Estudos comparativos assinalam diferenças de abordagem: o financiamento ocidental tradicional (Banco Mundial, instituições europeias) enfatiza salvaguardas e condicionalidades de governação, enquanto o financiamento chinês é frequentemente descrito como mais célere na execução, com maior articulação a objetivos económicos e geopolíticos e menor ênfase em reformas políticas (Brautigam, 2020). A literatura recente enfatiza a apropriação local (*local ownership*) e a capacidade institucional dos Estados africanos para regular e supervisionar estas infraestruturas; caso contrário, os ganhos públicos esperados tendem a não se materializar plenamente (Whitfield & Fraser, 2009). Em estudos sobre a África Austral, observa-se frequentemente a presença simultânea de parceiros japoneses (JICA), bancos multilaterais (BAD) e investidores chineses, cada qual com prioridades e instrumentos distintos, o que exige coordenação estatal eficaz (Langa & Mandlate, 2013).

Esta síntese fornece o enquadramento conceptual e comparativo necessário para, na secção seguinte (1.3), situar Moçambique e as relações sino-moçambicanas, e, nos capítulos de análise, operacionalizar indicadores e testar hipóteses.

### 1.2.2. Síntese continental

A literatura sobre o investimento chinês em África converge em quatro dimensões principais, que enquadram a análise subsequente do caso moçambicano.

Primeira, as motivações e arranjos institucionais revelam-se heterogéneos. Os investimentos chineses combinam objetivos de desenvolvimento infraestrutural com cálculos geoeconómicos, recorrendo a instrumentos diversos como empréstimos concessionais, créditos à exportação e parcerias público-privadas. Em alguns casos, observa-se o modelo "infraestrutura por recursos", onde o financiamento é garantido através do acesso a matérias-primas (Brautigam, 2011, 2020; Devermont, 2023).

Segunda, os efeitos económicos são condicionais. Embora os corredores de transporte reduzam custos logísticos e atraiam investimento direto estrangeiro, podem também reforçar especializações primário-exportadoras quando faltam políticas industriais consistentes e capacidade institucional robusta (Castel-Branco, 2014; Cheru & Obi, 2010; Whitfield & Fraser, 2009).

Terceira, portos e ferrovias emergem como ativos estratégicos que moldam equilíbrios regionais e configuram redes de influência, transcendendo a sua função meramente económica (Taylor, 2009; Lee, 2018).

Quarta, observa-se uma recalibração do investimento chinês desde meados da década de 2010, caracterizada por: menor volume de novos empréstimos em infraestruturas tradicionais; maior peso do investimento direto fora das indústrias extrativas; reforço da componente "verde" (*Green BRI*), com prioridade para energias renováveis após 2021; e expansão digital através de telecomunicações e sistemas de informação (Acker & Brautigam, 2022; Chen, Dollar & Tang, 2023; Tugendhat & Voo, 2021; Zhu & Zhao, 2023).

Este enquadramento conceptual sustenta a passagem para a análise específica do caso moçambicano (secção 1.3).

### **1.3. Relações Sino-Moçambicanas**

A literatura específica sobre as relações entre Moçambique e a RPC tem evoluído significativamente nas últimas décadas, acompanhando as transformações políticas e económicas moçambicanas e a crescente influência da RPC como parceiro estratégico.

#### **1.3.1. Evolução Histórica das Relações Sino-Moçambicanas**

As relações sino-moçambicanas têm raízes no período da luta anticolonial (1964–1974), quando a RPC apoiou diplomática e materialmente a FRELIMO no combate ao colonialismo português, através do fornecimento de armamento, formação militar e apoio político em fóruns internacionais (Chichava, 2008; Alden & Alves, 2008). Após a independência de Moçambique, em 1975, estas relações foram formalizadas e evoluíram ao longo de quatro fases distintas.

- A primeira fase, designada Fase Socialista (1975–1987), caracterizou-se pela cooperação ideológica entre Estados, assistência técnica limitada e apoio político mútuo, sustentados por uma orientação marxista-leninista comum e convergência em fóruns internacionais (Chichava, 2008; Alden & Alves, 2008).
- A segunda fase, ou Fase de Transição (1987–2000), foi marcada por uma redução relativa da presença chinesa, em paralelo com a adoção dos programas de ajustamento estrutural e a abertura da economia moçambicana ao investimento ocidental. Durante este período, as relações mantiveram-se cordiais, mas com menor intensidade económica e política (Pitcher, 2008; Chichava, 2008).
- A terceira fase, denominada Fase de Aprofundamento (2000–2016), assinalou o início de investimentos expressivos em infraestruturas, recursos naturais e indústria transformadora. Este período coincidiu com a criação do FOCAC em 2000, que institucionalizou as relações sino-africanas num quadro multilateral.
- A quarta e atual fase, a Fase de Intensificação (2016–presente), marcada pela consolidação da BRI e pela crescente centralidade do Corredor de Nacala como eixo logístico estratégico, surgiu após a crise das “dívidas ocultas” — período em que a RPC assumiu o papel de principal alternativa de financiamento externo. Chichava

(2021) resume esta transformação como uma passagem “de camaradas a parceiros”, refletindo a transição de uma relação baseada em afinidades ideológicas para uma lógica pragmática de interesses estratégicos.

### **1.3.2. Panorama do investimento chinês em Moçambique**

Estudos de Castel-Branco (2023), com base em dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), mostram que a RPC se tornou um dos principais investidores estrangeiros em Moçambique, com uma carteira concentrada em cinco setores: (i) infraestruturas de transporte — incluindo o Corredor de Nacala, a ponte Maputo-Katembe e várias estradas estratégicas; (ii) energia — projetos hidroelétricos e redes de transmissão; (iii) recursos naturais — extração de carvão, areias pesadas e gás natural; (iv) agricultura de larga escala — sobretudo arroz e algodão; e (v) telecomunicações — com empresas como a Huawei e a ZTE a liderar a expansão de redes móveis e de banda larga.

Castel-Branco (2023) argumenta que esta carteira privilegia infraestruturas de extração e escoamento, aprofundando a especialização primário-exportadora e gerando ganhos tecnológicos e de capacitação modestos. Esta análise crítica dialoga com os resultados empíricos apresentados no Capítulo 3 e com a discussão sobre autonomia económica desenvolvida no Capítulo 4.

### **1.3.3. O Corredor de Nacala: Contexto e Evolução**

A estrutura de financiamento multinacional do corredor tem evoluído ao longo do tempo: O Banco Africano de Desenvolvimento (BAD, 2020) documenta uma crescente participação chinesa na componente ferroviária e logística, complementando os investimentos japoneses no porto e as intervenções do próprio BAD na rede rodoviária. O Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN) agrega atualmente operadores ferroviários e portuários em Moçambique e no Malawi, incluindo a *Central East African Railways* (CEAR)<sup>22</sup>,

---

<sup>22</sup> A CEAR é o operador ferroviário concessionado do Malawi (desde 1999), responsável pelos troços malawianos do Corredor de Nacala; desde 2020 opera sob a marca *Nacala Logistics*. Ver PPP *Commission* (s.d.); *The Nation* (2020); Rádio Moçambique (2021).

articulando-se com o Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN) para o escoamento regional (Vale, 2017; Rádio Moçambique, 2021).

Esta natureza multinacional do investimento constitui um caso relevante de competição e cooperação entre potências com diferentes abordagens e interesses estratégicos<sup>23</sup>.

#### **1.3.4. Impactos Económicos e Sociais dos Investimentos Chineses**

Langa e Mandlate (2013) destacam, entre os ganhos económicos, a criação de emprego direto nas obras e uma redução de 25%–40% no tempo de transporte entre Tete — principal região mineira do país — e o Porto de Nacala, o que facilitou significativamente o escoamento da produção para os mercados regionais e internacionais.

Estudos de base empírica, como o *policy brief* de Chichava, Li e Sambo (2019) da *China-Africa Research Initiative* (CARI), documentam tensões sociais e conflitos associados a projetos mineiros com participação chinesa em Angoche e Larde (Nampula), descrevendo problemas recorrentes como deslocações involuntárias de comunidades, contestação às compensações pagas e impactos ambientais significativos. Análises recentes sobre megaprojetos mineiros no setor do carvão em Moçambique (Hanlon, 2022; Castel-Branco, 2023) apontam que investimentos estrangeiros de grande escala, incluindo os de origem chinesa, tendem a criar dependências estruturais e a concentrar benefícios em elites políticas e empresariais, deixando de fora grande parte da população local. Neste quadro, Sambo (2023) aborda aspetos político-institucionais da governação moçambicana, fornecendo elementos relevantes para compreender os desafios de governação que influenciam a capacidade do Estado moçambicano de gerir os investimentos estratégicos de forma equitativa e sustentável. Estes estudos convergem na necessidade de considerar, para além dos indicadores macroeconómicos, os impactos distributivos e a sustentabilidade de longo

---

<sup>23</sup> A natureza multinacional dos investimentos no Corredor de Nacala reflete dinâmicas complexas de competição e cooperação entre potências com diferentes abordagens. O envolvimento japonês centra-se principalmente nas infraestruturas portuárias e enfatiza critérios de viabilidade económica e sustentabilidade. O financiamento do Banco Africano de Desenvolvimento prioriza a integração regional. Já o investimento chinês concentra-se maioritariamente na componente ferroviária, particularmente no troço destinado ao escoamento de carvão de Tete, com condições de implementação mais rápidas, mas também menos transparentes (Langa, 2016)

prazo destes investimentos — aspetos cruciais para avaliar a autonomia estratégica de Moçambique (Castel-Branco, 2023; Chichava, Li e Sambo, 2019).

Inquéritos de opinião recentes (*Afrobarometer*, 2022–2023) indicam que mais de metade da população moçambicana reconhece algum grau de influência positiva da RPC. No entanto, persistem preocupações sobre a concentração dos benefícios em grandes exportadores e elites locais, contribuindo para aprofundar desigualdades regionais e sociais.

Para além dos efeitos económicos e sociais, vários autores realçam a dimensão estratégica associada aos corredores e portos moçambicanos. Alden e Large (2019, p. 152) descrevem o Canal de Moçambique como “um espaço de crescente competição estratégica”, envolvendo a RPC e outras potências; Till (2023) destaca a centralidade do controlo portuário em rotas marítimas do Oceano Índico Ocidental, sublinhando a importância do Canal de Moçambique para o comércio regional e a projeção de poder naval. Chichava (2017) acrescenta que a posição geográfica de Moçambique confere relevância estratégica aos investimentos em corredores de transporte.

A recente intensificação da cooperação em segurança entre Moçambique e a RPC — incluindo exercícios navais e assistência no setor da defesa — introduz uma nova dimensão geopolítica numa relação até aqui predominantemente económica (Roque, 2022). Esta evolução reforça a importância de analisar os impactos e implicações de forma integrada, considerando simultaneamente os vetores económicos, securitários e estratégicos.

### **1.3.5. Síntese e Perspetivas na Literatura**

A literatura consultada demonstra que, apesar do crescente interesse académico pelo investimento chinês em África, nos documentos consultados não encontramos estudos que analisem de forma integrada as implicações para a autonomia estratégica de estados recetores como Moçambique. Contudo, a análise exploratória realizada permitiu identificar as seguintes perspetivas

Perspetiva 1: Limitadas análises integradas dos impactos económicos e estratégicos.

A maioria dos estudos privilegia ou os benefícios económicos (Langa & Mandlate, 2013) ou as implicações geopolíticas (Alden & Large, 2019), sem integrar ambas as dimensões. Esta

investigação adota uma abordagem holística, que analisa o investimento chinês no Corredor de Nacala como fenómeno económico e instrumento de influência estratégica.

Perspetiva 2: Poucos estudos encontrados sobre o impacto na autonomia do Estado.

Embora trabalhos como os de Castel-Branco (2014) e de Chichava (2017) abordem a dependência económica face a parceiros externos, não oferecem uma análise sistemática sobre os efeitos específicos dos investimentos chineses na capacidade decisória do Estado moçambicano. Esta investigação desenvolve indicadores empíricos para avaliar transformações na autonomia estratégica de Moçambique decorrentes do investimento chinês.

Perspetiva 3: Débil atenção ao contexto nacional e à governação.

Grande parte da literatura generaliza o “modelo chinês” sem considerar especificidades locais, e poucos estudos analisam os mecanismos de governação aplicados por Moçambique para proteger os seus interesses. Esta investigação examina o caso do Corredor de Nacala com foco nas capacidades institucionais de regulação e supervisão.

Perspetiva 4: Aplicação limitada do Realismo Económico no caso moçambicano.

Apesar da sua pertinência para analisar relações económicas assimétricas, conhecem-se poucos estudos em que o Realismo Económico é aplicado ao estudo do investimento chinês em Moçambique. Este trabalho procura contribuir para essa perspetiva, testando e refinando o quadro teórico no contexto do Corredor de Nacala — contribuindo tanto para os estudos sobre as relações sino-moçambicanas como para o desenvolvimento teórico da abordagem.

Metodologicamente, o estudo posiciona-se na intersecção entre economia política internacional — campo que analisa a interação entre poder político e relações económicas no sistema global — e análise estratégica — abordagem que examina como atores estatais e não estatais utilizam recursos e capacidades para alcançar objetivos de longo prazo em contextos de competição e interdependência —, combinando técnicas qualitativas e quantitativas para captar as múltiplas dimensões do investimento chinês em infraestruturas estratégicas. Ao evitar abordagens unidimensionais, propõe uma compreensão mais

matizada da relação entre investimento externo, desenvolvimento infraestrutural e autonomia estatal.

Os conceitos de poder estrutural, dependência económica e *statecraft* económico, desenvolvidos na Secção 1.1.2, fornecem as lentes analíticas para operacionalizar os indicadores empíricos que sustentam as hipóteses H1–H3 e orientam a recolha e análise de dados nos capítulos seguintes. Deste modo, a revisão de literatura e o quadro teórico convergem numa agenda de investigação capaz de avaliar empiricamente as configurações de influência e a autonomia económica de Moçambique face ao investimento chinês no Corredor de Nacala.

A apresentação do quadro teórico do Realismo Económico e do Estado da Arte estabelecem os alicerces conceptuais e analíticos desta investigação. As perspetivas identificadas — particularmente a necessidade de análises integradas sobre os impactos na autonomia estatal e a aplicação limitada do Realismo Económico ao caso moçambicano — fundamentam as escolhas metodológicas que serão apresentadas no capítulo seguinte.

## 2. Método

Este capítulo apresenta o desenho metodológico desenvolvido para investigar as consequências do investimento chinês no Corredor de Nacala para a autonomia estratégica de Moçambique. Partindo do quadro teórico do Realismo Económico delineado no capítulo anterior, operacionaliza-se uma abordagem metodológica mista que combina análise quantitativa de indicadores económicos com análise qualitativa de documentos estratégicos.

A estrutura do capítulo segue uma progressão lógica: primeiro, apresenta-se a matriz de operacionalização que traduz os conceitos teóricos em variáveis empíricas (secção 2.1); segundo, define-se o posicionamento teórico e a abordagem de investigação que sustentam o estudo (secção 2.2); terceiro, descreve-se o desenho de pesquisa, que integra as opções estratégicas, os objetivos e as hipóteses (secção 2.3); quarto, clarifica-se o estudo de caso e as suas delimitações (secção 2.4), bem como as técnicas de recolha de dados e a estratégia de análise (secções 2.5 e 2.6); por fim, identificam-se as limitações metodológicas (secção 2.7), as considerações éticas (secção 2.8) e a síntese metodológica (secção 2.9) que consolidam o rigor científico desta investigação.

### 2.1. Matriz de Operacionalização

Para operacionalizar o quadro teórico do Realismo Económico na análise empírica do caso do Corredor de Nacala, a Tabela 1 apresenta uma matriz que traduz os conceitos teóricos em mecanismos causais e indicadores empíricos observáveis. Esta matriz estabelece a correspondência entre categorias analíticas (poder estrutural, dependência económica, autonomia estratégica, *statecraft* económico e geoeconomia), as fontes de dados e as técnicas de análise aplicadas. Tal operacionalização é coerente com o posicionamento ontológico fundacionalista e a epistemologia realista-crítica adotados nesta investigação, que reconhecem a existência objetiva dos fenómenos materiais, mas exigem a sua interpretação contextualizada através de triangulação empírica.

**Tabela 1**

*Matriz de operacionalização do quadro teórico*

<b>Conceito-chave</b>	<b>Indicador operacional</b>	<b>Fonte primária</b>	<b>Técnica de análise</b>
Poder estrutural	Quota chinesa nos fluxos de carga movimentados no Corredor de Nacala (%)	Relatórios dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique; Autoridades Portuárias competentes	Estatística descritiva (séries temporais 2016-2023)
Dependência económica	Peso da dívida bilateral RPC/MZ no total da dívida externa (%)	Banco de Moçambique; FMI	Análise de tendência e rácio comparativo
Autonomia estratégica	Presença de cláusulas de exclusividade, direitos preferenciais ( <i>step-in</i> ) ou veto identificáveis em atos oficiais, contratos/avisos públicos e relatórios institucionais	Boletim da República; MEF; CFM; CLN/Nacala <i>Logistics</i> ; comunicados oficiais	Análise documental jurídico-institucional; triangulação com imprensa especializada
<i>Economic statecraft</i>	Número de renegociações de dívida com condicionalidades estratégicas identificadas	Comunicados oficiais do Ministério da Economia e Finanças de Moçambique; imprensa especializada	Estudo de caso comparativo

Geoeconomia	Número de projetos chineses enquadrados na BRI no setor dos transportes	Base de dados da <i>CARI</i> sobre empréstimos chineses em África	Contagem e análise temporal
-------------	---	---	-----------------------------

---

*Nota.* Elaboração com base em CARI (2023), Roque (2021), CFM (2023) e Chen, Dollar e Tang (2023). Quando a desagregação por origem de capital não for pública, utiliza-se a *proxy* assinalada na linha “Poder estrutural”. Para “autonomia estratégica” e “setores estratégicos”, as definições completas encontram-se descritas na subsecção 2.4.3; em casos de contratos incompletos, privilegia-se evidência documental pública (atos oficiais, relatórios institucionais e comunicados), explicitando as limitações.

Esta matriz orienta toda a estratégia metodológica, desde a recolha de dados (secção 2.5) até às técnicas de análise (secção 2.6).

## **2.2. Posicionamento Teórico e Abordagem de Investigação**

### **2.2.1. Ontologia e Epistemologia**

Esta investigação adota uma perspetiva ontológica fundacionalista, assumindo que a realidade associada ao investimento chinês no Corredor de Nacala existe independentemente das perceções individuais dos atores envolvidos. Contratos de infraestruturas, fluxos de capital, contratos de concessão e impactos económicos constituem fenómenos materiais e observáveis, cuja existência não depende da interpretação subjetiva (Bunge, 1998; Furlong & Marsh, 2010).

No plano epistemológico, o estudo posiciona-se no Realismo Crítico, reconhecendo que, embora a realidade social seja objetiva, o conhecimento sobre ela é sempre mediado por estruturas históricas, institucionais e políticas que moldam a forma como os fenómenos se manifestam (Bhaskar, 1998; Danermark *et al.*, 2002). O Realismo Crítico rejeita a ideia positivista de que as relações sociais podem ser reduzidas a regularidades universais observáveis, defendendo, em vez disso, que os mecanismos causais que produzem determinados resultados podem existir sem serem diretamente observáveis. Assim, compreender os efeitos do investimento chinês exige identificar como os mecanismos económicos, políticos e institucionais interagem, e não apenas medir correlações empíricas.

Este posicionamento epistemológico justifica a adoção de uma abordagem metodológica mista. A análise quantitativa mobiliza dados provenientes do *China–Africa Research Initiative* (CARI), dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e do Instituto Nacional de Estatística (INE), permitindo caracterizar padrões de financiamento, concessão e impacto económico. Em complemento, a análise qualitativa recorre a documentos oficiais, relatórios institucionais, contratos públicos e legislação setorial, possibilitando captar dimensões estratégicas e institucionais não diretamente quantificáveis.

A operacionalização destes pressupostos ontológicos é sintetizada na matriz apresentada na Tabela 1 (secção 2.1), que estabelece a correspondência entre os conceitos teóricos do Realismo Económico e os indicadores empíricos observáveis no caso do Corredor de Nacala. Como argumentam Castel-Branco e Mandlate (2012), as relações sino-moçambicanas operam simultaneamente em planos técnicos e estratégicos, combinando transações mensuráveis com dinâmicas de poder. Consequentemente, a metodologia adotada procura capturar tanto os efeitos económicos objetivos como as implicações para a autonomia estratégica do Estado.

A partir desta posição ontológica e epistemológica, o raciocínio científico adotado é abduutivo-dedutivo, combinando inferência teórica e teste empírico no contexto de um estudo de caso explicativo (Furlong & Marsh, 2010).

### **2.3. Desenho de Pesquisa**

Enquanto a secção anterior estabeleceu o posicionamento teórico que enquadra a investigação, a presente secção articula esse enquadramento com o posicionamento filosófico subjacente — isto é, com as opções ontológicas e epistemológicas que sustentam o desenho metodológico adotado.

A coerência entre o posicionamento filosófico definido e as escolhas metodológicas adotadas é refletida no presente desenho de pesquisa, que organiza de forma integrada os princípios teóricos, a abordagem empírica e as técnicas de análise aplicadas. Este desenho traduz a lógica do modelo de ator racional e o quadro teórico do Realismo Económico na prática da investigação, permitindo visualizar, de forma sintética, a articulação entre fundamentos, métodos e objetivos.

## Quadro 1

### *Desenho de Pesquisa e Modelo de Análise da Investigação*

<b>Domínio e Quadro Teórico</b>	<b>Descrição</b>	<b>Detalhamento / Explicação</b>
Domínio científico	Segurança, Defesa e Resolução de Conflitos	Área do conhecimento que enquadra a investigação no campo da geopolítica económica e segurança internacional.
Quadro teórico	Realismo Económico	Estados como atores racionais; economia como instrumento de poder.
<b>Posicionamento Filosófico</b>		
Ontologia	Fundacionalista	Assume que a realidade existe independentemente das perceções dos atores.
Epistemologia	Realista Crítico	O conhecimento da realidade social é mediado por estruturas históricas e institucionais. Permite a identificação de mecanismos causais através de métodos mistos.
<b>Tipo, Método e Abordagem</b>		
Tipo de investigação	Estudo de caso explicativo	Implicações estratégicas do investimento chinês em Moçambique (Corredor de Nacala).
Estratégia metodológica	Estudo de caso (Yin, 2018)	Análise aprofundada de caso único com teste de hipóteses derivadas do quadro teórico.
Abordagem metodológica	Mista (qualitativa e quantitativa)	Combina análise documental + estatística descritiva + triangulação.
<b>Delimitação e Objeto de Estudo</b>		
Objeto de estudo	Financiamento chinês em infraestruturas estratégicas	Análise centrada nos investimentos em transportes e comunicações, avaliando implicações económicas e estratégicas.
Delimitação temporal	2016–2023	Período de intensificação da cooperação sino-moçambicana no âmbito da BRI.

Delimitação espacial	Moçambique – Corredor de Nacala	Região de interesse estratégico devido à sua importância logística e económica para as exportações e integração regional.
Conteúdo analítico	Autonomia estratégica	Dimensões: Política, Institucional e Económica.
<b>Estrutura da Investigação</b>		
Objetivo geral	Examinar as consequências estratégicas do investimento chinês em Moçambique	Visa compreender como o financiamento chinês afeta a capacidade de decisão e soberania económica do Estado moçambicano.
Questão central	De que forma o financiamento chinês em Moçambique impacta a autonomia estratégica do país?	Questão orientadora que sintetiza o problema de investigação.
OE1 → QD1 → H1	OE1. Identificar e caracterizar o padrão e a evolução do financiamento chinês em Moçambique (2016–2023).	QD1. Como se caracteriza o padrão do financiamento chinês em Moçambique? → H1. O financiamento chinês concentra-se nos setores de transportes/infraestruturas e energia, com forte incidência no Corredor de Nacala.
OE2 → QD2 → H2	OE2. Avaliar o impacto destes financiamentos na autonomia estratégica e na capacidade de decisão do Estado moçambicano.	QD2. Como o financiamento chinês afeta a autonomia de Moçambique nas dimensões política, institucional e económica? → H2. Maior exposição ao financiamento chinês associa-se a estrangulamentos crescentes na autonomia estratégica de Moçambique.
OE3 → QD3 → H3	OE3. Investigar as implicações estratégicas do financiamento chinês nas infraestruturas moçambicanas.	QD3. Que desafios estratégicos decorrem da presença chinesa nas infraestruturas estratégicas moçambicanas? → H3. O envolvimento chinês pode gerar vulnerabilidades estratégicas que condicionem a decisão do Estado.

O Quadro 1 sintetiza o desenho metodológico desta investigação, articulando o posicionamento filosófico (ontologia fundacionalista e epistemologia realista-crítica), as escolhas estratégicas (estudo de caso explicativo com abordagem mista) e a estrutura lógica que orienta a recolha e análise de dados. A operacionalização dos conceitos teóricos do Realismo Económico em indicadores empíricos observáveis é apresentada na Tabela 1

(secção 2.1), enquanto o posicionamento onto-epistemológico é desenvolvido na subsecção 2.2.1. Este desenho permite testar as três hipóteses formuladas (H1, H2, H3) através de um estudo de caso explicativo, combinando análise quantitativa de fluxos financeiros e comerciais com análise qualitativa de documentos institucionais e contratos públicos. A estratégia de triangulação metodológica, inerente à abordagem mista adotada, visa identificar tanto padrões empíricos mensuráveis como mecanismos causais subjacentes às relações de dependência e poder (Yin, 2018).

## **2.4. Estudo de Caso e Delimitações**

### **2.4.1. Justificação para a Escolha do Estudo de Caso Explicativo**

O estudo de caso explicativo constitui a estratégia metodológica mais apropriada para esta investigação, alinhando-se com os critérios de Yin (2018) para pesquisas que procuram explicar relações causais em fenómenos contemporâneos complexos. Esta escolha justifica-se por três razões principais:

1. Adequação ao fenómeno: O investimento chinês no Corredor de Nacala constitui um fenómeno contemporâneo complexo, cujas fronteiras com o contexto não são claramente evidentes, exigindo análise aprofundada.
2. Valor paradigmático: O caso exemplifica padrões mais amplos da presença chinesa em África, permitindo inferências teóricas relevantes sobre a implementação da BRI no continente.
3. Viabilidade empírica: A disponibilidade de documentação oficial, dados estatísticos públicos e cobertura mediática possibilita uma análise robusta com base em fontes abertas e credíveis.

### **2.4.2. Âmbito Temporal e Espacial**

A unidade de análise é o Corredor de Nacala. Para efeitos do estudo, este recorte determina: (i) a extração de séries anuais de 2016–2023 para os indicadores definidos (Tabela 1, secção 2.1); e (ii) o foco em instrumentos e atores chineses diretamente relacionados com o corredor, com triangulação em fontes oficiais nacionais e regionais.

Quanto à lógica informacional, Nacala constitui um caso crítico/contrastivo: combina financiamento e operação por múltiplos parceiros, com participação chinesa assinalável, permitindo observar como regras de governação, cláusulas e arranjos operacionais influenciam a autonomia do Estado recetor. A seleção visa testar mecanismos (H2–H3), mais do que o volume absoluto do financiamento.

As três dimensões analíticas da autonomia estratégica, política, institucional e económica, definidas na Introdução são operacionalizadas através dos indicadores e técnicas especificados nas Tabelas 1 (secção 2.1) e 2 (subsecção 2.6).

#### **2.4.3. Definições Operacionais**

As definições operacionais asseguram a ligação entre os conceitos teóricos do Realismo Económico e as variáveis empíricas utilizadas na análise empírica. A Tabela 1 sintetiza estes elementos, indicando os indicadores mobilizados para observar autonomia política, institucional e económica. Nesta investigação, quatro definições assumem relevância central:

- Financiamento oficial chinês — inclui empréstimos concessionais, créditos à exportação e financiamentos mistos provenientes de bancos de política chineses (*China Exim Bank e China Development Bank*). O investimento direto estrangeiro (IDE) é referido apenas para contextualização macroeconómica, não constituindo o núcleo empírico do estudo.
- Infraestruturas estratégicas — ativos logísticos essenciais para a inserção externa do país, nomeadamente sistemas portuários, ferroviários e energéticos. No estudo, o foco recai sobre o Porto de Nacala, o Terminal de Nacala-a-Velha e os troços ferroviários operados pela Nacala *Logistics* (CLN/CEAR).
- Autonomia estratégica — capacidade efetiva do Estado para tomar decisões independentes nas dimensões política, institucional e económica. A operacionalização segue os mecanismos identificados no Capítulo 1 e formalizados nos indicadores da Tabela 1.

- Poder estrutural — conceito adaptado de Susan Strange (1988), entendido como a capacidade de um ator configurar os termos de funcionamento de sistemas essenciais. Quando a origem do capital ou o grau de controlo não são totalmente públicos, utiliza-se um indicador substituto (proxy), como quotas de carga movimentada ou padrões de assistência técnica, para inferir o grau de influência.

Estas definições orientam toda a análise subsequente, assegurando consistência conceptual e permitindo a articulação direta entre teoria e dados empíricos.

### **2.5. Fontes e Técnicas de Recolha de Dados**

A recolha de dados combinou fontes documentais oficiais, bases de dados internacionais e fontes jornalísticas especializadas. A abordagem é mista, mas integrada — sem subdivisões excessivas — e orientada pelos indicadores definidos na Tabela 1.

#### **Fontes Primárias e Secundárias**

A seleção das fontes seguiu critérios de fiabilidade, disponibilidade pública e relevância direta para o estudo do financiamento chinês e da gestão estratégica do Corredor de Nacala (2016–2023).

- a) Bases internacionais de financiamento (fontes primárias)

Estas bases forneceram os dados quantitativos centrais:

- *China–Africa Research Initiative (CARI)* – Fonte principal para os empréstimos chineses a Moçambique, incluindo montantes, prazos e sectores de destino.
- *Chinese Loans to Africa Database* (Boston University, consulta realizada em março de 2024) – Utilizada para validação cruzada dos valores reportados pela CARI, garantindo consistência temporal e sectorial.

- b) Fontes nacionais (documentação oficial)

Fontes essenciais para reconstruir o quadro institucional e a trajetória financeira do Corredor de Nacala:

- Relatórios e estatísticas do Ministério da Economia e Finanças (MEF).

- Documentos públicos e normativos do Boletim da República.
- Comunicados e relatórios institucionais da CFM e da Nacala *Logistics* (CLN/CEAR).

c) Fontes internacionais complementares

Estas fontes foram utilizadas sobretudo para o enquadramento macroeconómico e para comparação internacional:

- Fundo Monetário Internacional (FMI) – *World Economic Outlook* (WEO) e *International Financial Statistics* (IFS), utilizados para harmonização temporal e conversões macroeconómicas.
- Banco Mundial, Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB) e JICA – Utilizados para indicadores comparativos e contextualização regional.

d) Imprensa especializada verificada

*FurtherAfrica*, *Club of Mozambique*, Carta de Moçambique, *Integrity Magazine*, *Zambia Transport & Logistics*, entre outras. Estas fontes foram utilizadas apenas para recolher informação factual verificável, sobretudo sobre cronologia de obras, decisões operacionais, acontecimentos institucionais e dados que não constam de bases oficiais.

### **Técnica de Recolha de Dados.**

A recolha consistiu em três processos complementares:

1. Extração direta de séries numéricas e dados financeiros provenientes das bases de dados internacionais (CARI e *Boston University*).
2. Leitura sistemática de relatórios institucionais, estatísticas oficiais e legislação relevante publicada pelo MEF, Boletim da República e entidades operacionais do Corredor de Nacala.
3. Análise técnico-operacional de informações provenientes da imprensa especializada e de comunicados institucionais da CFM e da Nacala *Logistics*, com foco na cronologia dos investimentos, obras e decisões estratégicas.

Quando a desagregação por origem de capital não se encontra disponível, aplica-se um indicador substituto (*proxy*) definido na Tabela 1, permitindo inferir padrões consistentes sem comprometer o rigor analítico.

## **2.6. Estratégia de Análise**

A estratégia de análise segue os indicadores definidos na Tabela 1 e organiza-se em torno das três dimensões da autonomia estratégica: política, institucional e económica. O critério temporal fundamental é a distinção entre os períodos pré-2018 e pós-2018, correspondente à adesão formal de Moçambique à Iniciativa da Rota da Seda durante a cimeira FOCAC de setembro de 2018.

### **Procedimentos analíticos utilizados**

1. Análise descritiva estruturada: Sistematização dos montantes, setores e períodos do financiamento chinês com base em CARI, *Boston University* e MEF, permitindo identificar padrões de concentração setorial e geográfica.
2. Inferência qualitativa documentada: Interpretação das evoluções política e institucional com base em documentos do Boletim da República, MEF, CFM, CIP, IESE e comunicados multilaterais, identificando mecanismos de poder estrutural no sentido conceptualizado por Strange (1988).
3. Triangulação sistemática: Cruzamento entre dados financeiros, legislação, relatórios operacionais, fontes e multilaterais, com utilização de indicadores substitutos (*proxies*) quando a informação oficial não apresenta desagregação adequada.
4. Comparação temporal coerente: análise comparativa antes e depois de 2018, permitindo identificar alterações associadas à adesão formal de Moçambique à BRI.

Esta estratégia assegura consistência interna entre as hipóteses, os indicadores e os resultados empíricos apresentados nos capítulos seguintes, evitando sobrecarga metodológica e garantindo a clareza analítica solicitada pelo orientador.

**Tabela 2.**

*Matriz de Correspondência Hipóteses — Métodos*

<b>Hipótese</b>	<b>Indicadores ou Evidências a Observar</b>	<b>Fonte de Dados</b>	<b>Técnica de Verificação</b>
H1 — O financiamento chinês em Moçambique concentra-se nos setores de transportes/infraestruturas e energia e apresenta incidência relevante no Corredor de Nacala, no período 2016–2023.	(1) % do financiamento chinês em transportes/infraestruturas e energia (vs. restantes setores), 2016–2023; (2) N.º e valor (USD) de projetos chineses no Corredor de Nacala 2016–2023; (3) <i>Proxy</i> de incidência operacional no corredor: quota de carga em ativos geridos pelo CLN/ <i>Nacala Logistics</i> (ver Tabela 1, “Poder estrutural”), quando não houver desagregação por origem de capital.	CARI <i>Database</i> (empréstimos); MEF/Boletim da República (contratos/comunicados); CFM/autoridades portuárias; CLN/Nacala <i>Logistics</i> ; imprensa especializada.	Estatística descritiva (proporções/razões); mapeamento setorial; contagem e agregação de projetos no corredor; comparação pré-2018/pós-2018 ( <i>marco observacional</i> ); triangulação documental.
H2 — Maior exposição ao financiamento chinês e a projetos em infraestruturas estratégicas associa-se a constrangimentos crescentes na autonomia estratégica de Moçambique (dimensões política, institucional e económica).	(1) Cláusulas de exclusividade, direitos preferenciais ( <i>step-in</i> ) ou veto em atos oficiais/relatórios (institucional/política); (2) Mudanças normativas/políticas que alterem o controlo/uso de ativos estratégicos (política/institucional); (3) Exposição financeira: peso da dívida bilateral RPC/total e reestruturações/renegociações (económica); (4)	Relatórios de dívida externa; Banco de Moçambique; documentos do MEF; acordos de crédito; atas parlamentares.	Análise qualitativa comparada; leitura crítica de fontes públicas; análise descritiva de dados financeiros; tendências temporais; identificação de renegociações com condicionalidades; marcador 2018

	Restrição de alternativas de financiamento/fornecedores evidenciada em processos competitivos (económica).		em séries 2016–2023
H3 – O envolvimento chinês em financiamento e empreitadas associados a componentes do Corredor de Nacala pode gerar vulnerabilidades estratégicas que condicionem a margem operacional do Estado sobre estes ativos críticos	(1) Cláusulas: presença de exclusividade, direitos preferenciais (step-in) ou veto/controlo em atos oficiais/relatórios (Boletim da República; MEF; CFM; CLN); (2) Governança/Operação: evidência de participação chinesa na gestão/operação de ativos do Corredor; (3) Concessões: duração e alterações (com foco pós-2018, quando aplicável).	Contratos de concessão (quando públicos); relatórios CFM; comunicados oficiais; imprensa especializada; documentos CLN/Nacala <i>Logistics</i> ; Boletim da República	Análise documental de contratos/atos; estudo de caso do Corredor de Nacala; identificação de padrões de governação; triangulação com fontes secundárias; verificação de cláusulas (exclusividade, step-in, veto)

---

*Nota.* Elaboração própria com base em CARI (2023), MEF (2023), CFM (2023) e Roque (2022). As hipóteses foram formuladas na Introdução e operacionalizadas nesta tabela para garantir correspondência entre questões derivadas, indicadores e técnicas. O corte temporal pré-2018/pós-2018 (adesão formal de Moçambique à BRI em 2018) é observacional e não implica causalidade; serve apenas para detetar alterações de padrão.

### 2.7. Limitações Metodológicas

Reconhecemos as seguintes limitações: dependência de fontes públicas, com possíveis lacunas ou restrições de acesso; análise baseada em fontes secundárias; e aplicação de técnicas analíticas simples, com menor profundidade estatística. Estas limitações são mitigadas pela triangulação de dados, pela utilização de fontes credíveis e pela transparência na apresentação dos resultados e pressupostos metodológicos.

Reportamos limitações e incertezas junto de cada resultado, incluindo casos em que utilizamos medidas indiretas por falta de dados diretos.

## **2.8. Considerações Éticas**

A investigação recorre exclusivamente a dados públicos e de acesso aberto; não envolve recolha de dados pessoais, entrevistas ou informação de acesso restrito. Todos os documentos consultados são de domínio público ou disponibilizados oficialmente pelas instituições competentes e são citados de forma apropriada, respeitando os direitos de autor e as boas práticas de integridade científica. Em síntese, este estudo não envolve a recolha de dados pessoais e baseia-se exclusivamente em fontes públicas e verificáveis, assegurando o cumprimento integral das normas éticas e de confidencialidade.

## **2.9. Síntese Metodológica**

Esta abordagem garante a consistência entre o quadro teórico e os dados empíricos, operacionalizada através da matriz apresentada na Tabela 1 (secção 2.1), permitindo testar com fundamentação analítica as hipóteses formuladas a partir do Realismo Económico. Esta coerência metodológica garante a validade interna do estudo e assegura que as inferências produzidas são sustentadas por evidência empírica robusta e triangulada.

### **3. O Financiamento Chinês no Corredor de Nacala (2016–2023)**

Este capítulo analisa empiricamente o padrão e a evolução do financiamento chinês no Corredor de Nacala durante o período 2016–2023, testando a primeira hipótese (H1) segundo a qual estes investimentos se concentram em setores estratégicos com impacto direto na circulação de mercadorias e no controlo de infraestruturas críticas. A análise segue a matriz de operacionalização apresentada na Tabela 1 (secção 2.1) e aplica as técnicas de recolha e análise de dados descritas na Tabela 2 (subsecção 2.5.4).

#### **3.1. Contexto Histórico e Estratégico do Corredor de Nacala**

##### **3.1.1. Evolução Histórica do Corredor**

O Corredor de Nacala constitui uma das principais artérias logísticas da África Austral, com raízes que remontam ao período colonial português. A linha ferroviária original, construída entre 1912 e 1970, tinha como finalidade ligar o interior de Moçambique e a região do Niassa ao Porto de Nacala, facilitando o escoamento da produção agrícola e mineira (Pitcher, 2008). Durante a guerra civil moçambicana (1977–1992), a infraestrutura sofreu danos substanciais, incluindo destruição parcial de troços ferroviários, pontes e instalações portuárias, o que comprometeu gravemente a sua operacionalidade comercial (Chichava, 2014). Estes danos encontram-se amplamente documentados em relatórios governamentais e na literatura especializada.

A reconstrução pós-conflito iniciou-se na década de 1990, com apoio de instituições multilaterais. Contudo, foi apenas com a descoberta de grandes reservas de carvão na província de Tete, a partir de 2005, que o Corredor de Nacala voltou a assumir centralidade estratégica na economia nacional. A Vale Moçambique, através da sua subsidiária logística, investiu aproximadamente 4,4 mil milhões de USD na modernização do corredor entre 2011 e 2017, o que incluiu a reabilitação de 912 km de linha férrea e a construção do terminal mineiro em Nacala-a-Velha (Vale, 2017). Este investimento corresponde ao desenvolvimento do Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN), que articula porto, ferrovia e terminais de manuseamento.

Esta evolução demonstra que o corredor se tornou mais do que uma infraestrutura logística: constitui agora um ativo estratégico cujo controlo influencia diretamente a posição de Moçambique nas cadeias regionais de exportação e, conseqüentemente, a sua margem de decisão soberana.

### **3.1.2. Configuração Atual e Importância Regional**

O Corredor de Nacala compreende atualmente três componentes principais: (i) a linha ferroviária Nacala–Moatize, com capacidade para transportar 18 milhões de toneladas anuais (PIDA, s.d.); (ii) o Porto de Nacala, o maior porto natural de águas profundas da costa oriental de África (CFM, 2023); e (iii) a rede rodoviária complementar que liga as províncias de Nampula, Niassa, Zambézia e Tete (CFM, 2023).

A dimensão transnacional do corredor manifesta-se através da sua extensão ao Malawi, onde a *Central East African Railways* (CEAR) opera os troços ferroviários que conectam Blantyre e Lilongwe – respetivamente a capital comercial e a capital administrativa do país – ao sistema moçambicano. Desde 2017, o corredor operou sob gestão integrada através de um consórcio que incluía inicialmente a Vale (mineradora brasileira, então com participação maioritária), a Mitsui (Japão) e os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) (*The Nation*, Malawi, 2020). Contudo, após a venda dos ativos de carvão em 2022, a Vale deixou de deter participação no corredor, passando o controlo para a *Vulcan Resources* (*Jindal Group*), em conjunto com os CFM e a Mitsui.

Esta configuração multinacional cria uma complexa teia de interesses e influências. Dados do *African Development Bank* (2020) indicam que o corredor serve diretamente uma população de aproximadamente 4,5 milhões de habitantes em Moçambique e 2 milhões no Malawi, segundo estimativas regionais daquele banco, com potencial para dinamizar o comércio regional estimado em 2,8 mil milhões de USD anuais.

A importância regional do corredor reforça, assim, o seu carácter estratégico, na medida em que o controlo da infraestrutura e da capacidade logística, influencia diretamente a autonomia do Estado moçambicano na gestão das suas relações económicas e comerciais com os países vizinhos.

### **3.2. Mapeamento do Financiamento Chinês (2016–2023)**

Informações detalhadas sobre os projetos financiados e dados de exportações encontram-se disponíveis nos Anexos A e B.

#### **3.2.1. Volume e Distribuição Temporal**

A análise dos dados da *China-Africa Research Initiative* (CARI, 2023) e dos relatórios do Ministério da Economia e Finanças de Moçambique (MEF, 2023) revela um padrão distintivo no financiamento chinês durante o período em análise. Entre 2016 e 2023, os bancos chineses comprometeram-se com empréstimos totalizando aproximadamente 2,3 mil milhões de USD para projetos em Moçambique (CARI, consulta realizada em março de 2024), dos quais aproximadamente 68 % concentraram-se em infraestruturas de transporte (45%) e energia (23%), conforme detalhado na secção 3.2.3. Este padrão confirma uma orientação preferencial do financiamento para infraestruturas críticas, sugerindo que o envolvimento chinês se concentra em setores que condicionam a conectividade logística e, por consequência, a capacidade de Moçambique controlar os fluxos comerciais estratégicos.

A distribuição temporal apresenta dois momentos distintos. O primeiro período (2016–2018) caracterizou-se por um volume relativamente moderado de novos compromissos, reflexo da “crise das dívidas ocultas” e da cautela internacional. Neste período, registaram-se principalmente desembolsos de empréstimos anteriormente contratados, particularmente para a conclusão da ponte Maputo-Katembe (785 milhões de USD do *China Exim Bank*). Embora este projeto não faça parte do Corredor de Nacala, foi incluído no total nacional para efeitos de análise temporal. Este período revela que, mesmo em contexto de isolamento financeiro externo, o financiamento chinês manteve-se como uma das poucas fontes de capital disponível para projetos estruturantes, reforçando a sua posição enquanto financiador de último recurso.

O segundo período (2019–2023), posterior à adesão formal de Moçambique à BRI em 2018, demonstra uma aceleração significativa. Os dados indicam novos compromissos de aproximadamente 1,4 mil milhões de USD, com destaque para projetos no setor energético e para a modernização de infraestruturas de transporte, incluindo componentes associados ao Corredor de Nacala. No mesmo intervalo, regista-se igualmente um aumento expressivo

da China enquanto destino das exportações moçambicanas, aproximando-se dos dois principais mercados de destino em 2023. Embora este crescimento reflita ganhos económicos relevantes — resultantes sobretudo da expansão das exportações de carvão e alumínio —, ele sugere também uma especialização crescente das exportações em direção ao mercado chinês. Esta tendência, embora positiva no curto prazo, pode aumentar a vulnerabilidade externa caso a procura chinesa se altere ou as condições de negociação se tornem menos favoráveis.

### 3.2.2. Fontes de Financiamento

Os dados relativos à dívida externa de Moçambique apresentam variações consoante as fontes consultadas, incluindo os boletins do Ministério da Economia e Finanças (MEF), a base de dados CARI e o *Chinese Loans to Africa Database da Boston University*. As discrepâncias decorrem sobretudo da inclusão ou exclusão de garantias e compromissos futuros, bem como da diferença entre a percentagem da China no conjunto dos credores bilaterais e no total da dívida externa. A evolução da participação da China na dívida externa de Moçambique entre 2019 e 2025 encontra-se sistematizada na Tabela 4, evidenciando a transição de valores reportados como percentagem entre credores bilaterais (2019–2023) para valores sobre o total da dívida externa (2024–2025). Estas diferenças metodológicas não alteram, contudo, a tendência estrutural de aumento do peso relativo da China enquanto credor, o que é relevante para esta investigação na medida em que condiciona a margem de negociação e gestão da dívida por parte do Estado moçambicano.

**Tabela 3**

*Participação da China na Dívida Externa de Moçambique (2019–2025)*

---

Período	Métrica publicada	Valor	Fonte
2019-II	% da China entre bilaterais	~21%	MEF, 2019 (Boletim Dívida)
2020-II	% da China entre bilaterais	~20%	MEF, 2020 (Boletim Dívida)

---

2022-I	% da China entre bilaterais	~19%	MEF, 2022 (Boletim Dívida)
2023-II	% da China entre bilaterais; bilaterais ≈ 39% do total	15,8% (≈ 6,2% do total)	MEF, 2023 (Boletim Dívida)
2024–2025 (I trim.)	% da China no total	~14,1%	MEF, 2024; RTP, 2025

---

*Nota.* Elaboração própria com base em boletins oficiais do MEF (2019–2024) e imprensa económica (RTP, 2025). Entre 2019–2023 reporta-se a participação da China entre credores bilaterais; em 2024–2025 reporta-se a percentagem sobre o total da dívida externa.

### 3.2.3. Concentração Setorial e Geográfica

A aplicação dos indicadores definidos na Tabela 1 (secção 2.1) permite identificar uma forte concentração setorial do financiamento chinês. A análise dos dados disponíveis revela:

- Transportes e Infraestruturas. Este setor absorveu aproximadamente 45% do financiamento total chinês para Moçambique no período 2016–2023. Os montantes associados aos principais projetos — estimados por triangulação entre fontes oficiais e bases de dados internacionais — são:

(i) modernização de troços ferroviários ligados ao Corredor de Nacala: ≈ 380 milhões USD;

(ii) melhoramentos no Porto de Nacala: ≈ 120 milhões USD;

(iii) reabilitação de estradas de acesso e logística associada: ≈ 95 milhões USD.

Estas estimativas resultam da combinação de dados da *China-Africa Research Initiative* — CARI (2023), da *Chinese Loans to Africa Database* (Boston University, 2024), de relatórios do Ministério da Economia e Finanças (MEF, 2023) e de imprensa especializada (*FurtherAfrica*, 2024; Carta de Moçambique, 2025). Não existe desagregação oficial integral

por projeto, pelo que se adota um valor consolidado baseado nas fontes mais consistentes disponíveis.<sup>24</sup>

Os dados operacionais recentes confirmam igualmente a expansão do Porto de Nacala. Em 2022 foram manuseadas cerca de 2,7 milhões de toneladas, aumentando para aproximadamente 3,1 milhões em 2023, representando um recorde anual. Para 2024, informações preliminares indicam um crescimento adicional de cerca de 7,6%, ultrapassando pela primeira vez o marco de 100.000 TEU — equivalente a cerca de 1,4 milhões de toneladas (CFM, dados divulgados por Carta de Moçambique, 2025; *Integrity Magazine*, 2024).

A Nacala *Logistics* registou igualmente expansão do transporte regional para 647 mil toneladas em 2024, incluindo cerca de 150 mil toneladas de carvão provenientes de Moatize, reforçando as ligações entre Moçambique, Malawi e Zâmbia (*Zambia Transport & Logistics*, 2025).

Apesar destes avanços, o Banco Mundial (2023a; 2023b) assinala que persistem desafios estruturais — como custos logísticos elevados, barreiras não-tarifárias e vulnerabilidade a eventos climáticos — que limitam o pleno aproveitamento do potencial do Corredor de Nacala.

- Energia. Representa aproximadamente 23% do financiamento total. Os investimentos concentraram-se sobretudo em linhas de transmissão elétrica que servem o corredor e em projetos hidroelétricos na região centro-norte. O projeto da linha de transmissão Tete-Maputo, parcialmente financiado pelo *China Exim Bank*, exemplifica esta categoria. Embora não se localize diretamente no Corredor de Nacala, integra a rede energética nacional com impacto indireto na região.

---

<sup>24</sup> As estimativas foram obtidas por triangulação entre CARI (2023), *Chinese Loans to Africa Database* (Boston University, consulta em março de 2024), MEF (2023) e imprensa especializada (*FurtherAfrica*, 2024 e Carta de Moçambique, 2025). Estas fontes apresentam diferenças de desagregação por projeto, pelo que os valores apresentados representam consolidações coerentes para efeitos analíticos.

- Outros Setores. Os restantes 32% distribuem-se por agricultura, telecomunicações e projetos sociais, com menor relevância estratégica para os objetivos desta investigação.

Tal como demonstrado nesta análise setorial, a ausência de desagregação oficial completa dos dados também afeta a identificação precisa das modalidades de financiamento o que exige cautela na interpretação dos dados apresentados na secção seguinte.

### **3.2.4. Instrumentos e Modalidades de Financiamento**

O financiamento chinês associado ao Corredor de Nacala recorre a diferentes modalidades, refletindo padrões amplamente documentados em outros contextos africanos, como os corredores ferroviários Addis Abeba–Djibuti (Etiópia–Djibuti) e Mombasa–Nairobi (Quênia) (Acker & Bräutigam, 2021; *African Development Bank*, 2020). Estes exemplos ilustram a diversidade de instrumentos usados pela China em grandes projetos de transporte em África, ainda que os termos exatos de alguns contratos moçambicanos não sejam integralmente públicos.

- Empréstimos concessionais – De acordo com o *China-Africa Research Initiative* (CARI, 2023) e estudos do Banco Africano de Desenvolvimento (2020), esta é uma modalidade comum no financiamento de infraestruturas em África, caracterizada por condições mais favoráveis do que as de mercado (juros reduzidos e períodos de carência mais longos). No caso de Moçambique, relatórios do Ministério da Economia e Finanças (MEF, 2023) confirmam o recurso a linhas concessionais para projetos de transporte, embora nem todos os termos estejam publicamente divulgados.
- Créditos à exportação (ou créditos fornecedores) – Esta modalidade, frequentemente utilizada pela *China Exim Bank*, vincula o financiamento à aquisição de bens e serviços de empresas chinesas. É amplamente documentada em projetos ferroviários africanos (Acker & Bräutigam, 2021) e corresponde ao padrão observado na modernização ferroviária moçambicana, onde empresas como a *China Railway 20th*

*Bureau Group* desempenharam simultaneamente funções de fornecedoras e executoras.

- Financiamento comercial – Em projetos com retorno económico mais direto, como terminais portuários ou expansões logísticas, observa-se o recurso a empréstimos comerciais em condições de mercado. Este tipo de instrumento é descrito por Usman (2021) como parte integrante da estratégia chinesa em África, embora os termos exatos para Nacala careçam de divulgação pública completa.

**Nota metodológica:** Esta investigação baseia-se em dados de fontes públicas oficiais (CARI, MEF, CFM) e literatura académica especializada. Quando termos específicos de contratos (taxas de juro, prazos, garantias ou cláusulas) não estão publicamente disponíveis, limita-se a referir padrões gerais documentados em contextos regionais similares (Acker & Bräutigam, 2021; AfDB, 2020), evitando atribuir valores exatos sem confirmação documental. As percentagens e estimativas apresentadas ao longo deste capítulo resultam de triangulação metodológica entre múltiplas fontes e devem ser interpretadas como aproximações fundamentadas, não como valores definitivos.

### **3.3. Análise de Padrões e Tendências**

#### **3.3.1. Evolução da Participação Chinesa no Corredor de Nacala**

A análise longitudinal revela uma transformação qualitativa na natureza do envolvimento chinês no Corredor de Nacala. Inicialmente focado em projetos discretos de infraestrutura, o financiamento chinês evoluiu para uma abordagem mais integrada, abrangendo múltiplos componentes do sistema logístico.

Dados dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM, 2023) indicam que a quota chinesa nos fluxos de carga movimentados no corredor aumentou de aproximadamente 12 % em 2016 para 28 % em 2023. Trata-se de estimativa baseada em relatórios dos CFM, aplicando a *proxy* metodológica definida na Tabela 1; os dados disponíveis apresentam limitações de desagregação, o que justifica a utilização de *proxies* para identificar a participação chinesa.

Este aumento da participação chinesa na movimentação de carga indica não apenas maior presença económica, mas também um reforço da capacidade de influência sobre a gestão operacional do corredor, um fator relevante para a análise da autonomia do Estado moçambicano.

### 3.3.2. Comparação com Outros Financiadores

**Tabela 4**

*Financiamento no Corredor de Nacala por fonte (2016–2023)*

---

<b>Financiador</b>	<b>Montante (USD milhões)</b>	<b>Foco Principal</b>
China (bancos públicos + empresas)	~595	Ferrovias, infraestrutura logística
Vale/Mitsui (privado)	~800	Operação mineira, manutenção ferroviária
JICA (Japão)	~450	Porto, formação técnica
Banco Africano de Desenvolvimento	~320	Rede rodoviária, integração regional

---

*Nota.* Elaboração própria com base em dados do MEF (2023), AfDB (2020), JICA (2020) e *China Africa Research Initiative* (2023). Os valores são aproximados e refletem compromissos financeiros no período. Devido à existência de cofinanciamentos em projetos conjuntos (ex.: Vale–CFM, China–AfDB em infraestrutura rodoviária), os montantes não devem ser somados diretamente. O financiamento chinês (~595 milhões USD) representa o maior volume entre os financiadores públicos identificados.

Esta diversificação revela que a China é o maior financiador público do Corredor de Nacala no período 2016–2023, representando cerca de 595 milhões de USD em investimentos estatais diretos, à frente da JICA (450 milhões USD) e do AfDB (320 milhões USD). Quando se inclui o investimento privado, a Vale/Mitsui lidera, com cerca de 800 milhões de USD aplicados na operação e manutenção ferroviária. A presença chinesa destaca-se particularmente na componente ferroviária estratégica, enquanto o Japão privilegia o desenvolvimento portuário e o AfDB a integração rodoviária regional. Este padrão evidencia um sistema de competição e complementaridade setorial, onde cada financiador consolida

influência em domínios específicos alinhados com os respetivos interesses geopolíticos e económicos. No entanto, a posição da China na infraestrutura ferroviária — componente que concentra o fluxo de exportações estratégicas — confere-lhe uma influência particularmente sensível, uma vez que o controlo das rotas logísticas condiciona a margem de decisão soberana do Estado sobre a circulação de recursos chave.

### 3.4. Teste da Hipótese H1

#### 3.4.1. Evidência Empírica

A hipótese H1 postula que “o financiamento chinês em Moçambique se concentra nos setores de transportes/infraestruturas e energia e apresenta incidência relevante no Corredor de Nacala, no período 2016–2023”. A análise dos dados fornece forte suporte empírico:

- Concentração Setorial: 68% do financiamento chinês concentrou-se em transportes/infraestruturas (45%) e energia (23%).
- Incidência no Corredor de Nacala: Identificaram-se pelo menos 8 projetos diretamente relacionados, totalizando aproximadamente 595 milhões de USD. Identificação feita por triangulação entre (CARI, 2023), MEF (2023) e relatórios CFM (apresentamos uma lista detalhada dos projetos em Anexo A).

**Nota de contextualização:** Conforme discutido na subsecção 3.2.3, os instrumentos de financiamento seguem padrões regionais amplamente documentados para projetos chineses em África (Acker & Bräutigam, 2021; *African Development Bank*, 2020), mas os termos específicos relativos ao Corredor de Nacala permanecem parcialmente indisponíveis em fontes públicas. Dada esta limitação, as interpretações aqui apresentadas baseiam-se em dados triangulados e devem ser entendidas como aproximações fundamentadas e não como valores definitivos.

**Indicador Proxy** – A quota de carga movimentada em ativos com participação chinesa no CLN/Nacala *Logistics* aumentou de 12 % em 2016 para 28 % em 2023, sugerindo influência operacional crescente. Este valor resulta da aplicação da *proxy* definida na Tabela 1, utilizando dados dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM, 2023) e triangulação metodológica descrita na secção 2.1.

### **Tabela 5**

#### *Síntese do financiamento chinês no Corredor de Nacala (2016–2023)*

<b>Setor</b>	<b>N. ° Projetos</b>	<b>Valor (USD milhões)</b>	<b>% Do Total</b>
Transportes	5	515	86,6%
Energia	2	75	12,6%
Outros	1	5	0,8%
Total	8	595	100%

Elaboração própria com base em (CARI, 2023), MEF (2016–2023) e CFM (2023). O detalhamento completo encontra-se no Anexo A.

**Nota.** As percentagens apresentadas resultam de triangulação aproximada de várias fontes (CARI, 2023; MEF, 2023) e não de dados oficiais integralmente desagregados. Devem, por isso, ser interpretadas como estimativas indicativas e não como valores definitivos. O total de 595 milhões USD corresponde à componente chinesa estimada dos projetos relacionados com o Corredor de Nacala, conforme detalhado no Anexo A.

### **3.4.2. Análise Comparativa Temporal**

A comparação entre os períodos pré-2018 e pós-2018 revela padrões distintivos:

- 2016–2018: Financiamento médio anual de ~215 milhões de USD, incidência no Corredor de Nacala de 18 % do total (CARI, 2023; MEF, 2023).
- 2019–2023: Financiamento médio anual de ~280 milhões de USD, incidência no corredor de 31 % e maior diversificação de instrumentos (CARI, 2023; MEF, 2023).

Esta evolução sugere intensificação estratégica após a adesão de Moçambique à BRI, em linha com padrões observados noutros países africanos (Acker & Bräutigam, 2021). Por exemplo, a Etiópia e o Djibuti, parceiros da BRI desde o seu lançamento em 2013, registaram forte aumento de financiamento chinês após a modernização da linha ferroviária Addis Abeba–Djibuti; de modo semelhante, o Quênia, que assinou memorando de entendimento

com a BRI em 2017, viu intensificar-se o crédito chinês e a diversificação de instrumentos com o projeto ferroviário Mombasa–Nairobi *Standard Gauge Railway*.

### **3.5. Implicações dos Padrões Identificados**

#### **3.5.1. Dimensão Económica**

Os padrões de financiamento identificados têm implicações económicas multifacetadas. Por um lado, o investimento chinês tem contribuído para reduzir o défice de financiamento infraestrutural, estimado pelo Banco Mundial (2023) em aproximadamente 1,2 mil milhões de USD anuais no setor dos transportes moçambicano. Por outro, a concentração setorial e geográfica do financiamento pode estar a criar dependências estruturais. A nível nacional, a quota da China nas exportações de Moçambique evoluiu de 4,3% em 2016 para 14,2% em 2023 (ver dados em Anexo B), evidenciando crescente integração comercial entre os dois países.

#### **3.5.2. Dimensão Estratégica**

Três aspetos emergem da análise documental:

- **Controlo Operacional** – A presença de empresas chinesas na manutenção ferroviária e no fornecimento de equipamentos portuários cria dependências técnicas e operacionais, sobretudo no segmento Nacala–Moatize e nas operações portuárias modernizadas (CFM, 2023; MEF, 2023).
- **Integração Regional** – O Corredor de Nacala é amplamente reconhecido em documentos estratégicos como o *Programme for Infrastructure Development in Africa* (PIDA, s.d.) e relatórios do *African Development Bank* (AfDB, 2020) como um eixo prioritário para a conectividade entre Moçambique, Malawi e Zâmbia.

Estes documentos listam várias iniciativas — por exemplo, propostas de extensões rodoviárias e logísticas para fortalecer os elos entre Nacala, Lilongwe e Lusaka — que permanecem em fase de proposta ou planeamento e, por isso, servem mais como indicadores de potencial do que como evidências conclusivas.

Além destas intenções, o financiamento chinês já materializou ligações regionais concretas: a modernização da ferrovia Nacala–Moatize e o fortalecimento do porto permitem atualmente o escoamento de carvão do Malawi e da Zâmbia, alinhando-se com práticas da BRI. A *China Railway 20th Bureau Group*, atuando como empreiteira e financiadora parcial, replicou no Corredor de Nacala modelos semelhantes aos aplicados em outros corredores africanos ligados à BRI (por exemplo, Addis Abeba–Djibuti e Mombasa–Nairobi), onde o crédito chinês viabilizou infraestruturas transfronteiriças e fomentou novos fluxos comerciais regionais (Acker & Bräutigam, 2021).

Estas experiências demonstram que o financiamento chinês facilita a integração regional ao alinhar o Corredor de Nacala com redes logísticas mais amplas da BRI na África Oriental e Austral.

- Capacidade Negocial – Apesar da crescente diversificação de financiadores (ex.: JICA e AfDB), cláusulas de complementaridade identificadas parcialmente em comunicados do MEF (2023) limitam a concorrência direta em certos componentes, sugerindo que a posição chinesa mantém peso estratégico nas negociações de financiamento.

### **3.6. Síntese e Conclusões Parciais**

A análise dos fluxos financeiros confirma a H1: concentração do financiamento chinês em transportes/infraestruturas (68%) e energia, com incidência significativa no Corredor de Nacala (2016–2023). Foram identificados 595 milhões de USD de origem chinesa diretamente associados ao corredor, correspondentes a aproximadamente 26% do total nacional de financiamento chinês e representando o maior volume entre os financiadores públicos (China: 595M USD; JICA: 450M USD; AfDB: 320M USD). Quando incluído o investimento privado, a Vale/Mitsui lidera com 800 milhões de USD aplicados na operação e manutenção ferroviária.

Mais significativo que o volume absoluto é a dimensão operacional: a quota de carga movimentada em ativos com participação chinesa no corredor cresceu de 12% (2016) para

28% (2023), evidenciando que o financiamento se traduz em controlo efetivo de infraestruturas estratégicas.

A comparação entre financiadores revela três padrões distintivos: (i) a China concentra-se na componente ferroviária (espinha dorsal do corredor), enquanto o Japão privilegia o porto e o AfDB as estradas; (ii) o financiamento chinês caracteriza-se por maior rapidez de implementação e escala concentrada em infraestruturas críticas, em contraste com a abordagem fragmentada de outros financiadores; (iii) emerge um sistema de competição e complementaridade setorial, onde cada financiador consolida influência em domínios específicos.

Estes resultados têm implicações diretas para a autonomia estratégica de Moçambique. Com base nestas evidências, o Capítulo 4 aprofunda a análise, avaliando de que forma esta configuração de financiamento e controlo operacional — expressa nas hipóteses H2–H3 — constrange a capacidade decisória do Estado moçambicano e gera consequências políticas e institucionais para a governação sectorial (ver subsecção 4.5.2 para os efeitos na integração regional).

## **4. Impactos e Implicações do Financiamento Chinês para Moçambique**

### **4.1. Enquadramento Analítico**

A análise dos impactos e implicações do financiamento chinês para Moçambique requer um enquadramento analítico que permita avaliar, de forma sistemática, as dimensões política, institucional e económica da autonomia do Estado. A abordagem analítica adotada segue a perspetiva do realismo crítico, segundo a qual os fenómenos sociais possuem uma realidade objetiva, mas as suas causas e mecanismos não são diretamente observáveis, devendo ser identificados através de análise contextual e interpretação fundamentada (Bhaskar, 1998; Benton & Craib, 2010). O realismo económico constitui o quadro teórico que permite compreender como as relações de poder estruturais moldam a autonomia do Estado, sobretudo em contextos de dependência financeira e controlo de infraestruturas estratégicas. Retomando as definições apresentadas na subsecção 2.4.1, estas dimensões representam três eixos complementares, coerentes com abordagens de autonomia estratégica e interdependência discutidas por Baldwin (1985) e Keohane & Nye (2012):

- Autonomia política, entendida como a capacidade do Estado para formular e executar decisões soberanas em política externa e doméstica, sem constrangimentos impostos por atores externos;
- Autonomia institucional, associada à robustez e independência das estruturas de governação, regulação e supervisão;
- Autonomia económica, medida pela capacidade de diversificação de fontes de financiamento e de parceiros comerciais, bem como pela resiliência a choques externos.

Para operacionalizar estas dimensões e testar as hipóteses H2 e H3, foi elaborada a Tabela 4.1 – Matriz de Indicadores para Teste de H2 e H3, que sintetiza os principais indicadores, critérios de avaliação e fontes de verificação. Esta matriz garante consistência com o quadro teórico definido no Capítulo 2 e permite articular, de forma comparativa, as evidências recolhidas no período de análise (2016–2023).

Além disso, este enquadramento reconhece as limitações metodológicas identificadas anteriormente: a confidencialidade de alguns contratos de financiamento e a ausência de dados anuais completos em determinadas áreas obrigam à triangulação entre múltiplas fontes — incluindo relatórios oficiais (MEF, CFM), bases de dados internacionais (CARI, AfDB, *World Bank*), imprensa especializada e estudos académicos, como os trabalhos de Acker & Brautigam, de 2021; e de Castel-Branco, de 2023. Deste modo, o presente capítulo desenvolve a análise necessária para verificar a hipótese H2 — relativa à autonomia estratégica — e a hipótese H3 — referente às vulnerabilidades estratégicas —, estabelecendo a ligação entre os padrões identificados no Capítulo 3 e as implicações para Moçambique.

### **Tabela 6**

*Matriz de Indicadores para Teste de H2 e H3*

---

Dimensão	Indicador Principal	Fonte de Verificação	Critério de Avaliação
Política	Padrão de votações na ONU (2016–2023)	Registos oficiais da ONU; imprensa	Grau de alinhamento com posições chinesas (>60% indica convergência)
	Participação em FOCAC e compromissos BRI	Comunicados FOCAC; MNE Moçambique	Evidência de compromissos públicos alinhados à China
	Declarações conjuntas sino-moçambicanas	MNE Moçambique; imprensa especializada	Identificação de condicionalidades políticas explícitas ou implícitas
Institucional	Estruturas de supervisão e governação do Corredor de Nacala	Relatórios CFM; MEF; IESE	Existência de mecanismos locais robustos (vs. controlo externo)

---

	Alterações legislativas/regulatórias (2016–2023)	Boletim da República; IESE	Número e natureza das alterações ligadas a projetos chineses
	Transparência e <i>accountability</i>	Relatórios parlamentares; imprensa	Grau de divulgação pública e fiscalização efetiva
Económica	Evolução da dívida bilateral China–Moçambique	MEF; Banco de Moçambique; CARI	Peso relativo (>25% da dívida externa indica dependência elevada)
	Concentração de exportações para a China (quota %)	INE; UN <i>Comtrade</i> ; <i>TrendEconomy</i>	Aumento significativo (>10% do total nacional sugere vulnerabilidade)
	Alternativas de financiamento (JICA, AfDB, Banco Mundial)	Relatórios AfDB, JICA, Banco Mundial	Diversificação efetiva vs. <i>lock-in</i> <sup>25</sup> com a China
Estratégica (H3)	Participação da RPC em gestão de infraestruturas críticas	Relatórios CFM; imprensa especializada	Grau de controlo estrangeiro em ativos estratégicos
	Vulnerabilidades regionais e dependências tecnológicas	Estudos SADC; casos BRI comparáveis	Evidência de riscos de <i>lock-in</i> tecnológico e exposição regional

*Nota.* Elaboração própria com base em MEF (2023), CFM (2023), IESE, UN *Comtrade*, *TrendEconomy*, AfDB, JICA, Banco Mundial

<sup>25</sup> *Lock-in*: situação em que um contrato ou acordo cria dependência tecnológica ou contratual excessiva de um único parceiro, dificultando a mudança futura sem custos elevados ou riscos operacionais significativos.

Esta matriz operacionaliza o teste das hipóteses H2 (constrangimentos crescentes na autonomia estratégica associados ao financiamento chinês) e H3 (vulnerabilidades estratégicas no Corredor de Nacala). Os indicadores foram definidos no Cap. 2 e são aqui operacionalizados empiricamente.

#### **4.1.1. Metodologia de Avaliação e Limitações**

A avaliação dos impactos do financiamento chinês segue a matriz de operacionalização apresentada na Tabela 1 (secção 2.1) e aplica as técnicas analíticas definidas no Capítulo 2. Esta secção resume apenas os aspetos metodológicos específicos da análise desenvolvida neste capítulo.

Abordagem analítica. Para cada dimensão da autonomia estratégica (política, institucional e económica), aplicam-se os indicadores definidos na Tabela 6 (subsecção 4.1.1), combinando:

- análise quantitativa de dados financeiros e comerciais (MEF, INE, CARI, UN *Comtrade*);
- análise qualitativa de documentos oficiais e relatórios institucionais (Boletim da República, CFM, CIP, IESE);
- triangulação com fontes internacionais (AfDB, JICA, Banco Mundial).

Tratamento de limitações. A confidencialidade de alguns contratos limita a verificação de cláusulas específicas. Quando dados diretos não estão disponíveis, recorre-se a indicadores substitutos (*proxies*) definidos na Tabela 1, explicitando as incertezas associadas.

Verificação de hipóteses. As hipóteses H2 e H3 são testadas nas secções 4.2 a 4.5, seguindo a correspondência estabelecida na Tabela 2 (subsecção 2.5.4). A secção 4.6 sintetiza os resultados.

### **4.2. Impactos na Autonomia Política**

#### **4.2.1. Posicionamento Geopolítico**

Entre 2016 e 2023, Moçambique manteve um padrão de convergência estratégica com a República Popular da China em fóruns multilaterais, tendência que se intensificou após a adesão formal à BRI. Durante o seu mandato como membro não-permanente do Conselho de Segurança da ONU (2023-2024), esta convergência tornou-se visível em votações-chave,

particularmente em questões sensíveis onde a China tinha interesses estratégicos claros<sup>26</sup>. Este alinhamento não deve ser interpretado como mera coincidência diplomática, mas como resultado de uma relação estrutural que combina cooperação económica, financiamento externo e coordenação política.

Moçambique participou ativamente nas cimeiras do Fórum de Cooperação China–África (FOCAC) em Pequim (2018) — onde formalizou a adesão à BRI — e em Dakar (2021), reforçando compromissos políticos e financeiros no quadro desta iniciativa<sup>27</sup>. Comparativamente ao período pré-2016, observa-se maior alinhamento estratégico e crescente participação em plataformas regionais patrocinadas pela China. Este padrão sugere que o aprofundamento dos laços económicos contribui para a formação de expectativas de alinhamento político, com implicações para a capacidade do Estado moçambicano de manter margens autónomas de decisão em arenas multilaterais.

#### 4.2.2. Margem de Decisão Soberana

Comunicados conjuntos sino-moçambicanos enfatizam uma “parceria de iguais” (*A Partnership of Equals*<sup>28</sup>), mas incluem linguagem sobre “apoio mútuo em questões de interesse central”<sup>29</sup>. Embora não haja provas públicas de condicionalidades explícitas,

---

<sup>26</sup> Em outubro de 2023, Moçambique votou a favor de uma proposta russa sobre Gaza, alinhando-se com China e a Rússia (UN Press SC/15462). Em novembro de 2023, apoiou uma emenda à Resolução 2712, novamente convergindo com a posição chinesa (S/RES/2712). Este padrão sugere uma diplomacia cautelosa que evita confrontos com grandes potências das quais depende para financiamento de infraestruturas críticas, preservando os benefícios da cooperação no quadro da BRI.

<sup>27</sup> O FOCAC Dakar Action Plan (2022–2024) inclui Moçambique como signatário e reafirma compromissos para fortalecer a conectividade e a cooperação em infraestrutura (FOCAC, 2021).

<sup>28</sup> É um termo comum na diplomacia chinesa, amplamente usado em comunicados da China–África e especialmente no *White Paper China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals* (State Council Information Office, 2021), refletindo a retórica de cooperação Sul–Sul promovida por Pequim desde o início do seu envolvimento moderno com o continente africano.

<sup>29</sup> Comunicado conjunto China–Moçambique, Ministério dos Negócios Estrangeiros de Moçambique (2021). O documento reafirma o princípio de “Uma Só China”, expressa apoio mútuo em matérias consideradas de interesse vital para cada parte (por exemplo, integridade territorial e segurança), e destaca a cooperação em transportes, energia e desenvolvimento económico no âmbito da BRI.

análises académicas indicam que tais cláusulas podem criar incentivos subtis para o alinhamento diplomático<sup>30</sup>.

Apesar disso, a margem formal de decisão doméstica permanece: as concessões de infraestrutura e os acordos de financiamento são aprovados pelos órgãos de decisão moçambicanos — como o Conselho de Ministros, a Assembleia da República ou entidades reguladoras competentes — e não existem evidências de que Pequim imponha diretamente políticas fiscais ou sociais específicas. No entanto, a dependência crescente de capital chinês pode gerar autocontenção estratégica, um fenómeno também identificado noutros países BRI<sup>31</sup>, como Sri Lanka, que evitou adotar posições críticas após dificuldades com o Porto de Hambantota, ou o Quênia, que tem mantido cautela em renegociar cláusulas da ferrovia SGR para não comprometer novos financiamentos (Brautigam, 2020; Acker & Brautigam, 2021). Assim, a influência opera menos através de imposição direta e mais através de mecanismos de condicionamento indireto, nos quais a necessidade de manter o acesso ao financiamento leva, na prática, à limitação da margem efetiva de decisão soberana.

#### 4.2.3. Controlo de Infraestruturas Estratégicas

Empresas chinesas estiveram envolvidas na modernização do Porto de Nacala e na reabilitação de troços ferroviários do Corredor de Nacala, atualmente operados pela Nacala *Logistics* (CLN/CEAR). Embora a gestão estratégica permaneça formalmente moçambicana, a dependência de tecnologia, manutenção e financiamento chineses cria vulnerabilidades técnicas. Esta dependência operacional traduz-se naquilo que Susan Strange (1988) define como poder estrutural: a capacidade de um ator controlar os termos de funcionamento de sistemas essenciais, mesmo sem exercer autoridade direta sobre eles. A Adenda ao Contrato do Terminal Portuário do Carvão de Nacala-a-Velha (Boletim da

---

<sup>30</sup> Brautigam, D. (2020). *A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy: The rise of a meme*. *Area Development and Policy*, 5(1), 1–14.

<sup>31</sup> Acker, K., & Brautigam, D. (2021). *Twenty Years of Data on China's Africa Lending*. SAIS-CARI Policy Brief.

República, 2016) formalizou ajustes à concessão, incluindo extensão de prazos e flexibilização de requisitos de investimento.

Esta análise baseia-se em documentos públicos — Boletim da República (2016), comunicados do MEF (2023) e da CFM (2023), imprensa especializada verificada (*Club of Mozambique*, 2017; *FurtherAfrica*, 2024; *Integrity Magazine*, 2024; *Zambia Transport & Logistics*, 2025) — e relatórios independentes do CIP (2015, 2020, 2022) e do IESE (2021, 2023). Estes documentos apontam para cláusulas de preferência a fornecedores chineses em fases de expansão, embora os contratos completos permaneçam confidenciais, o que limita a verificação integral dessas disposições. Estudos prévios, como Nahamire & CIP (2015), já identificavam padrões semelhantes de baixa transparência e favorecimento contratual no Porto de Nacala. Os contratos de concessão ferroviária confirmam ainda assistência técnica prolongada e suporte operacional externo: estima-se que mais de 60 % do equipamento ferroviário seja de origem chinesa e que técnicos enviados por empresas chinesas desempenhem papéis-chave na manutenção, reforçando a dependência operacional.

A presença continuada de assistência técnica externa sugere que a autonomia formal de gestão não corresponde a uma autonomia operacional plena, uma vez que a funcionalidade da infraestrutura depende de competências, peças e suporte externo.

Em comparação, os corredores de Maputo e Beira apresentam maior diversidade de financiadores — incluindo o AfDB, a JICA, o Banco Mundial e consórcios privados —, enquanto o Corredor de Nacala apresenta maior peso relativo de financiamento e tecnologia chineses, embora também conte com apoios relevantes, como os da JICA na área portuária. Esta configuração reforça a sua integração do Corredor de Nacala em redes regionais de transporte impulsionadas pela BRI. O Porto de Nacala funciona como ponto central destas ligações, conectando Moçambique ao Malawi e à Zâmbia e reforçando a sua relevância geopolítica como ativo estratégico para a China e para a região. Assim, o controlo de componentes críticos da infraestrutura reforça a centralidade estratégica da China no corredor, condicionando a capacidade de Moçambique reconfigurar autonomamente o modelo de gestão ou procurar fornecedores alternativos.

Síntese da Secção 4.2 — Autonomia Política

Em síntese, os impactos na autonomia política de Moçambique manifestam-se por três mecanismos interligados: (i) o crescente alinhamento geopolítico com posições chinesas em fóruns multilaterais e iniciativas como o FOCAC e a BRI; (ii) a autocontenção estratégica nas decisões soberanas, em resultado de incentivos implícitos e da perceção de risco em contrariar um parceiro financeiro dominante; e (iii) a dependência técnico-operacional em infraestruturas críticas, sobretudo no Corredor de Nacala, onde tecnologia, manutenção e financiamento chineses desempenham papel central. Embora a soberania formal do Estado moçambicano permaneça intacta — com aprovações internas realizadas por órgãos nacionais —, estes fatores sugerem constrangimentos crescentes à margem efetiva de decisão política, validando parcialmente a componente política da hipótese H2.

### **4.3. Impactos na Autonomia Institucional**

#### **4.3.1. Capacidade de Governação**

As estruturas de supervisão do Corredor de Nacala envolvem vários níveis institucionais. Formalmente, os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) detêm autoridade sobre a concessão ferroviária e portuária, enquanto o Ministério dos Transportes e Comunicações define a política setorial. As operações diárias e a manutenção são, contudo, geridas pela Nacala *Logistics* (CLN/CEAR), onde parceiros privados e operadores chineses têm papel central. Esta divisão cria dependências técnicas e operacionais que fragilizam a governação direta do Estado (CFM, 2023; MEF, 2023). Ou seja, a titularidade jurídica permanece nacional, mas a capacidade efetiva de dirigir e coordenar a operação depende de competências e recursos externos, limitando a autonomia operacional.

Entre 2016 e 2019, a estrutura de supervisão do Corredor de Nacala manteve-se praticamente inalterada: os CFM eram formalmente responsáveis pela fiscalização, mas dispunham apenas de 15 inspetores técnicos para toda a região Norte, cobrindo não só o Corredor de Nacala como outras linhas secundárias (MEF, 2023; CFM, 2023). As auditorias externas independentes eram raras — registaram-se apenas duas auditorias formais publicadas nesse período, segundo *FurtherAfrica* (2024) e *360Mozambique* (2025), que apresentam análise retrospectiva sobre eventos de 2016-2019). A baixa frequência de auditorias reduz a

capacidade do Estado de identificar irregularidades, avaliar desempenho e impor correções contratuais, fragilizando o controlo institucional.

Após 2019, com a reestruturação societária da Nacala *Logistics* (CLN/CEAR) e a integração mais direta de parceiros chineses, foi criada uma Unidade Conjunta de Monitorização para o terminal de Nacala-a-Velha e para os principais troços ferroviários. Esta unidade contava inicialmente com 3 técnicos moçambicanos permanentes e 12 consultores externos contratados pelos operadores, revelando assimetrias significativas de capacidade técnica e dependência de expertise estrangeira. Em 2020 e 2022, registaram-se dois programas de capacitação financiados externamente, organizados pelo Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB) e pela JICA, para melhorar competências em gestão de concessões e segurança operacional (AfDB, 2023; JICA, 2022). Contudo, até 2023, não há evidências de que estes programas tenham resultado em redução significativa da dependência de consultores externos. Assim, apesar dos esforços de capacitação, verifica-se um desfasamento persistente entre a formação recebida e a autonomia técnica necessária para operar e fiscalizar sistemas complexos de logística ferroviária.

Comparando com o período pré-2016 — quando o envolvimento chinês era mais limitado e o corredor operava com apoio técnico substancial da Vale e Mitsui — nota-se uma mudança: se antes os CFM desempenhavam um papel de coordenação mais direto, hoje as decisões operacionais dependem fortemente de consultores estrangeiros e operadores privados. A transição de um modelo de coordenação estatal para um modelo de gestão partilhada reduz a capacidade do Estado de impor prioridades de interesse público quando estas divergem das estratégias dos operadores.

Esta evolução evidencia três desafios para a autonomia institucional: (i) capacidade técnica insuficiente para monitorizar empreendimentos de grande escala, (ii) dependência de financiamento e *know-how* externos para processos críticos de manutenção e operação, e (iii) vulnerabilidade a atrasos na implementação de normas regulatórias, sobretudo em contextos de renegociação de contratos.

### 4.3.2. Adaptações Regulatórias

Entre 2016 e 2018, decorreu essencialmente uma fase preparatória sem alterações legislativas documentadas, centrada na análise de viabilidade e nas negociações preliminares entre o Governo de Moçambique, os CFM e parceiros internacionais. O quadro jurídico aplicável ao setor ferroviário e portuário havia sido definido anteriormente, nomeadamente através do Decreto n.º 24/2012 (Moçambique, 2012), que aprovou os termos de concessão das linhas ferroviárias Moatize–Malawi e respetivos ramais, permitindo contratos de longo prazo. No plano fiscal-aduaneiro, os incentivos à importação de bens de capital — incluindo isenções temporárias até cinco anos — decorrem do Código dos Benefícios Fiscais (Lei n.º 4/2009) e respetiva regulamentação, aplicados também a projetos integrados no Corredor de Nacala.

Entre 2021 e 2023, as autoridades aprovaram um regime transitório que permitiu adiantamentos de tarifas reduzidas para contratos associados à BRI. Esta medida foi justificada como provisória, visando acelerar investimentos, mas levantou preocupações sobre precedentes regulatórios e potenciais pressões para tratamento preferencial de outros parceiros (AfDB, 2023). Adicionalmente, foram instituídos regimes especiais de isenção fiscal e aduaneira para facilitar a importação de equipamentos e materiais destinados à Nacala *Logistics* e aos projetos de modernização portuária. Embora o valor total das isenções não seja divulgado publicamente, estimativas do IESE (2023) indicam que estas medidas representaram entre 15 e 20 milhões USD anuais em receitas não arrecadadas, afetando a base fiscal a médio prazo. Estas adaptações reforçam a atração de financiamento externo, mas também criam assimetrias no tratamento de investidores, o que pode limitar a capacidade futura do Estado de aplicar regras uniformes e de renegociar concessões em condições equilibradas.

Em comparação, os investimentos apoiados pela JICA e pelo Banco Mundial em corredores como Maputo e Beira seguiram procedimentos regulatórios mais padronizados, com menor recurso a regimes excecionais. Por exemplo, no Corredor de Maputo, os contratos de concessão da JICA exigiram consultas públicas documentadas e avaliações de impacto socioeconómico antes da aprovação, enquanto o Banco Mundial manteve regras rígidas de

transparência e auditorias externas anuais. Estas diferenças indicam que, embora as adaptações moçambicanas tenham sido eficazes para mobilizar capital chinês, podem enfraquecer a consistência regulatória e criar desafios para futuras renegociações com múltiplos parceiros. Consequentemente, a autonomia institucional não é comprometida no plano formal, mas é condicionada na prática pela necessidade de manter um ambiente regulatório favorável ao parceiro estratégico dominante.

**Nota metodológica:** A análise baseia-se em documentos públicos (*Boletim da República*, despachos ministeriais, comunicados do MEF) e relatórios de instituições multilaterais. O acesso a cláusulas contratuais completas é restrito, pelo que as interpretações apresentadas devem ser consideradas estimativas fundamentadas.

#### 4.3.3. Transparência e Accountability

A transparência e a *accountability* na gestão do Corredor de Nacala têm sido objeto de debate recorrente entre 2016 e 2023. O Parlamento moçambicano realizou várias audições formais relacionadas com o corredor durante este período, conduzidas sobretudo pela Comissão do Plano e Orçamento e pela Comissão de Infraestruturas e Transportes. Estas audições incidiram sobre a sustentabilidade financeira das concessões, a eficácia do uso de isenções fiscais e a segurança operacional. Embora tenham contribuído para escrutínio público, especialistas do IESE (2023) observam que muitas vezes as sessões ocorreram após a assinatura de contratos-chave, limitando a capacidade preventiva do Parlamento.

A sociedade civil desempenhou igualmente um papel relevante. O Centro de Integridade Pública (CIP) publicou relatórios em 2020 e 2022 denunciando a falta de divulgação integral dos contratos de concessão, argumentando que tal prática dificulta a fiscalização democrática. O *Extractive Industry Transparency Index 2019/2020* assinala que as informações contratuais e financeiras sobre concessões continuam a ser publicadas de forma incompleta e sem dados financeiros detalhados (CIP, 2020, p. 17), limitando o escrutínio público. O relatório do CIP sobre financiamento político ilícito (2022) acrescenta que a ausência de mecanismos eficazes de divulgação pode criar riscos de captura institucional. O Instituto de Estudos Sociais e Económicos (IESE, 2021, 2023) reforçou esta preocupação, salientando que apenas resumos executivos ou cláusulas seleccionadas são divulgados —

frequentemente via Boletim da República — sem anexos financeiros completos. No caso específico do Corredor de Nacala, análises anteriores do CIP documentaram problemas estruturais na concessão do Porto de Nacala e da Linha do Norte, identificando assimetrias de informação entre o Estado e operadores privados (Nhamire & Matine, 2015).

Mecanismos formais de recurso existem, incluindo a possibilidade de contestação através do Tribunal Administrativo e petições ao Provedor de Justiça. No entanto, não foram identificados registos públicos de decisões favoráveis a impugnações de contratos ligados ao Corredor de Nacala no período 2016–2023. Esta ausência de informação pública — já sublinhada por organizações como o CIP (2020, 2022) e pelo IESE (2021, 2023) — sugere tanto a dificuldade técnica para contestar juridicamente contratos complexos como a relutância política em confrontar acordos estratégicos com a China. Assim, mesmo quando os mecanismos formais existem, as condições práticas para a sua ativação são limitadas, o que reduz a autonomia institucional na supervisão e correção de contratos estratégicos.

Após 2020, registaram-se pequenos avanços. O MEF e os CFM começaram a publicar relatórios resumidos sobre desempenho operacional e uso de fundos externos, enquanto plataformas como o Portal de Transparência de Moçambique passaram a disponibilizar dados sobre dívidas externa, incluindo uma categoria específica para empréstimos chineses (MEF, 2023), conforme também relatado por *FurtherAfrica* (2024) e *360Mozambique* (2025). Estes dados assinalam, porém, que a divulgação permanece parcial e irregular, sem relatórios anuais integrados que incluam todos os fluxos financeiros e cláusulas contratuais relevantes.

Comparativamente à região, Moçambique mantém um nível intermédio de transparência. O Relatório de Boas Práticas de Governança Económica da SADC (2023) regista que países como o Quênia e o Gana adotaram, desde 2021, a publicação obrigatória de grandes acordos e auditorias externas periódicas, enquanto Angola e Zâmbia mantêm padrões semelhantes aos de Moçambique, com divulgação limitada e irregular. O relatório sublinha que esta falta de uniformidade regional dificulta a harmonização de padrões e deixa margem para negociações opacas.

Em síntese, embora existam mecanismos formais e avanços pontuais desde 2020, a supervisão efetiva do Corredor de Nacala continua condicionada pela divulgação parcial de contratos e pela limitada capacidade de escrutínio institucional e público. Esta situação constitui uma fragilidade para a autonomia institucional de Moçambique, validando parcialmente a componente institucional da hipótese H2.

**Nota metodológica.** As análises foram trianguladas com relatórios de imprensa especializada — *Club of Mozambique* (2017), *FurtherAfrica* (2024), *360Mozambique* (2025), *Integrity Magazine* (2024) — e estudos do CIP (2020, 2022), IESE (2021, 2023) e SADC (2023), garantindo consistência entre fontes públicas.

#### **4.4. Impactos na Autonomia Económica**

##### **4.4.1. Estrutura de Endividamento**

A dívida de Moçambique à China aumentou significativamente entre 2016 e 2023, consolidando a China como um dos principais credores do país. Segundo dados do Ministério da Economia e Finanças de Moçambique (MEF, 2023), o stock de dívida bilateral passou de aproximadamente 1,5 mil milhões USD em 2016 para cerca de 2,2 mil milhões USD em 2023, representando cerca de 18% a 22% da dívida externa pública total nesse período, quando incluídas garantias soberanas e linhas de crédito rotativas. Conforme esclarecido na nota metodológica do Capítulo 1, o valor oficial mais recente (MEF, 2024-2025) estima a participação da RPC em 14,1% do total da dívida externa, considerando apenas empréstimos diretos<sup>32</sup>. Relatórios do Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB, 2023) confirmam esta tendência, salientando que Moçambique figura entre os dez países africanos mais dependentes de financiamento chinês. Este peso relativo reforça a

---

<sup>32</sup> O Boletim Trimestral da Dívida (MEF, II Trimestre 2023) reporta 16% para dívida chinesa, mas este valor considera apenas empréstimos diretos, excluindo garantias soberanas e linhas de crédito rotativas, o que explica a variação para os 18–22% citados por outras fontes.

centralidade da China na estrutura financeira do Estado, reduzindo a flexibilidade para diversificar credores ou redefinir prioridades orçamentais sem custos significativos.

As condições de reembolso dos empréstimos chineses incluem prazos de 20–30 anos, períodos de carência de 5–7 anos e taxas de juro concessionais de 2% a 3% (AfDB, 2023; CARI, 2023). Contudo, projetos estratégicos como a modernização do Porto de Nacala e troços ferroviários do corredor apresentam garantias soberanas e cláusulas de penhor de receitas — especificamente receitas geradas no próprio corredor —, aumentando o risco para as finanças públicas em caso de incumprimento (CIP, 2022; IESE, 2023). A afetação antecipada de receitas futuras limita a margem de decisão económica do Estado, uma vez que parte das receitas estratégicas fica comprometida antes mesmo de ser arrecadada.

A estrutura temporal desta dívida revela vulnerabilidades críticas. Segundo análises do FMI (2023), o perfil de maturidade dos empréstimos chineses contraídos entre 2018–2020 criará picos de pagamento significativos entre 2025 e 2027, quando terminarem os períodos de carência. O serviço da dívida chinesa deverá aumentar 180 milhões USD em 2023 (aprox.) para valores estimados entre 280–320 milhões USD anuais no período 2026–2028 (IMF, 2023; MEF, 2023). Esta concentração temporal coincide desfavoravelmente com o calendário dos projetos de gás natural em Rovuma, cujas receitas substanciais só são esperadas após 2028–2029, criando uma janela de vulnerabilidade de 3–4 anos onde Moçambique dependerá criticamente da capacidade de refinanciamento ou reestruturação. A coincidência entre aumento do serviço da dívida e atraso das receitas de gás cria um período de elevada exposição, no qual a autonomia económica do Estado fica condicionada pela necessidade de renegociação ou financiamento adicional.

Este padrão de endividamento deve ser contextualizado na — “crise das dívidas ocultas” — que levou vários credores ocidentais e instituições multilaterais a suspender temporariamente o apoio direto ao orçamento. Nesse contexto, bancos de desenvolvimento chineses — sobretudo o *China Exim Bank* — tornaram-se fontes de financiamento críticas para projetos de transporte e energia. O Fundo Monetário Internacional (IMF, 2022) alerta que esta concentração aumentou a exposição de Moçambique a riscos de refinanciamento e

volatilidade cambial, particularmente num contexto de apreciação do dólar americano face ao metical moçambicano.

A análise de sustentabilidade revela desafios estruturais. A Análise de Sustentabilidade da Dívida (DSA) conduzida pelo FMI (IMF *Country Report* No. 23/255, 2023) classifica Moçambique como país em “alto risco de sobre-endividamento”, com indicadores dívida/PIB mantidos entre 95% e 101% (2020–2022) e projeções de permanência acima de 90% até 2025. O Banco Mundial (2023) identifica três fatores de risco principais: (i) a elevada concentração em credores bilaterais únicos, que limita opções de refinanciamento; (ii) a vulnerabilidade a choques climáticos, dado o histórico de ciclones e secas que afetam a capacidade produtiva; e (iii) a dependência de preços internacionais de *commodities*, particularmente carvão e gás natural, para gerar receitas de exportação necessárias ao serviço da dívida.

Os mecanismos de renegociação disponíveis apresentam limitações significativas. Embora Moçambique tenha participado na Iniciativa de Suspensão do Serviço da Dívida (DSSI) do G20 em 2020–2021, obtendo alívio temporário de centenas de milhões USD (estimado em 300–450 milhões USD) (*World Bank DSSI Database*, 2022), a China manteve-se relutante em aderir plenamente ao *Common Framework* para tratamento coordenado definitivo da dívida (Brautigam & Acker, 2022). As negociações bilaterais com Pequim têm seguido canais separados, com propostas focadas em extensões de maturidade e ajustes de taxa de juro, mas sem perdões substanciais de capital. Esta abordagem caso-a-caso, embora ofereça alguma flexibilidade, cria incerteza sobre os termos finais e limita a capacidade de planeamento fiscal de médio prazo.

Comparações regionais sugerem que o perfil de endividamento de Moçambique é semelhante ao de países como Angola e Zâmbia, ambos envolvidos em renegociações complexas com a China nos últimos cinco anos. No caso angolano, a reestruturação de 2020–2023 envolveu extensão de prazos por três anos adicionais e redução temporária de taxas de juro, mas manteve intacto o capital devido. A Zâmbia, primeiro país africano a entrar em *default* durante a pandemia, negociou durante 3 anos antes de alcançar um acordo preliminar que incluiu reperfilamento — isto é, extensão de prazos e/ou redução temporária de juros

sem redução do capital — mas não *haircut* (redução do valor nominal da dívida).<sup>33</sup> Estes precedentes indicam que, em cenários de stress financeiro, Moçambique poderá enfrentar longas negociações com resultados limitados principalmente a ajustes de calendário, sem alívio significativo do peso da dívida.

Esta concentração da dívida em empréstimos chineses, combinada com a rigidez dos mecanismos de reestruturação disponíveis, reforça a evidência de constrangimentos à margem de manobra económica de Moçambique, validando parcialmente a dimensão económica da hipótese H2.

#### 4.4.2. Dependência Comercial

As exportações moçambicanas para a China cresceram de forma expressiva, passando de 4,3% em 2016 para 14,2% em 2023, tornando-se o segundo maior parceiro comercial do país. Além da China, a União Europeia (UE) e a Índia continuam a desempenhar papéis relevantes como destinos das exportações moçambicanas, embora em declínio relativo, refletindo a diversificação parcial que caracterizou os anos anteriores a 2016 (INE, 2023; UN *Comtrade*, 2023). Este aumento reforça a concentração do comércio externo num único parceiro dominante, reduzindo a flexibilidade para redirecionar fluxos exportadores em contextos de choque externo.

Este crescimento foi impulsionado sobretudo pelo carvão mineral, que representa cerca de 60% das exportações moçambicanas para a China, seguido pelo alumínio primário (15%) e produtos agrícolas (8%). O aumento coincide diretamente com a entrada em operação plena do Corredor de Nacala em 2021, que reduziu custos logísticos em cerca de 30% e o tempo de transporte em 40% (CFM, 2023; *FurtherAfrica*, 2024), segundo estimativas reportadas pelas operadoras, ainda não auditadas de forma independente. Assim, o corredor funciona simultaneamente como facilitador da competitividade exportadora e como mecanismo de reforço da dependência setorial num produto único e num mercado dominante.

---

<sup>33</sup> Termos técnicos: Reprofilamento (*debt reprofiling*) refere-se à extensão de prazos e/ou redução temporária de juros, mantendo o capital intacto; *haircut* (*debt haircut*) designa a redução permanente do valor nominal da dívida, implicando perda para o credor.

O salto significativo entre 2021 (11,5%) e 2023 (14,2%) deve-se a três fatores principais: (i) a conclusão das melhorias ferroviárias no Corredor de Nacala, que aumentou a capacidade de transporte de 12 para 18 milhões de toneladas anuais; (ii) a recuperação da procura chinesa pós-pandemia, com o consumo de carvão metalúrgico a crescer 8% ao ano entre 2021–2023; e (iii) atrasos em projetos de diversificação para mercados alternativos, incluindo o cancelamento de acordos preliminares com compradores indianos e europeus devido a questões logísticas e de preço (AfDB, 2023; MEF, 2023).

Este aumento da dependência comercial reforçou o poder negocial da RPC nas negociações de infraestrutura. Operadores chineses garantiram cláusulas preferenciais em contratos do Corredor de Nacala, incluindo fornecimento mínimo e prioridade logística, perpetuando a centralidade chinesa nas cadeias de exportação. Embora o corredor tenha reduzido custos e ampliado a competitividade moçambicana, também consolidou a predominância chinesa nos fluxos comerciais regionais. Alternativas concretas de diversificação — como o uso coordenado de corredores regionais da SADC (por exemplo, Nacala–Lusaka–Lubumbashi) e a exploração de quotas preferenciais previstas no Protocolo Comercial da SADC — permanecem largamente subaproveitadas (SADC, 2023; AfDB, 2023). Ou seja, o mesmo instrumento que fortalece a competitividade exportadora também reforça o poder estrutural do parceiro dominante sobre as rotas e volumes de comércio.

**A estrutura dos termos de troca revela assimetrias profundas.** Moçambique exporta essencialmente matérias-primas não processadas — carvão bruto (USD 45–60/tonelada), alumínio primário (USD 2.200/tonelada) — enquanto importa da China produtos manufacturados de alto valor agregado, incluindo equipamentos ferroviários (USD 2–3 milhões por locomotiva), maquinaria portuária (USD 5–8 milhões por grua), produtos eletrónicos e telecomunicações. Esta disparidade perpetua um padrão de comércio assimétrico e limita a captura de valor local, reforçando a dependência tecnológica (IESE, 2023; CIP, 2022). A baixa transformação local significa que os ganhos económicos permanecem externos, enquanto os custos de manutenção e reposição tecnológica permanecem internos, ampliando a vulnerabilidade estrutural.

A vulnerabilidade a choques externos ficou evidente em 2020, quando a pandemia provocou uma contração de 18% nas exportações para a China, gerando perdas estimadas em 320 milhões USD (UN *Comtrade*, 2023). Ainda mais preocupante é o compromisso da China com a neutralidade carbónica até 2060, que implica cortes graduais no consumo de carvão — com metas intermédias de redução de 20% até 2030 — e pode afetar gravemente as receitas moçambicanas se não houver diversificação efetiva (*World Bank*, 2023; AfDB, 2023). Isto demonstra que a dependência comercial atual não é apenas económica, mas também temporal, uma vez que está ancorada num recurso cuja procura global está projetada para declínio.

O papel do Corredor de Nacala na perpetuação desta dependência é paradoxal: tornou economicamente viável a exportação em larga escala para a China, mas os acordos de financiamento incluem cláusulas preferenciais para compradores chineses e compromissos mínimos de fornecimento, reduzindo a flexibilidade comercial de Moçambique. A *Nacala Logistics* reportou em 2023 que cerca de 72% da capacidade ferroviária estava comprometida com contratos de longo prazo com empresas chinesas, limitando o espaço para explorar novos mercados (CFM, 2023; *Nacala Logistics*, 2023).

No entanto, comparações regionais demonstram alternativas viáveis. Angola implementou políticas de conteúdo local (*local content requirements*), obrigando que 25% do petróleo extraído seja refinado em território angolano até 2025, atraindo investimento chinês em refinarias domésticas e capturando maior valor agregado. A Tanzânia criou cinco zonas económicas especiais com incentivos diferenciados para investidores japoneses, indianos e europeus, reduzindo a participação chinesa nas exportações de 28% para 19% entre 2019–2023. A Zâmbia negociou contratos plurianuais diversificados para cobre com compradores da Índia, Coreia do Sul e Suíça, protegendo-se contra a volatilidade de preços (AfDB, 2023; SADC, 2023).

O Relatório de Boas Práticas de Governação Económica da SADC (2023) destaca que Moçambique utiliza menos de 5% do potencial de acesso preferencial ao mercado regional de 360 milhões de consumidores. Projetos de integração regional, como o corredor multimodal Nacala-Lusaka-Lubumbashi, poderiam criar alternativas de escoamento para

produtos processados e fortalecer a resiliência comercial. No entanto, barreiras não-tarifárias e o fraco investimento em capacidade de processamento local continuam a limitar estas oportunidades. (ver também subsecção 4.5.2 sobre implicações regionais).

**Tabela 7**

*Principais Destinos das Exportações Moçambicanas (% do total, 2016–2023)*

Ano	China	Índia	África do Sul	UE	Outros
2016	4,3	23,5	18,2	15,4	38,6
2018	7,8	21,2	16,7	14,8	39,5
2020	9,6	19,8	14,8	13,2	42,6
2021	11,5	18,4	14,0	12,5	43,6
2023	14,2	16,2	12,6	11,8	45,2

*Nota.* Dados de exportação moçambicana de 2016–2023 obtidos do Instituto Nacional de Estatística (INE), UN *Comtrade* e SADC (2023); percentagens arredondadas à primeira casa decimal.

Síntese. A crescente dependência comercial da China representa riscos múltiplos: (i) vulnerabilidade a choques de procura e mudanças na política energética chinesa; (ii) perpetuação de um padrão de comércio assimétrico; (iii) limitações contratuais que dificultam a diversificação; e (iv) subaproveitamento das oportunidades regionais oferecidas pela SADC. Estes fatores validam parcialmente a dimensão económica da hipótese H2, mostrando que o financiamento chinês, enquanto viabiliza infraestruturas críticas, também gera constrangimentos estruturais à autonomia económica de Moçambique.

#### **4.4.3. Alternativas de Financiamento**

As alternativas de financiamento disponíveis para Moçambique apresentam vantagens e desafios distintos. A China tem oferecido empréstimos concessionais rápidos, com menos condicionalidades formais, permitindo a execução célere de projetos estratégicos como a modernização do Porto de Nacala e a reabilitação ferroviária associada. Em contraste,

instituições multilaterais e agências de cooperação — como o Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB), a JICA e o Banco Mundial — tendem a impor condicionalidades mais rigorosas, incluindo requisitos ambientais, salvaguardas sociais, transparência e auditorias regulares (AfDB, 2023; *World Bank*, 2023; JICA, 2022). Embora esses processos possam atrasar desembolsos, fortalecem a governança institucional e reduzem riscos de corrupção e má gestão. Este padrão evidencia que as opções de financiamento não são meramente instrumentais: implicam escolhas estratégicas que influenciam a capacidade do Estado em definir prioridades de desenvolvimento de forma autónoma.

Casos concretos ilustram estas diferenças. O projeto de reabilitação da Linha de Sena (2018–2021), financiado pelo AfDB com 300 milhões USD, demorou 18 meses desde a conceção até ao primeiro desembolso, mas incluiu formação de 200 técnicos moçambicanos. Em contraste, o financiamento chinês para o terminal de Nacala-a-Velha (380 milhões USD) foi aprovado em apenas seis meses, mas com apenas 15% de conteúdo local, revelando a troca entre velocidade e desenvolvimento de capacidades nacionais (AfDB, 2023; CIP, 2022). Assim, verifica-se um compromisso entre velocidade de execução e fortalecimento institucional: quanto mais rápido o financiamento, menor a probabilidade de criação de capacidade técnica doméstica.

A margem de escolha efetiva de Moçambique é condicionada pelo historial da “crise das dívidas ocultas” e pelo peso atual da dívida chinesa que representa 14,1% da dívida externa pública total (MEF, 2024–2025), embora estimativas que incluem garantias soberanas e linhas de crédito rotativas apontem para 18–22% da dívida externa pública total. Esta concentração limita o poder negocial do país e aumenta os custos de oportunidade. Por exemplo, recorrer exclusivamente a financiamento chinês pode reduzir os custos iniciais em 10–15%, mas comprometer ganhos de longo prazo em transferência de tecnologia e participação local (IESE, 2023; AfDB, 2023).

Alternativas emergentes — como *blended finance* (estruturas que combinam financiamento público concessionado com capital privado para reduzir riscos e atrair investimento) e *green bonds* (obrigações verdes emitidas para financiar projetos com benefícios ambientais) — bem como parcerias público-privadas regionais no âmbito da SADC começam a ser

exploradas por países vizinhos, como a Zâmbia e a Tanzânia, para reduzir riscos de concentração e aumentar a transparência. Embora ainda incipientes em Moçambique, estes instrumentos oferecem potencial para diversificar fontes de capital e reforçar a autonomia económica a médio prazo, especialmente se integrados com iniciativas regionais, como o Protocolo Comercial da SADC (AfDB, 2023; SADC, 2023).

Síntese. As opções de financiamento de Moçambique evidenciam um *trade-off* entre a rapidez e a flexibilidade oferecidas pela China e a maior sustentabilidade e reforço institucional proporcionados por parceiros multilaterais. A Tabela 8 sistematiza esta comparação, evidenciando as principais diferenças em termos de condicionalidades, prazos e custos entre o financiamento chinês e as alternativas oferecidas por JICA, AfDB e Banco Mundial. O aproveitamento equilibrado destas alternativas — complementado pela adoção progressiva de mecanismos financeiros inovadores e pela cooperação regional — é essencial para reduzir vulnerabilidades estruturais e ampliar a margem de decisão económica do Estado, reforçando a autonomia económica a médio e longo prazo.

### **Tabela 8**

#### *Comparação das alternativas de financiamento (JICA, AfDB, Banco Mundial e China)*

---

Fonte de financiamento	Prazos médios	Taxa de juro (%)	Condicionalidades principais	Tempo médio até desembolso / Conteúdo local (%)
China (Exim Bank)	20–30 anos	2–3	Cláusulas preferenciais, garantias soberanas, penhor de receitas	6–9 meses / 15–20
AfDB	25–35 anos	1–2	Estudos de impacto ambiental, <i>procurement</i> competitivo	12–18 meses / 35–40

---

JICA	30–40 anos	0,1–1,2	Elevados requisitos técnicos, monitorização rigorosa	18–24 meses / 40–50
Banco Mundial	25–40 anos	0,5–1,5	Reformas institucionais, <i>procurement</i> competitivo, transparência	12–18 meses / 30–40

---

*Nota.* Dados baseados em relatórios do AfDB (2023), JICA (2022), Banco Mundial (2023), CIP (2022) e IESE (2023); valores estimativos triangulados com imprensa especializada (*FurtherAfrica*, 2024).

#### 4.5. Implicações Estratégicas e de Segurança

O que está em causa não é a presença da China em Moçambique, mas o modo como essa presença condiciona a margem efetiva de decisão do Estado. Assim, as implicações estratégicas do financiamento chinês no Corredor de Nacala devem ser analisadas à luz da forma como a autonomia política, institucional e económica se reconfigura — não desaparecendo, mas tornando-se variável, negociada e contingente a relações de interdependência.

##### 4.5.1. Vulnerabilidades Identificadas

A incidência do financiamento e da tecnologia chinesa no Corredor de Nacala gera um conjunto de vulnerabilidades com implicações estratégicas e de segurança. Estas vulnerabilidades manifestam-se em quatro planos: dependências técnicas e operacionais, riscos de *lock-in* tecnológico, cenários de stress financeiro-operacional e resiliência do sistema.

##### (a) Dependências técnicas e operacionais.

A modernização do Porto de Nacala e a reabilitação de troços ferroviários aumentaram a capacidade e reduziram custos logísticos, mas também criaram dependências operacionais de equipamentos, *software* e serviços de manutenção de origem chinesa. Relatos setoriais e

comunicados oficiais (CFM/MEF) indicam assistência técnica prolongada e fornecimento recorrente de material circulante e maquinaria portuária por fornecedores chineses, o que concentra *know-how* crítico fora do perímetro estatal moçambicano (CFM, 2023; MEF, 2023; *FurtherAfrica*, 2024; 360Mozambique, 2025). Em cenários de disputa comercial, restrições de exportação ou ruturas nas cadeias globais de fornecimento, tal dependência pode resultar em interrupções operacionais e aumento de custos de reposição. A literatura sobre infraestruturas estratégicas em África assinala que estas dependências técnicas tendem a reduzir a autonomia de decisão e a margem de renegociação do Estado (*World Bank*, 2023; AfDB, 2023; Lee & Carmody, 2019).

**(b) Riscos de *lock-in* tecnológico.**

A adoção de plataformas, protocolos e peças sobressalentes proprietárias associadas a fornecedores dominantes pode limitar a interoperabilidade com alternativas de terceiros e encarecer a substituição futura — fenómeno conhecido como *lock-in* tecnológico. Estudos sobre cadeias de valor e “poder infraestrutural” na relação China-África mostram que a combinação entre financiamento condicionado à aquisição de bens e serviços chineses, fornecimento de equipamentos e serviços pós-venda cria barreiras técnicas e contratuais à diversificação (Benabdallah, 2020; Lee & Carmody, 2019). No caso do corredor de Nacala, a especialização de equipamentos ferroviários e portuários em *standards* específicos implica custos adicionais de homologação, formação e manutenção, caso Moçambique pretenda diversificar fornecedores (AfDB, 2023; World Bank, 2023). Esta configuração tem implicações estratégicas relevantes: reduz o poder negocial do Estado e reforça a dependência de ciclos de manutenção e atualização tecnológica controlados por um número restrito de empresas.

**(c) Cenários de *stress* (interrupção de financiamento e choques externos).**

A concentração da dívida em credores bilaterais específicos aumenta a exposição a picos de serviço da dívida e a riscos de refinanciamento, já identificados na Análise de Sustentabilidade da Dívida do FMI (IMF, 2023) e nas estatísticas do Banco Mundial (*World Bank*, 2023). Em caso de interrupção de novos desembolsos ou atrasos na rolagem, projetos com garantias e penhor de receitas podem sofrer constrangimentos operacionais (CIP, 2022;

IESE, 2023). Acrescem choques exógenos: (i) choques de procura no destino (China), como os verificados em 2020, que reduziram volumes e receitas exportadoras (UN *Comtrade*, 2023); (ii) volatilidade de preços de *commodities* (carvão, alumínio), que afeta diretamente a sustentabilidade económico-financeira do corredor; e (iii) riscos climáticos (ciclones e inundações) que interrompem vias e terminais, mapeados para África Oriental e África Austral pelo Banco Mundial (*World Bank*, 2023). Estes fatores, quando combinados, podem desencadear efeitos em cascata: menor receita → restrição de manutenção → degradação de níveis de serviço → perda de competitividade logística.

**(d) Resiliência do sistema (redundância, diversificação e governança).**

A resiliência do sistema depende de três alavancas principais: Redundância e flexibilidade de rede. A existência de alternativas logísticas (Corredores da Beira e de Maputo) e de acordos regionais de facilitação (SADC) pode mitigar interrupções pontuais, desde que existam planos de contingência e interoperabilidade mínima (SADC, 2023; AfDB, 2023). Hoje, a repartição de cargas ainda é limitada por acordos de fornecimento mínimo e constrangimentos técnicos, o que reduz a capacidade de desvio rápido de fluxos em caso de falha operacional no sistema logístico do Corredor de Nacala (porto + ferrovia) (CFM, 2023; IESE, 2023).

Contudo, a resiliência observada permanece assimétrica: embora existam mecanismos de mitigação, estes dependem da capacidade do Estado para diversificar fornecedores, redistribuir cargas e gerir relações com parceiros externos. Quando esta capacidade é limitada, a resiliência formal converte-se em dependência material.

Diversificação de fornecedores e contratos. A incorporação de cláusulas pró-concorrência (*procurement* aberto, partilha de código/standards, obrigações de transferência de conhecimento) e a introdução de contratos de manutenção multi-fornecedor diminuem o *lock-in* e melhoram o poder negocial (AfDB, 2023; World Bank, 2023). Em paralelo, a diversificação de mercados (SADC, Índia, UE) reduz a exposição a um único comprador dominante, suavizando choques de procura (UN *Comtrade*, 2023; SADC, 2023).

Reforço de governança e transparência. A publicação de contratos e relatórios de desempenho, auditorias independentes e escrutínio parlamentar melhoram a *accountability* e reduzem riscos de cláusulas restritivas (CIP, 2022; IESE, 2023). Experiências regionais mostram que salvaguardas ambientais e sociais de AfDB/JICA/Banco Mundial, embora mais lentas, aumentam a resiliência de longo prazo e a capacidade técnica local (AfDB, 2023; JICA, 2022; *World Bank*, 2023).

Síntese. O conjunto de vulnerabilidades identificadas — dependências técnicas e operacionais, *lock-in* tecnológico, exposição a cenários de *stress* e lacunas de resiliência — configura riscos estruturais para a autonomia e segurança económicas de Moçambique. O desafio central não é a presença de um único financiador por si, mas sim a concentração simultânea de financiamento, tecnologia, manutenção e mercado de destino num ecossistema pouco diversificado. Esta configuração reduz a margem de decisão autónoma do Estado, na medida em que as opções estratégicas se tornam condicionadas pela necessidade de garantir a continuidade operacional das infraestruturas críticas.

A mitigação requer uma estratégia articulada que combine: (i) redundância logística e interoperabilidade regional (SADC); (ii) diversificação de fornecedores e mercados; (iii) reformas de governança que promovam transparência e competição; e (iv) contratos de manutenção que evitem dependências exclusivas. Estas medidas aumentariam a autonomia efetiva do Estado — não apenas no plano formal da soberania jurídica, mas no plano material da capacidade de decidir sem incorrer em custos estratégicos proibitivos. O Quadro 2 sistematiza as principais medidas de mitigação prioritárias identificadas a partir da análise das vulnerabilidades e das boas práticas observadas em projetos BRI e na literatura especializada

Complementarmente, o caso do Corredor de Nacala insere-se num padrão mais amplo de projetos BRI em África. O Quadro 3 apresenta experiências comparáveis em outros países africanos, evidenciando dinâmicas semelhantes de financiamento chinês, concessões portuárias e ferroviárias, e implicações para a autonomia estratégica dos Estados recetores.

## Quadro 2

### *Medidas de Mitigação Prioritárias*

Medida de mitigação	Descrição
Diversificação contratual	Introdução de cláusulas anti- <i>lock-in</i> , requisitos de interoperabilidade tecnológica e <i>procurement</i> competitivo para reduzir dependências exclusivas.
Redundância logística	Integração operacional entre os corredores de Nacala, Beira e Maputo, permitindo desvio rápido de fluxos em cenários de interrupção ou stress operacional.
Capacitação e transferência tecnológica	Inclusão de obrigações contratuais de formação contínua, manutenção local e transferência de conhecimento técnico para reduzir dependência de assistência externa.
Transparência e supervisão pública	Divulgação integral dos contratos de concessão, auditorias externas periódicas e escrutínio parlamentar para reforçar <i>accountability</i> e poder negocial.
Coordenação regional na SADC	Harmonização de standards logísticos e facilitação comercial intra-SADC para ampliar mercados, reduzir custos e fortalecer autonomia coletiva.

*Nota.* Elaboração própria com base na análise documental e boas práticas identificadas em projetos BRI e literatura especializada.

### 4.5.2. Dimensão Regional

As ligações ferroviárias e portuárias do Corredor de Nacala têm impacto direto nas relações de Moçambique com o Malawi e a Zâmbia. O Malawi, país sem acesso ao mar, depende fortemente do porto de Nacala para as suas exportações e importações: estima-se, segundo dados compilados pela SADC (2023) e pelo AfDB (2023), que mais de metade do comércio externo malawiano (cerca de 55–60%) transite por Nacala. A modernização da linha Nacala–Liwonde–Blantyre reduziu os custos logísticos para os operadores malawianos em até 25%, fortalecendo os laços económicos bilaterais. Contudo, esta dependência também cria

vulnerabilidade: qualquer perturbação no financiamento ou operação do corredor afeta diretamente o comércio e a segurança alimentar malawiana (FurtherAfrica, 2024).

A Zâmbia utiliza o corredor sobretudo para o transporte de cobre e produtos agrícolas, complementando os corredores de Dar es Salaam (Tanzânia) e Beira (centro de Moçambique). Segundo dados da SADC (2023) e do AfDB (2023), cerca de 12% do cobre zambiano exportado em 2022 passou pelo Porto de Nacala, uma percentagem ainda modesta, mas crescente após as melhorias ferroviárias. A linha Nacala–Liwonde–Blantyre, já operacional no Malawi, conta com a ligação Chipata–Mchinji em processo de operacionalização para integrar a Zâmbia na rede do Corredor de Nacala. Esta expansão representa uma oportunidade estratégica para diversificação logística regional, mas enfrenta desafios de interoperabilidade e padrões regulatórios divergentes (MEF, 2023; *FurtherAfrica*, 2024; ZRL, 2025).

Moçambique desempenha um papel crucial na SADC como elo entre as cadeias logísticas costeiras e os países do interior. O Protocolo Comercial da SADC e o Plano Diretor de Infraestruturas 2027 preveem a harmonização de normas técnicas e alfandegárias para facilitar corredores multimodais (SADC, 2023). No entanto, o aproveitamento que Moçambique faz deste quadro regional permanece limitado: menos de 5% das exportações processadas têm como destino países da SADC, e corredores alternativos — como Beira e Maputo — continuam subutilizados (IESE, 2023; CIP, 2022). Esta situação perpetua a centralidade do Corredor de Nacala e, por extensão, o peso estratégico da China na região.

Assim, a autonomia regional de Moçambique depende crescentemente da sua capacidade de coordenar políticas logísticas com os países vizinhos e de negociar padrões regulatórios comuns que reduzam assimetrias de dependência no corredor.

No Canal de Moçambique, a competição entre potências tornou-se visível na última década. A China, através da BRI, financiou melhorias portuárias e logísticas, enquanto a Índia reforçou a cooperação naval com Moçambique e as Ilhas Comores para contrabalançar a presença chinesa (Benabdallah, 2020). A União Europeia e os EUA mantêm patrulhas antipirataria e têm manifestado interesse em garantir rotas seguras para o tráfego energético que passa pelo canal. Esta competição transforma o canal num espaço de importância

geopolítica crescente, onde Moçambique é simultaneamente beneficiário e potencial ponto de tensão diplomática (Lee & Carmody, 2021; Brautigam & Acker, 2022).

O financiamento chinês, ao consolidar o Corredor de Nacala como rota preferencial para o interior da SADC, reforça a influência de Pequim nas cadeias logísticas regionais. Contudo, alternativas regionais — como a interoperabilidade Nacala–Beira–Maputo e acordos de facilitação comercial intra-SADC — poderiam reduzir vulnerabilidades e equilibrar o poder negocial moçambicano (AfDB, 2023; SADC, 2023).

Em síntese, o financiamento chinês no Corredor de Nacala transcende o impacto bilateral, reconfigurando dinâmicas regionais da SADC e posicionando Moçambique como elo crítico — embora vulnerável — nas cadeias logísticas do sudeste africano. Estes fatores corroboram parcialmente a dimensão económica e estratégica da hipótese H2 e serão retomados no Capítulo 5, onde se apresentam as implicações e recomendações estratégicas. Em termos estratégicos, a capacidade de Moçambique reforçar a sua autonomia dependerá da coordenação regional e da diversificação de corredores, e não apenas de negociações bilaterais com a China.

### Quadro 3

#### *Experiências BRI Comparáveis*

<b>País / Projeto</b>	<b>Descrição do caso</b>	<b>Lições / Observações</b>
Sri Lanka (Porto de Hambantota)	Concessão de 99 anos à China <i>Merchants Port</i> após dificuldades no serviço da dívida; investimento total ≈ USD 1,3 mil milhões.	Mostra risco de utilização de infraestruturas estratégicas como garantia; dependência financeira pode limitar margem de decisão soberana.
Quênia (Ferrovia Mombasa–Nairobi, SGR)	Financiamento ≈ USD 3,6 mil milhões; cláusulas de garantia abrangentes; renegociação em 2021 após receitas abaixo do esperado.	Demonstra dificuldade de renegociação quando projeções de receita não se concretizam; reforça importância de avaliação realista de procura.
Etiópia–Djibuti (Ferrovia Addis Abeba–Djibuti)	Forte dependência técnica para manutenção; reestruturação em 2018	Confirma risco de <i>lock-in</i> tecnológico e vulnerabilidade

	alongou maturidades sem perdão de capital.	operacional quando não há capacidade técnica nacional.
--	--	--

*Nota.* Fontes: Brautigam & Acker (2022); Benabdallah (2020, 2021); Lee & Carmody (2021); FurtherAfrica (2024); AfDB (2023).

**Análise comparativa.** Estes casos revelam padrões recorrentes — dependência técnica, renegociações prolongadas e concessões estratégicas — relevantes para Moçambique. Embora o contexto moçambicano se diferencie pela integração regional e escala progressiva dos projetos, as lições convergem para três prioridades: diversificação contratual, capacitação técnica nacional e coordenação regional para reforço da autonomia.

#### 4.6. Teste das Hipóteses H2 e H3

##### 4.6.1. Verificação de H2 – Autonomia Estratégica

A análise das evidências apresentadas nas secções 4.2 (dimensão política), 4.3 (dimensão institucional) e 4.4 (dimensão económica) confirma que o financiamento chinês no Corredor de Nacala afeta parcialmente a autonomia estratégica de Moçambique.

- Dimensão política: O alinhamento crescente do Governo de Moçambique com posições chinesas em fóruns multilaterais (ver subsecção 4.2.1) e as cláusulas de “apoio mútuo” em comunicados oficiais indicam incentivos subtis para autocontenção estratégica, embora a soberania formal permaneça intacta.
- Dimensão institucional: A fragmentação da governação e a dependência de consultores externos (ver subsecção 4.3.1) mostram limitações na supervisão direta do Estado, mitigadas parcialmente por reformas pós-2019.
- Dimensão económica: O peso da dívida bilateral (18–22%, ver subsecção 4.4.1) e a concentração das exportações para a China (4,3 % → 14,2%, ver subsecção 4.4.2) demonstram constrangimentos significativos na margem de escolha económica.

Entre 2016 e 2023, o peso da dívida bilateral chinesa na dívida externa pública moçambicana manteve-se elevado, passando de cerca de 1,5 mil milhões USD para aproximadamente 2,2 mil milhões USD, representando oficialmente 14,1% da dívida externa pública (MEF, 2024-2025), embora estimativas que incluem garantias soberanas e linhas de crédito rotativas

indiquem um peso entre 18–22%. Este nível de exposição limita significativamente a autonomia económica e política do país, especialmente em contextos de renegociação, no âmbito ou fora do *Common Framework* do G20<sup>34</sup>, onde a margem negocial pode permanecer restrita.

Em conjunto, estas evidências demonstram que, embora Moçambique mantenha formalmente os mecanismos de decisão soberana, a sua autonomia estratégica encontra-se condicionada por fatores económicos (dívida e exportações concentradas), institucionais (dependência técnica e consultores externos) e políticos (alinhamento diplomático crescente, ver subsecção 4.2.1). O Quadro 4 sistematiza estes constrangimentos nas três dimensões analisadas, evidenciando como a exposição ao financiamento chinês afeta a capacidade de decisão independente do Estado. Este padrão confirma parcialmente a hipótese H2, evidenciando constrangimentos substanciais, mas não uma perda absoluta de soberania.

#### Quadro 4

##### *Resumo de Constrangimentos Identificados*

<b>Dimensão</b>	<b>Evidência principal</b>	<b>Grau de impacto</b>	<b>Fonte principal</b>
Política	Cláusulas de “apoio mútuo” e alinhamento em fóruns multilaterais	Moderado	MEF (2023); Benabdallah (2021)
Institucional	Dependência técnica e de consultores externos (CFM/Nacala <i>Logistics</i> )	Moderado-Alto	CFM (2023); CIP (2022)
Económica	Dívida bilateral entre 18–22 % da dívida externa; exportações para a China 14,2 %	Alto	AfDB (2023); INE (2023)

---

<sup>34</sup> O *Common Framework for Debt Treatments beyond the DSSI* é um mecanismo criado pelo G20 em 2020 para coordenar o tratamento de dívidas de países de baixo rendimento, permitindo renegociações estruturadas entre credores bilaterais oficiais, incluindo a China, e instituições multilaterais (G20, 2020).

*Nota.* Elaboração própria com base em dados do MEF, CFM, CIP, AfDB, INE e Benabdallah. A **hipótese H2** é assim **validada parcialmente**: Moçambique mantém soberania formal, mas a sua autonomia operacional e económica sofre constrangimentos crescentes.

### **Avaliação do Grau de Impacto**

O impacto é mais evidente na dimensão económica: a elevada concentração de dívida e comércio aumenta riscos de refinanciamento e reduz a margem de escolha do Estado. O impacto institucional é moderado: embora existam mecanismos formais de supervisão, a fragmentação regulatória e regimes especiais fragilizam o controlo do público. O impacto político é moderado-baixo: Moçambique mantém margem formal de decisão, mas a dependência financeira gera incentivos para evitar confrontos diplomáticos.

Conclusão sobre H2. Estas evidências validam parcialmente a hipótese H2: apesar da preservação formal da soberania, a dependência financeira, técnica e comercial em relação à China introduz constrangimentos significativos, especialmente na autonomia económica e na capacidade efetiva de decisão estratégica.

Transição para H3. Embora a soberania formal de Moçambique permaneça, os condicionamentos identificados justificam uma análise mais profunda das vulnerabilidades estruturais e riscos regionais, que serão examinados na subsecção 4.6.2 – Verificação de H3.

#### **4.6.2. Verificação de H3 – Vulnerabilidades Estratégicas**

As evidências recolhidas ao longo do Capítulo 4 demonstram que o financiamento chinês associado ao Corredor de Nacala introduz vulnerabilidades estratégicas que condicionam a margem operacional de Moçambique. Três áreas principais emergem: dependência técnica, risco contratual e sensibilidade geopolítica.

Dependência técnica e operacional. Mais de 60% do equipamento ferroviário utilizado no eixo Moçambique–Malawi–Zâmbia do Corredor de Nacala — em especial na linha Nacala–Liwonde–Blantyre, com a ligação Mchinji–Chipata em processo de operacionalização — é de origem chinesa, e técnicos chineses continuam a desempenhar funções críticas de manutenção e operação (CFM, 2023; *FurtherAfrica*, 2024). Interrupções de fornecimento de peças ou de assistência técnica — como ocorreu brevemente em 2022 devido a restrições

logísticas pós-pandemia — resultaram em atrasos de até três semanas em envios de carvão para o Porto de Nacala (360Mozambique, 2025). Tal demonstra a baixa resiliência a choques externos e reforça o fenómeno de *lock-in* tecnológico identificado em outros casos BRI (Brautigam & Acker, 2022).

Risco contratual e restrições implícitas. As cláusulas de preferência para fornecedores chineses e os compromissos de fornecimento mínimo presentes nos contratos da Nacala *Logistics* publicados parcialmente no Boletim da República (2016–2023) limitam a capacidade de Moçambique para renegociar rotas ou atrair concorrência de outros parceiros (CIP, 2022; IESE, 2023). A experiência do Quênia com a ferrovia Mombasa–Nairobi e do Sri Lanka com o Porto de Hambantota — ambos sujeitos a renegociações após dificuldades no serviço da dívida — ilustra como tais condições podem cristalizar dependências a longo prazo (Benabdallah, 2020; Lee & Carmody, 2021).

Sensibilidade geopolítica. O posicionamento do Porto de Nacala e das suas ligações ferroviárias torna-o um ativo estratégico para o escoamento de recursos da região centro-sul africana. O AfDB (2023) observa que o Corredor de Nacala é hoje uma das principais rotas de exportação de carvão e produtos agrícolas do Malawi e da Zâmbia. A centralidade de Nacala na rede SADC significa que perturbações — sejam políticas ou financeiras — podem afetar cadeias logísticas regionais. Além disso, o reforço da presença chinesa no Canal de Moçambique tem atraído atenção de potências como a Índia e os Estados Unidos, aumentando o potencial de competição estratégica (Benabdallah, 2021; *FurtherAfrica*, 2024). O Quadro 5 sistematiza as principais limitações de dados encontradas na análise e as suas implicações para a verificação da hipótese H3.

## Quadro 5

### *Limitações de dados e implicações*

Área de lacuna	Dados indisponíveis	Implicação para análise
Cláusulas contratuais	Termos completos dos contratos de financiamento chinês	Análise baseada em informação parcial e triangulação

Governança operacional	Acordos de gestão CLN/Nacala <i>Logistics</i> pós-2022	Inferências a partir de relatórios setoriais
Condições de dívida	Taxas de juro específicas e garantias	Uso de padrões regionais BRI como referência
Processos decisórios	Atas de negociação sino-moçambicanas	Análise de resultados observáveis

*Nota.* Elaboração própria com base na triangulação sistemática descrita na subsecção 4.1.2 e pela comparação com casos BRI semelhantes (Sri Lanka, Quénia, Etiópia–Djibuti).

Síntese. As evidências recolhidas confirmam vulnerabilidades estratégicas significativas — dependência técnica e operacional, *lock-in* tecnológico, restrições contratuais e sensibilidade geopolítica — que condicionam a margem operacional de Moçambique. Estas evidências validam parcialmente a hipótese H3, mostrando que, embora o Estado mantenha alguma capacidade de decisão, essa margem é limitada por constrangimentos estruturais ligados ao modelo de financiamento e à centralidade da China no Corredor de Nacala.

#### 4.7. Síntese e Transição para as Conclusões

A análise desenvolvida ao longo deste capítulo mostrou que o financiamento chinês no Corredor de Nacala afetou a autonomia de Moçambique em três dimensões interligadas:

- Política — registou-se um alinhamento geopolítico crescente com Pequim em fóruns multilaterais: Moçambique, enquanto membro não-permanente do Conselho de Segurança da ONU (2023–2024), votou em convergência com a China em resoluções politicamente sensíveis — incluindo as votações sobre Gaza em outubro e novembro de 2023. Paralelamente, o país participou nas cimeiras FOCAC (Pequim 2018, onde formalizou a adesão à BRI, e Dakar 2021), reafirmando o apoio ao princípio de “Uma Só China”. Este padrão evidencia fenómenos de autocontenção estratégica — evitar posições potencialmente divergentes para preservar o acesso a financiamento e apoio político — semelhantes aos observados em países como o Sri Lanka e o Quénia. Embora a soberania formal se mantenha, a perceção de dependência financeira e diplomática limita, na prática, a margem de decisão externa.

- Institucional — a governação fragmentada entre CFM, ministérios e operadores privados, associada a regimes regulatórios especiais e a uma transparência incompleta, fragiliza o controlo estatal. Reformas e auditorias iniciadas após 2019 trouxeram melhorias pontuais, mas insuficientes para assegurar supervisão plena.
- Económica — a concentração da dívida bilateral chinesa (14,1% do total oficial; podendo chegar a 18–22% quando incluídas garantias e compromissos futuros) e a forte dependência comercial (exportações para a China cresceram de cerca de 4–5% para 14,2% entre 2016 e 2023) reduziram a margem de escolha económica e expuseram o país a choques externos.

Estes resultados validam parcialmente as hipóteses H2 e H3: Moçambique mantém soberania formal, mas a sua autonomia encontra-se condicionada por constrangimentos económicos, institucionais e políticos, que reforçam a influência chinesa nas dinâmicas regionais. A integração regional através da SADC surge como oportunidade ainda subaproveitada para diversificar parcerias e mitigar vulnerabilidades.

Persistem, contudo, questões em aberto que requerem investigação futura: o impacto real das cláusulas contratuais confidenciais nas decisões fiscais; o potencial de instrumentos financeiros inovadores (*blended finance*, que combina financiamento público concessionado com capital privado, e *green bonds*, títulos de dívida para projetos ambientais); os efeitos da transição energética chinesa na procura de carvão; e a capacidade de Moçambique aproveitar corredores logísticos regionais e o Protocolo Comercial da SADC para reduzir dependências externas.

#### **4.8. Síntese Integradora: Das Evidências às Implicações Estratégicas**

A análise desenvolvida nos capítulos anteriores permite construir um quadro integrado sobre o impacto do financiamento chinês no Corredor de Nacala e as suas implicações para a autonomia estratégica de Moçambique. Esta síntese articula os resultados empíricos com o quadro teórico do Realismo Económico, preparando o terreno para as conclusões finais.

#### **4.8.1. Padrões Identificados**

O teste às hipóteses confirma tendências estruturais claras no padrão de financiamento chinês e nos seus efeitos sobre a autonomia estratégica de Moçambique.

H1 — Concentração estratégica (confirmada). Cerca de 68% do financiamento chinês concentrou-se nos setores de transporte e energia, sendo 26% associado diretamente ao Corredor de Nacala. Esta concentração reflete a lógica de poder estrutural conceptualizada por Strange (1988), em que o controlo de infraestruturas críticas reforça dependências de longo prazo.

H2 — Autonomia condicionada (parcialmente validada). As três dimensões analisadas revelaram diferentes graus de constrangimento: (i) política — autocontenção diplomática, sem perda absoluta de soberania; (ii) institucional — dependência técnica e fragilidade regulatória; (iii) económica — exposição estrutural elevada (14,1% da dívida externa; 14,2% das exportações).

H3 — Vulnerabilidades operacionais (parcialmente validada). O Corredor de Nacala evidencia o paradoxo da modernização dependente: infraestruturas modernizadas, mas com controlo operacional limitado e riscos de *lock-in* contratual e tecnológico.

#### **4.8.2. Interação das Dimensões**

As três dimensões não atuam isoladamente. A dependência económica limita opções políticas, fragiliza instituições de supervisão e aprofunda novas dependências, formando um ciclo autorreforçante no qual cada dimensão amplifica as vulnerabilidades das outras. Este padrão confirma a perspetiva de Mastanduno (1998) sobre a intersecção entre economia e segurança, onde instrumentos económicos se convertem em influência estratégica. Tal como sublinha Silva Ribeiro (2009), a autonomia estratégica corresponde à capacidade de um Estado de preservar a liberdade de ação na prossecução dos seus objetivos. Assim, a interação destas vulnerabilidades não representa apenas impactos setoriais, mas traduz uma redução integrada dessa liberdade de ação, condicionando a tomada de decisão soberana.

#### **4.8.3. Implicações Teóricas**

Os resultados empíricos permitem refinar três aspetos do Realismo Económico:

- Poder estrutural contextualizado: o caso moçambicano mostra que a influência chinesa opera sobretudo por mecanismos subtis — cláusulas preferenciais, assistência técnica e dependências contratuais — em vez de coerção direta.
- Autonomia como espectro: não é uma variável binária, mas graduada, variando entre dimensões e setores.
- Agência limitada, mas presente: Moçambique mantém alguma margem de manobra, nomeadamente pela diversificação parcial de parcerias e pelo papel ainda subaproveitado na SADC.

#### **4.8.4. Desafios e Cenários**

A análise das três dimensões da autonomia — política, institucional e económica — permite identificar quatro desafios estratégicos centrais que moldam o futuro do Corredor de Nacala e, por extensão, da autonomia estratégica de Moçambique:

##### **1. O dilema da modernização dependente:**

Moçambique necessita de infraestruturas modernas para impulsionar o crescimento económico e reforçar a competitividade regional. Contudo, o modelo de financiamento que possibilita essa modernização — fortemente concentrado na China — cria dependências estruturais em tecnologia, manutenção e financiamento, limitando a capacidade de decisão autónoma no médio e longo prazo.

##### **2. O paradoxo da diversificação:**

Embora exista consenso nacional sobre a necessidade de diversificar parceiros e fontes de financiamento, as condições mais favoráveis e a maior rapidez de execução do financiamento chinês continuam a tornar Pequim o parceiro dominante. Assim, a intenção declarada de diversificação colide com a prática de concentração.

##### **3. A tensão temporal entre necessidades imediatas e retornos futuros:**

Os benefícios das infraestruturas — eficiência logística, receitas de exportação e integração regional — materializam-se no longo prazo, enquanto os custos financeiros e os

compromissos contratuais recaem sobre o curto prazo. Esta assimetria temporal cria vulnerabilidade fiscal e reduz a margem de negociação.

#### 4. O reposicionamento regional e o papel da SADC:

O potencial do corredor para servir como plataforma de integração regional permanece subaproveitado. A capacidade de Moçambique reforçar a sua autonomia passa pela exploração de mecanismos regionais de harmonização (SADC) e pela diversificação de rotas e parceiros regionais, contrapondo a dependência bilateral.

Face a estes desafios, três cenários prospetivos são plausíveis para o período 2025–2030:

- Dependência aprofundada: consolidação do papel dominante da China e erosão gradual da autonomia.
- Diversificação pragmática: manutenção da China como parceiro principal, mas com abertura gradual a alternativas regionais e multilaterais.
- Reequilíbrio estrutural: reformas internas e renegociações apoiadas por mudanças externas, incluindo a transição energética chinesa.

#### 4.8.5. Questões Abertas

A análise levanta interrogações que transcendem o caso moçambicano:

- Em que medida o modelo de financiamento chinês é compatível com a preservação da autonomia estratégica dos Estados africanos?
- Os ganhos infraestruturais de curto prazo compensam os constrangimentos estratégicos de longo prazo?
- Qual o papel das organizações regionais africanas na mediação entre interesses nacionais e influências externas?

Estas questões estabelecem uma agenda para investigações futuras e fundamentam as recomendações estratégicas a apresentar nas conclusões.

## 5. Conclusões

### 5.1. Síntese dos Resultados e Verificação das Hipóteses

Esta investigação analisou as consequências económicas e estratégicas do investimento chinês em Moçambique através do estudo de caso do Corredor de Nacala (2016-2023), partindo do quadro teórico do Realismo Económico, examinando de que modo o financiamento chinês em infraestruturas estratégicas afeta a autonomia do Estado moçambicano nas dimensões política, institucional e económica.

A investigação confirmou uma concentração estratégica do financiamento chinês: 68% direcionado para transportes/infraestruturas e energia, com 26% (595 milhões USD) diretamente relacionado com o Corredor de Nacala. Este padrão reflete a operacionalização deliberada do poder estrutural através do controlo de infraestruturas, conforme conceptualizado por Strange (1988). A partir de 2018 data da adesão de Moçambique à BRI, verificou-se uma intensificação qualitativa e quantitativa: aumento do financiamento médio anual de 215 para 280 milhões USD e maior incidência no Corredor (de 18% para 31% do total). A quota chinesa nos fluxos de carga do corredor cresceu de 12% (2016) para 28% (2023), evidenciando influência operacional crescente.

Em síntese, esta concentração sectorial reflete uma estratégia deliberada de posicionamento em infraestruturas críticas, coerente com os princípios do *economic statecraft* identificados por Baldwin (1985) e com a lógica geoeconómica conceptualizada por Luttwak (1990).

A autonomia de Moçambique foi afetada diferenciadamente nas três dimensões analisadas. Na dimensão política, observou-se alinhamento crescente com posições chinesas em fóruns multilaterais e fenómenos de autocontenção estratégica. Embora a soberania formal permaneça intacta, incentivos implícitos e perceções de dependência limitam a margem efetiva de decisão. Na dimensão institucional, a fragmentação da supervisão entre múltiplas entidades, combinada com dependência técnica (60% do equipamento ferroviário de origem chinesa) e regimes regulatórios excecionais, fragilizou a capacidade de governação direta do Estado.

A dimensão económica revelou-se a mais afetada, com a dívida à China equivalendo a 14,1% da dívida externa total (valor oficial MEF, 2024–2025, adotado para consistência metodológica), embora estimativas que incluem garantias e linhas de crédito rotativas indiquem valores entre 18 e 22%. O perfil de maturidade da dívida criará picos de pagamento em 2025–2027, antes das receitas esperadas do gás natural (pós-2029), gerando uma janela crítica de vulnerabilidade.

Em termos estratégicos, estes dados revelam que os impactos na autonomia não são uniformes, mas assimétricos: enquanto a soberania jurídica formal permanece preservada, a liberdade de ação material — entendida como capacidade efetiva de decidir sem incorrer em custos estratégicos proibitivos — encontra-se significativamente condicionada, sobretudo nas dimensões económica e institucional.

O Corredor de Nacala exemplifica o paradoxo da modernização dependente: infraestruturas críticas modernizadas reduziram custos logísticos em 30% e tempos de transporte em 40%, mas criaram dependências técnicas e contratuais que limitam o controlo operacional. Cláusulas preferenciais, compromissos de fornecimento mínimo e dependência de assistência técnica chinesa configuram riscos de *lock-in* tecnológico, reduzindo a flexibilidade estratégica do Estado. Este padrão evidencia que os benefícios infraestruturais imediatos podem coexistir com vulnerabilidades estruturais de longo prazo, confirmando as advertências da literatura sobre poder infraestrutural em contextos sino-africanos (Benabdallah, 2020; Lee & Carmody, 2019).

Face à questão central — de que forma o financiamento chinês em Moçambique, em especial no Corredor de Nacala (2016-2023), impacta a autonomia estratégica do país? — os resultados convergem para a seguinte resposta: o financiamento chinês impacta a autonomia estratégica de Moçambique através de um mecanismo de dependência estrutural progressiva. Embora tenha viabilizado infraestruturas essenciais, o financiamento chinês criou constrangimentos cumulativos que se reforçam mutuamente: a dependência económica limita opções políticas, que fragilizam capacidades institucionais, que aprofundam novas dependências económicas. Este ciclo não elimina completamente a autonomia, mas

condiciona significativamente o espaço de manobra do Estado, especialmente em decisões que possam contrariar interesses chineses.

Quanto ao padrão do financiamento, o investimento chinês caracteriza-se por alta concentração setorial (transportes/energia) e geográfica (Corredor de Nacala), com intensificação pós-2018. Predominam empréstimos concessionais e créditos à exportação vinculados a fornecedores chineses, criando dependências técnicas duradouras. No que respeita aos impactos na autonomia, o financiamento afeta de forma assimétrica as três dimensões: impacto moderado na autonomia política (soberania formal mantida, mas redução da liberdade de ação em decisões estratégicas), moderado-alto na institucional (fragmentação e dependência técnica), e alto na económica (concentração de dívida e exportações).

A Tabela 9 sintetiza o grau de confirmação das três hipóteses formuladas nesta investigação, apresentando as principais evidências que sustentam cada conclusão.

### **Tabela 9**

#### *Verificação das Hipóteses*

---

Hipótese	Resultado	Evidência principal
H1 – Concentração setorial	Confirmada	Sessenta e oito por cento em transportes/energia; vinte e seis por cento associado ao Corredor de Nacala
H2 – Constrangimentos na autonomia	Parcialmente validada	Política: impacto moderado; Institucional: moderado a elevado; Económica: elevado
H3 – Vulnerabilidades estratégicas	Parcialmente validada	<i>Lock-in</i> contratual e tecnológico; existência de alguma agência estatal

---

*Nota.* Elaboração própria com base nos resultados apresentados neste capítulo.

A confirmação integral de H1 consolida a compreensão do financiamento chinês como instrumento de poder estrutural deliberado. A concentração sectorial observada não resulta de dinâmicas de mercado, mas de estratégia geopolítica consciente, conforme previsto pelo quadro teórico do Realismo Económico. Os dados empíricos demonstram que o investimento em infraestruturas críticas não é acidental, mas segue uma racionalidade estratégica de controlo de ativos essenciais à circulação de mercadorias e à projeção de influência regional.

A validação parcial de H2 e H3 não indica fragilidade das hipóteses, mas revela uma realidade mais complexa: a autonomia não desaparece, mas torna-se condicional e negociada. Esta nuance é teoricamente significativa, pois demonstra que mesmo sob constrangimentos estruturais, os Estados periféricos mantêm espaços de agência — embora reduzidos e contingentes. A manutenção da soberania formal coexiste com a erosão da liberdade de ação material, evidenciando que autonomia estratégica não é um estado binário (presente/ausente), mas uma variável gradual e multidimensional.

Em termos analíticos, a confirmação parcial reforça a conceptualização da autonomia como processo dinâmico e não como atributo estático. O que se observa em Moçambique não é perda absoluta de soberania, mas reconfiguração das condições sob as quais a autonomia pode ser exercida. Esta perspetiva permite superar determinismos teóricos e captar as dinâmicas efetivas de poder nas relações sino-africanas, onde dependências estruturais convivem com margens residuais de negociação.

## **5.2. Contribuições e Implicações do Estudo**

Os resultados apresentados permitem identificar contribuições em três planos — teórico, empírico e prático — cujas implicações se estendem a diferentes atores. Do ponto de vista teórico, esta investigação refina o Realismo Económico em três aspetos fundamentais. Primeiro, demonstra que o poder estrutural opera através de mecanismos subtis (assistência técnica, cláusulas preferenciais) mais que coerção direta, expandindo a compreensão de como Estados utilizam instrumentos económicos para fins estratégicos. Segundo, conceptualiza autonomia como variável gradual e multidimensional, não binária, permitindo captar nuances que escapam a análises dicotómicas. Terceiro, evidencia que Estados

periféricos mantêm agência limitada mesmo sob constrangimentos estruturais significativos, contrariando visões deterministas das relações de poder.

No plano empírico, o estudo oferece uma análise sistemática e integrada do impacto do financiamento chinês na autonomia estratégica de Moçambique, preenchendo lacunas na literatura sobre relações sino-moçambicanas. A operacionalização de indicadores específicos e a triangulação de fontes múltiplas estabelecem uma base metodológica replicável para estudos comparativos sobre outros corredores africanos e contextos de investimento chinês em infraestruturas estratégicas. A análise detalhada do Corredor de Nacala fornece um caso paradigmático que permite testar proposições teóricas sobre poder estrutural, dependência e autonomia em contextos periféricos.

As implicações práticas diferenciam-se conforme o ator. Para decisores moçambicanos, os resultados sugerem que a preservação da autonomia estratégica depende de uma abordagem integrada entre dimensões económicas, institucionais e políticas. A análise revelou vulnerabilidades relacionadas com dependências contratuais (*lock-in*), concentração de financiamento e limitações de capacidade técnica e institucional na supervisão de infraestruturas estratégicas.

Em matéria de diversificação contratual, as evidências indicam que cláusulas restritivas em contratos de concessão podem reduzir a margem de manobra do Estado a médio prazo. A introdução de salvaguardas que assegurem alternativas de fornecimento e evitem dependências exclusivas surge como área prioritária de reflexão para futuras negociações. No plano institucional, identificaram-se assimetrias significativas entre entidades estatais de regulação e operadores privados, especialmente em projetos de alta complexidade tecnológica. O fortalecimento de unidades técnicas especializadas, com competências para monitorizar e avaliar contratos de concessão, poderá reforçar a eficácia da supervisão pública.

A nível financeiro, as vulnerabilidades projetadas para o período 2025–2027 — coincidindo com o pico do serviço da dívida — evidenciam a necessidade de estratégias de mitigação. Instrumentos como o *blended finance* (financiamento misto público-privado) e as *green bonds* (obrigações verdes) constituem alternativas que justificam maior exploração analítica

e empírica. Por fim, a integração regional no âmbito da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) permanece uma oportunidade subaproveitada. A harmonização regulatória e o desenvolvimento de corredores complementares (como Beira e Maputo) podem reduzir a dependência de um único eixo logístico e fortalecer a resiliência económica nacional.

Para parceiros e financiadores internacionais, os resultados apontam para a importância de reforçar a coordenação estratégica entre os principais financiadores de infraestruturas em Moçambique. A análise comparativa evidenciou que maior articulação entre a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA), o Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB) e o Banco Mundial poderia potenciar sinergias e minimizar sobreposições de projetos. A capacitação técnica local emerge como dimensão crítica. O défice de competências nacionais em engenharia, gestão de concessões e negociação contratual limita a autonomia do Estado. Face a este desafio, programas de formação e transferência de conhecimento, incorporados nas fases de implementação dos projetos, poderiam gerar ganhos estruturais a longo prazo. No domínio do refinanciamento, o apoio dos parceiros multilaterais durante o período crítico de 2025–2027 representaria um contributo essencial para a estabilidade fiscal e a continuidade dos investimentos estratégicos.

No plano regional, a investigação confirma o potencial papel da SADC na mitigação de vulnerabilidades regionais. A definição de padrões comuns para concessões e contratos de infraestruturas críticas facilitaria a interoperabilidade e reduziria assimetrias negociais entre Estados-membros e grandes financiadores externos. O estabelecimento de um mecanismo de monitorização regional de investimentos estratégicos permitiria identificar riscos partilhados e promover respostas coordenadas. De igual modo, negociações conjuntas em projetos transfronteiriços poderiam reforçar o poder negocial coletivo dos países da região.

Em conjunto, estas implicações demonstram que a preservação da autonomia estratégica em contextos de investimento chinês não depende apenas de decisões nacionais isoladas, mas requer articulação multinível — entre políticas internas, coordenação com parceiros internacionais e cooperação regional — capaz de equilibrar benefícios infraestruturais com salvaguardas estratégicas.

### 5.3. Limitações e Agenda de Investigação Futura

Esta investigação apresenta limitações metodológicas que, simultaneamente, abrem caminhos para investigação futura. Uma primeira limitação relaciona-se com o acesso parcial a contratos. A confidencialidade de parte dos contratos de financiamento chinês limitou a verificação integral de cláusulas específicas, nomeadamente termos de garantias, condições de vencimento antecipado e mecanismos de resolução de conflitos. Esta limitação foi mitigada através de triangulação entre documentos públicos (Boletim da República, comunicados do Ministério da Economia e Finanças), relatórios de instituições multilaterais e análise de imprensa especializada, mas implica que algumas inferências sobre cláusulas contratuais devem ser consideradas como aproximações fundamentadas e não como confirmações definitivas.

Adicionalmente, a dependência de fontes secundárias constitui uma limitação relevante. Para determinados indicadores — como a desagregação anual de fluxos de carga por origem de capital no Corredor de Nacala — foi necessário recorrer a indicadores substitutos (*proxies*) baseados em dados agregados dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM). Embora metodologicamente justificado, este procedimento introduz margem de incerteza nas estimativas quantitativas apresentadas.

Por outro lado, o período temporal analisado (2016-2023) permite identificar tendências de médio prazo e testar hipóteses sobre padrões de financiamento e impactos na autonomia estratégica, mas não captura efeitos estruturais de longo prazo. Dependências contratuais e tecnológicas (*lock-in*) manifestam-se plenamente ao longo de décadas, pelo que os impactos observados neste estudo representam apenas a fase inicial de processos que se estenderão para além de 2030.

Finalmente, quanto à generalização dos resultados, embora o Corredor de Nacala constitua um caso paradigmático do investimento chinês em infraestruturas estratégicas africanas, os resultados não são automaticamente generalizáveis a outros corredores moçambicanos (Beira, Maputo) ou a contextos nacionais distintos sem análise comparativa adequada. Cada corredor apresenta especificidades em termos de estrutura de financiamento, configuração de atores e dinâmicas de governação que exigem investigação empírica dedicada.

Estas limitações não invalidam as conclusões principais — que são sustentadas por triangulação metodológica robusta e coerência com a literatura académica existente —, mas circunscrevem o alcance das inferências e reforçam a necessidade de investigação futura.

Face a estas limitações e aos resultados obtidos, identificam-se cinco áreas prioritárias para investigação futura. Análises comparativas regionais — incidindo sobre corredores como Mombasa–Nairobi (Quénia) ou Addis Abeba–Djibuti (Etiópia) — permitiriam testar a replicabilidade dos padrões identificados neste estudo e refinar a compreensão das dinâmicas de dependência em contextos institucionais diversos. Tais estudos contribuiriam para distinguir especificidades moçambicanas de tendências estruturais mais amplas nas relações sino-africanas.

A transição energética global e as políticas climáticas chinesas constituem outro campo relevante. A evolução das estratégias energéticas da República Popular da China, incluindo compromissos de neutralidade carbónica e redução de investimentos em combustíveis fósseis, poderá alterar significativamente as dinâmicas de exportação de recursos moçambicanos. Investigações sobre os impactos destas mudanças nas cadeias de valor do Corredor de Nacala e nas relações económicas bilaterais justificam-se pela importância estratégica do carvão e do gás natural na economia moçambicana.

Estudos sobre a aplicabilidade de instrumentos financeiros alternativos — como *blended finance* (financiamento misto público-privado) e *green bonds* (obrigações verdes) — em países de rendimento médio-baixo poderiam oferecer contributos práticos à política económica. A análise de casos de sucesso e insucesso na mobilização destes instrumentos permitiria identificar condições institucionais e regulatórias facilitadoras, informando estratégias de diversificação financeira.

A influência crescente de atores não estatais — incluindo empresas privadas multinacionais, organizações da sociedade civil e movimentos sociais — na mediação de dependências estratégicas merece investigação dedicada. Estes atores desempenham papéis cada vez mais relevantes na fiscalização de contratos, na defesa de direitos comunitários e na pressão por transparência, configurando dinâmicas que o Realismo Económico tradicional tende a subvalorizar.

Finalmente, abre-se um campo para simulações prospetivas de longo prazo. Cenários até 2050, considerando variáveis como evolução da dívida, receitas do gás natural, mudanças climáticas e reconfiguração das cadeias globais de valor, poderiam esclarecer os efeitos cumulativos do investimento estrangeiro sobre a autonomia estratégica do Estado moçambicano e orientar políticas de antecipação estratégica.

#### **5.4. Reflexão Final**

À luz dos resultados, contribuições e limitações discutidos, o caso do Corredor de Nacala ilustra com clareza um dos dilemas centrais do desenvolvimento africano contemporâneo: a necessidade urgente de infraestruturas confronta-se com riscos persistentes de dependência estrutural. A análise desenvolvida nesta investigação demonstra que o financiamento chinês não é intrinsecamente predatório nem benevolente, mas essencialmente instrumental; os seus impactos dependem, em grande medida, da capacidade dos Estados recetores para negociar termos favoráveis, diversificar parcerias e preservar controlo estratégico sobre ativos críticos. Esta conclusão corrobora investigações anteriores sobre relações sino-africanas que sublinham a importância da agência dos Estados recetores na definição dos resultados das parcerias externas.

Moçambique encontra-se, assim, num ponto de inflexão estratégico. As decisões tomadas no período crítico de 2025–2027 poderão determinar se o país transformará infraestruturas modernizadas em desenvolvimento sustentável e autonomia estratégica, ou se aprofundará dependências que limitarão a sua liberdade de ação nas próximas décadas. A janela temporal identificada — entre os picos de serviço da dívida e o início das receitas provenientes do gás natural — constitui simultaneamente uma vulnerabilidade e uma oportunidade de reposicionamento estratégico.

A preservação da autonomia estratégica não implica rejeitar parcerias com a China, mas exige uma abordagem mais equilibrada, capaz de maximizar benefícios e mitigar vulnerabilidades. Os resultados desta investigação evidenciam que tal equilíbrio requer três condições fundamentais: (i) uma visão estratégica clara sobre o papel das infraestruturas no modelo nacional de desenvolvimento; (ii) capacidade institucional robusta para negociar e

supervisionar concessões complexas em contextos de assimetria; e (iii) determinação política para defender interesses de longo prazo face a necessidades financeiras imediatas.

O futuro de Moçambique no sistema internacional dependerá menos do volume de investimentos que atrai e mais da sua capacidade de os converter em instrumentos de autonomia e não de dependência. Esta é a lição central que emerge deste estudo: a modernização infraestrutural é condição necessária, mas não suficiente, para o desenvolvimento sustentável. O que distingue investimento estruturante de dependência estrutural é a qualidade da governação, a diversificação das parcerias e a manutenção do controlo estratégico sobre os ativos críticos.

Em síntese, a autonomia estratégica não é um estado estático, mas um processo dinâmico, dependente da capacidade do Estado para transformar investimentos externos em meios de reforço da liberdade de ação e da soberania de decisão.

6.

**Referências bibliográficas**

**Monografias e Artigos Científicos**

- Acker, K., & Brautigam, D. (2021). *Twenty years of data on China's Africa lending* (CARI Policy Brief No. 04/2021). China–Africa Research Initiative, Johns Hopkins University. <https://www.sais-cari.org/publications>
- Acker, K., Brautigam, D., & Huang, Y. (2020). *Debt relief with Chinese characteristics* (CARI Working Paper No. 39). China–Africa Research Initiative, Johns Hopkins University. <https://www.sais-cari.org/publications>
- Alden, C., & Alves, A. C. (2008). History & identity in the construction of China's Africa policy. *Review of African Political Economy*, 35(115), 43–58. <https://doi.org/10.1080/03056240802011436>
- Alden, C., & Large, D. (2019). *New directions in Africa–China studies*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315162461>
- Baldwin, D. A. (1985). *Economic statecraft*. Princeton University Press. <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691101750/economic-statecraft>
- Benabdallah, L. (2020). *Shaping the future of power: Knowledge production and network building in China–Africa relations*. University of Michigan Press. [https://www.press.umich.edu/11824506/shaping\\_the\\_future\\_of\\_power](https://www.press.umich.edu/11824506/shaping_the_future_of_power)
- Benabdallah, L. (2021, December 23). China's soft-power advantage in Africa. *Foreign Affairs*. <https://www.foreignaffairs.com/articles/africa/2021-12-23/chinas-soft-power-advantage-africa>
- Benton, T., & Craib, I. (2010). *Philosophy of social science: The philosophical foundations of social thought* (2nd ed.). Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-1-137-10404-8>
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by other means: Geoeconomics and statecraft*. Harvard University Press. <https://www.hup.harvard.edu/catalog.php?isbn=9780674545984>
- Blanchard, J. M. F. (2021). *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia*. Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-53182-6>
- Bond, P., & Garcia, A. (Eds.). (2015). *BRICS: An anti-capitalist critique*. Pluto Press. <https://www.plutobooks.com/9780745336091/brics/>

- Bowland, C., & Otto, L. (2012). *Implementing development corridors: Lessons from the Maputo Corridor*. South African Institute of International Affairs.  
<https://saiia.org.za/research/implementing-development-corridors-lessons-from-the-maputo-corridor/>
- Brautigam, D. (2011). *The dragon's gift: The real story of China in Africa*. Oxford University Press. <https://global.oup.com/academic/product/the-dragons-gift-9780199606290>
- Brautigam, D. (2020). A critical look at Chinese “debt-trap diplomacy”: The rise of a meme. *Area Development and Policy*, 5(1), 1–14.  
<https://doi.org/10.1080/23792949.2019.1689828>
- Brautigam, D. (2020). *Will Africa Feed China?* Oxford University Press.  
<https://doi.org/10.1093/oso/9780190078062.001.0001>
- Brautigam, D., & Acker, K. (2022). *Data challenges in tracking Chinese investment in Africa* (CARI Working Paper No. 51). China–Africa Research Initiative, Johns Hopkins University. <https://www.sais-cari.org/publications>
- Bunge, M. (1998). *Social science under debate: A philosophical perspective*. University of Toronto Press. <https://utorontopress.com/9780802083579/social-science-under-debate/>
- Cabestan, J. P. (2019). China’s regional policy in Africa: Western challenges and socioeconomic development agenda. *Journal of Contemporary China*, 28(118), 674–694. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1557946>
- Campbell, J. (2022). Maritime security in the Indian Ocean Region. *Naval War College Review*, 75(1), 65–82. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol75/iss1/7/>
- Carmody, P. (2016). *The new scramble for Africa (2nd ed.)*. Cambridge: Polity Press.  
<https://www.politybooks.com/>
- Carmody, P., & Kragelund, P. (2016). Who is in charge? State power and agency in Sino-African relations. *Cornell International Law Journal*, 49(1), 1–23.  
<https://scholarship.law.cornell.edu/cilj/vol49/iss1/1/>
- Castel-Branco, C. N. (2014). Growth, capital accumulation and economic porosity in Mozambique: Social losses, private gains. *Review of African Political Economy*, 41(S1), S26–S48. <https://doi.org/10.1080/03056244.2014.976363>
- Castel-Branco, C. N. (2023). *Economia política do desenvolvimento em Moçambique*. IESE. <https://www.iese.ac.mz/publicacoes/>

- Castel-Branco, C. N., & Mandlate, O. (2012). Da economia extractiva à diversificação da base produtiva: O que pode o PARP utilizar da análise do modo de acumulação em Moçambique? In L. de Brito, C. Castel-Branco, S. Chichava & A. Francisco (Eds.), *Desafios para Moçambique 2012* (pp. 117–144). IESE.  
<https://www.iese.ac.mz/publicacoes/desafios-para-mocambique-2012/>
- Castel-Branco, C. N., Massingue, N., & Muianga, C. (2015). *Questões sobre o desenvolvimento produtivo em Moçambique*. Cadernos IESE, 13. IESE.  
<https://www.iese.ac.mz/publicacoes/cadernos-iese/>
- Centro de Estudos Estratégicos de Moçambique. (2023). *Relatório sobre investimentos estratégicos em Moçambique*. Maputo: CEEM.
- Chellaney, B. (2017, 23 de janeiro). China's debt-trap diplomacy. *Project Syndicate*.  
<https://www.project-syndicate.org/commentary/china-debt-trap-diplomacy-by-brahma-chellaney-2017-01>
- Cheru, F., & Obi, C. (Eds.). (2010). *The rise of China and India in Africa: Challenges, opportunities and critical interventions*. Zed Books.  
<https://www.bloomsbury.com/uk/rise-of-china-and-india-in-africa-9781848134362/>
- Chichava, S. (2008). China e Moçambique: Prudência, compromisso e colaboração. In L. de Brito, C. N. Castel-Branco, S. Chichava & A. Francisco (Eds.), *Cidadania e governação em Moçambique* (pp. 252–270). IESE.  
<https://www.iese.ac.mz/publicacoes/cidadania-e-governacao/>
- Chichava, S. (2014). *Assessing Chinese and Brazilian economic activities in Mozambique, 2000–2010*. SAIIA Occasional Paper No. 184. South African Institute of International Affairs. <https://hdl.handle.net/10520/EJC166512>
- Chichava, S. (2017). China in Mozambique's agriculture: Implications and challenges. *Review of African Political Economy*, 44(153), 334–347.  
<https://doi.org/10.1080/03056244.2017.1369368>
- Chichava, S. (2021). *China and Mozambique: From comrades to partners*. Nordic Africa Institute. <https://nai.uu.se/en/library-resources/publications/>
- Chichava, S., & Alden, C. (2018). China and Mozambique: Comrades or competitors? *Journal of China and International Relations*, 6(1), 20–37.  
<https://doi.org/10.5278/jcir.v6i1.214>
- Chichava, S., Li, A., & Sambo, P. (2019). *Chinese mining projects in Mozambique: Understanding the socio-economic and environmental impacts* (Policy Brief No. 23/2019). China–Africa Research Initiative, Johns Hopkins University.

<https://chinaafricaresearchinitiative.org/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-23-Mozambique-Mining.pdf>

- Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approach (4th ed.)*. SAGE Publications. <https://us.sagepub.com/en-us/nam/research-design/book255675>
- Dahl, R. A. (1957). The concept of power. *Behavioral Science*, 2(3), 201–215. <https://doi.org/10.1002/bs.3830020303>
- Danermark, B., Ekström, M., Jakobsen, L., & Karlsson, J. Ch. (2002). *Explaining society: Critical realism in the social sciences*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203996249>
- Dent, C. M. (2007). Economic security. In A. Collins (Ed.), *Contemporary security studies* (pp. 204-222). Oxford University Press. <https://global.oup.com/academic/product/contemporary-security-studies-9780198708315>
- Devermont, J. (2023). *Chinese port investments in Africa: A new era of infrastructure development*. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/chinese-port-investments-africa-new-era-infrastructure-development>
- Diário Económico. (2024, 26 janeiro). Porto de Nacala atinge número recorde ao manusear 3,1 milhões de toneladas em 2023. *Diário Económico*. <https://www.diarioeconomico.co.mz/2024/01/26/negocios/infra-estruturas/porto-de-nacala-atinge-numero-recorde-ao-manusear-3-1-milhoes-de-toneladas-em-2023/>
- Drezner, D. W. (1999). *The sanctions paradox: Economic statecraft and international relations*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511549366>
- Furlong, P., & Marsh, D. (2010). A skin, not a sweater: Ontology and epistemology in political science. In D. Marsh & G. Stoker (Eds.), *Theory and methods in political science* (3rd ed., pp. 184–211). Palgrave Macmillan. [https://doi.org/10.1007/978-0-230-36664-0\\_10](https://doi.org/10.1007/978-0-230-36664-0_10)
- Gerring, J. (2007). *Case study research: Principles and practices*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511803123>
- Gilpin, R. (2001). *Global political economy: Understanding the international economic order*. Princeton University Press. <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691086774/global-political-economy>

- Global Development Policy Center (GDP Center) & SAIS–CARI. (2023). *Chinese Loans to Africa Database*. Boston University & Johns Hopkins University. <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/>
- Hanlon, J. (2018). *Dívidas ocultas: Empréstimos secretos em Moçambique*. Cadernos IESE, 16. IESE. [https://www.iese.ac.mz/wp-content/uploads/2018/05/CadernosIESE-16\\_JHanlon.pdf](https://www.iese.ac.mz/wp-content/uploads/2018/05/CadernosIESE-16_JHanlon.pdf)
- Hemmings, J. (2022). China’s Digital Silk Road and the global contest for data governance. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2022/08/chinas-digital-silk-road-and-the-global-contest-for-data-governance/>
- Instituto de Estudos Sociais e Económicos. (2021). *Desafios para Moçambique 2021*. IESE. <https://www.iese.ac.mz>
- Instituto de Estudos Sociais e Económicos. (2023). *Desafios para Moçambique 2023–2024*. IESE. <https://www.iese.ac.mz>
- Jones, L., & Smith, K. (2023). *Debunking the myth of “debt-trap diplomacy”: How recipient countries shape China’s Belt and Road Initiative*. Chatham House. <https://www.chathamhouse.org/2023/03/debunking-myth-debt-trap-diplomacy>
- Kahler, M. (1998). Rationality in international relations. *International Organization*, 52(4), 919–941. <https://doi.org/10.1162/002081898550789>
- Kirshner, J. (1995). *Currency and coercion: The political economy of international monetary power*. Princeton University Press. <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691016269/currency-and-coercion>
- Krasner, S. D. (1999). *Sovereignty: Organized hypocrisy*. Princeton University Press. <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691007113/sovereignty>
- Kurki, M. (2008). *Causation in international relations: Reclaiming causal analysis*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511491481>
- Langa, E., & Mandlate, O. (2013). *Questões à volta da ligação entre o Fundo Soberano e o desenvolvimento do sector industrial*. In L. de Brito et al. (Eds.), *Desafios para Moçambique 2013* (pp. 175–195). IESE. [https://www.iese.ac.mz/lib/publication/livros/des2013/IESE\\_Des2013\\_10.FundSob.pdf](https://www.iese.ac.mz/lib/publication/livros/des2013/IESE_Des2013_10.FundSob.pdf)
- Lee, C. K. (2018). *The specter of global China: Politics, labor, and foreign investment in Africa*. University of Chicago Press. <https://press.uchicago.edu/ucp/books/book/chicago/S/bo22657847.html>

- Lee, C. K., & Carmody, P. (2019). The politics of structural transformation: What does China's engagement in Africa portend? *African Affairs*, 118(472), 486–512. <https://doi.org/10.1093/afraf/adz014>
- Luttwak, E. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, 20, 17–23. <https://www.jstor.org/stable/42894676>
- Lynch, T. (2024). *A iniciativa “Um Cinturão, Uma Rota” da China na África Oriental. Military Review – Edição Brasileira*, 99(1), 5–17. <https://www.armyupress.army.mil/Journals/Edicao-Brasileira/>
- Mackenzie, C. (2023). The political economy of maritime infrastructure in Eastern Africa. *Review of African Political Economy*, 50(157), 384–402. <https://doi.org/10.1080/03056244.2022.2155449>
- Mastanduno, M. (1998). Economics and security in statecraft and scholarship. *International Organization*, 52(4), 825–854. <https://doi.org/10.1162/002081898550761>
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2019, April 27). *List of deliverables of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation*. [https://www.fmprc.gov.cn/eng./zy/gb/202405/t20240531\\_11367382.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng./zy/gb/202405/t20240531_11367382.html)
- Mohan, G., & Lampert, B. (2013). Negotiating China: Reinserting African agency into China–Africa relations. *African Affairs*, 112(446), 92–110. <https://doi.org/10.1093/afraf/ads065>
- Moteff, J., Copeland, C., & Fischer, J. (2003). *Critical infrastructures: What makes an infrastructure critical?* Congressional Research Service, Library of Congress. <https://fas.org/sgp/crs/RL31556.pdf>
- Moyo, D. (2021). *Desenvolvimento: Uma perspectiva crítica*. IESE. <https://www.iese.ac.mz/publicacoes/>
- Nuvunga, A., & Orre, A. (2019). *Governance challenges in Mozambique*. Chr. Michelsen Institute. <https://www.cmi.no/publications/6859-governance-challenges-in-mozambique>
- OI SCS/TCM. (2022). *O controlo externo das Parcerias Público-Privadas: Tema II – Tribunal Administrativo de Moçambique*. [https://www.oiscsclp.org/wp-content/uploads/sites/5/2022/03/TemaII-TCMo\\_ambique.pdf](https://www.oiscsclp.org/wp-content/uploads/sites/5/2022/03/TemaII-TCMo_ambique.pdf)
- PPP Commission (Malawi). (s.d.). *Central East African Railways (CEAR) – Concession overview*. Recuperado em 15 de agosto de 2025, de <https://www.pppc.mw/projects/central-east-african-railways>

- Pimenta, R. S. (2020). *China e África: Uma parceria de cooperação estratégica ou neocolonialismo? Relações Internacionais*, (65), 45–58.  
<https://doi.org/10.23906/ri2020.65a04>
- Pitcher, M. A. (2008). *Transforming Mozambique: The politics of privatization, 1975–2000*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511489327>
- Pitlo, L. B. (2023). The political economy of maritime power. *Asian Survey*, 63(5), 677–702. <https://doi.org/10.1525/as.2023.63.5.677>
- Popper, K. R. (2005). *The logic of scientific discovery*. Routledge. (Original work published 1934) <https://doi.org/10.4324/9780203994627>
- Porto de Nacala (Página oficial no Facebook). (2025). Resultados operacionais de 2024. <https://www.facebook.com/PortodeNacala>
- Profico. (s.d.). *Reabilitação do Corredor Ferroviário de Nacala: Projetos de traçado ferroviário nas secções 6 e 7 entre o Malawi e o desvio de Nacala*. Projeto desenvolvido para a VALE Moçambique. <https://profico.pt/detalhe.php?p=62>
- Roque, P. C. (2022). *Mozambique's security challenges: Between internal dynamics and external influences*. Institute for Security Studies.  
<https://issafrica.org/research/southern-africa-report/mozambiques-security-challenges-between-internal-dynamics-and-external-influences>
- Rádio Moçambique. (2021, March 10). Nacala Logistics regista perda de 31 milhões de dólares em 2020. *Rádio Moçambique*. <https://www.rm.co.mz/nacala-logistics-regista-perda-de-31-milhoes-de-dolares-em-2020/>
- Ribeiro, A. S. (2009). *Teoria geral da estratégia: O essencial ao processo estratégico*. Edições Almedina. ISBN: 978-972-40-3897-1
- Saraiva, M. G. (2015). A presença chinesa na África Ocidental Atlântica ao longo da primeira década do século XXI: *Estratégias e desafios*. *Boletim Meridiano* 47, 16(151), 18–25. <https://doi.org/10.20889/M47e16025>
- Scholvin, S., & Plagemann, J. (2014). Transport corridors in Africa: A step towards global economic integration? *Africa Insight*, 44(2), 168–185.  
<https://hdl.handle.net/10520/EJC168189>
- Schreier, M. (2012). *Qualitative content analysis in practice*. SAGE Publications.  
<https://us.sagepub.com/en-us/nam/qualitative-content-analysis-in-practice/book234633>
- Shambaugh, D. (2013). *China Goes Global: The Partial Power*. Oxford University Press.  
<https://global.oup.com/academic/product/china-goes-global-9780199860149>

- Strange, S. (1988). *States and markets*. Pinter Publishers.  
<https://doi.org/10.5040/9781350223165>
- Tang, K., Liu, X., & Zhang, Y. (2022). Environmental impacts of the Belt and Road Initiative: A review. *Sustainability*, 14(8), 4520. <https://doi.org/10.3390/su14084520>
- Taylor, I. (2006). China's oil diplomacy in Africa. *International Affairs*, 82(5), 937–959.  
<https://doi.org/10.1111/j.1468-2346.2006.00579.x>
- Taylor, I. (2009). *China's new role in Africa*. Lynne Rienner Publishers.  
[https://www.rienner.com/title/China\\_s\\_New\\_Role\\_in\\_Africa](https://www.rienner.com/title/China_s_New_Role_in_Africa)
- Taylor, I. (2021). *China's foreign policy in Africa*. Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/9781003129745>
- The Export-Import Bank of China. (2023). *2022 Annual Report*. Beijing: The Export-Import Bank of China. <https://www.eximbank.gov.cn/info/1467/70240.htm>
- The Nation* (Malawi). (2020, July 10). Nacala corridor underused—study.  
<https://mwnation.com/nacala-corridor-underused-study/>
- Till, G. (2023). *Seapower: A guide for the twenty-first century (4th ed.)*. Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/9781003259976>
- TrendEconomy. (2022–2023). *Mozambique exports to China* [Data set].  
<https://trendeconomy.com/data/h2/Mozambique/China>
- Tugendhat, H., & Voo, J. (2021). *China's Digital Silk Road in Africa and the future of internet governance* (Working Paper No. 50). China–Africa Research Initiative, Johns Hopkins University SAIS. <https://sais-cari.org/publications-working-papers>
- União Africana. (2022). *Agenda 2063: Relatório de Progresso 2022*.  
<https://au.int/agenda2063/progress-report-2022>
- VOA Português*. (2024, 29 de agosto). Concessão de espaço ao Malawi no Porto de Nacala criticada por alegada falta de transparência.  
<https://www.voaportugues.com/a/moçambique-concessão-de-espaço-ao-malawi-no-porto-de-nacala-criticada-por-alegada-falta-de-transparência/7764389.html>
- Vale Moçambique. (2016). *Relatório de Responsabilidade Social*.  
<https://www.vale.com/mocambique/pt/investor-relations/publications>
- Vale. (2017, May 12). *Vale inaugura Corredor Logístico de Nacala, no sudeste africano* [Comunicado de imprensa].  
[https://vale.com/documents/44618/2699492/Sala\\_de\\_Imprensa\\_-\\_Logistica\\_-\\_Vale\\_inaugura\\_Corredor\\_Log%C3%ADstico\\_de\\_Nacala%2C\\_no\\_sudeste\\_african\\_o\\_ID%3D1970.pdf](https://vale.com/documents/44618/2699492/Sala_de_Imprensa_-_Logistica_-_Vale_inaugura_Corredor_Log%C3%ADstico_de_Nacala%2C_no_sudeste_african_o_ID%3D1970.pdf)

Whitfield, L., & Fraser, A. (2009). Negotiating aid: The structural conditions shaping the negotiating strategies of African governments. *International Negotiation*, 14(1), 109–138. <https://doi.org/10.1163/157180609X401754>

Zambia Railways Limited. (2025, maio). *ZRL undertakes strategic partnership meetings for operationalization of the Chipata–Mchinji railway line*. Zambia Railways Limited. <https://zrl.com.zm/zrl-undertakes-strategic-partnership-meetings-for-operationalization-of-chipata-mchinji-railway-line/>

Zhu, Z., & Zhao, Y. (2023). Sustainability in Chinese overseas infrastructure investment: Environmental standards and institutional responses. *Journal of Contemporary China*, 32(139), 224–240. <https://doi.org/10.1080/10670564.2022.211123>

### **Documentos de Instituições de Moçambique**

Assembleia da República. (2019). *Relatório de atividades da Comissão do Plano e Orçamento – 2019*. Assembleia da República. <https://www.parlamento.mz/wp-content/uploads/2022/04/Relatorios-das-Actividades-CPO-2019.pdf>

Assembleia da República. (2022). *Informação sobre a 8.ª Comissão de Petições, Queixas e Reclamações*. Assembleia da República. [https://www.parlamento.mz/wp-content/uploads/2022/11/Informacao\\_8Comissao.pdf](https://www.parlamento.mz/wp-content/uploads/2022/11/Informacao_8Comissao.pdf)

Assembleia da República. (2025). *8.ª Comissão realiza audições parlamentares em Nacala-Porto*. Assembleia da República de Moçambique. <https://www.parlamento.mz/?p=13536>

*Boletim da República*. (2016, 18 de julho). Adenda ao contrato do Terminal Portuário do Carvão de Nacala-a-Velha (n.º 85, I Série). <https://www.inm.gov.mz/pt-br/content/conselho-de-ministros-br-n%C2%BA-85-de-180716-boletim-da-rep%C3%BAblica-i-serie-p%C3%A1g-499>

Centro de Integridade Pública (CIP). (2018). *Parcerias público-privadas: Um investimento necessário, mas problemático? O caso da concessão do Porto de Nacala e da Linha do Norte* (Relatório n.º 450). CIP. [https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2018/08/450\\_CIP-Porto-de-Nacala-Final-ENG.pdf](https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2018/08/450_CIP-Porto-de-Nacala-Final-ENG.pdf)

Centro de Integridade Pública (CIP). (2024, 18 de agosto). *Concessão de parte do Porto de Nacala: Qual é a pretensão do Governo de Nyusi em viabilizar um negócio estruturante em final de mandato?* Maputo: CIP. <https://www.cipmoz.org/pt/2024/08/18/concessao-de-parte-do-porto-de-nacala-qual-e-a-pretensao-do-governo-de-nyusi-em-viabilizar-um-negocio-estruturante-em-final-de-mandato/>

- Centro de Integridade Pública. (2020). *Extractive Industry Transparency Index 2019/2020*. CIP. <https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2020/10/EXTRACTIVE-INDUSTRY-TRANSPARENCY-INDEX-20192020-2.pdf>
- Centro de Integridade Pública. (2022). *Financiamento político ilícito em Moçambique*. Maputo: CIP. <https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2022/11/Financiamento-politico-ilicito-em-Mocambique.pdf>
- Conselho de Ministros. (2021, 18 de outubro). Decretos n.º 83/2021, 84/2021 e 85/2021. *Boletim da República*, I Série, n.º 200. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz205934.pdf>
- Instituto Nacional de Estatística [INE]. (2023). *Síntese da Conjuntura Económica – IV Trimestre 2022*. INE Moçambique. <https://www.ine.gov.mz>
- Instituto Nacional de Estatística de Moçambique. (2023). *Estatísticas do comércio externo*. <http://www.ine.gov.mz/>
- Langa, E., & Mandlate, O. (2013). *Impacto socioeconómico do Corredor de Nacala*. Centro de Integridade Pública. <https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2019/02/Impacto-socioeconomico-do-Corredor-de-Nacala.pdf>
- Ministério da Economia e Finanças [MEF]. (2023). *Boletim Estatístico da Dívida Pública 2023-II*. Governo de Moçambique. <https://www.mef.gov.mz>
- Ministério da Economia e Finanças [MEF]. (2024). *Boletim Estatístico da Dívida Pública 2024*. Governo de Moçambique. <https://www.mef.gov.mz>
- Ministério da Economia e Finanças. (2023). *Boletim Trimestral sobre a Dívida Pública: II Trimestre de 2023*. (Direção Nacional de Gestão da Dívida Pública), Tabela 2, p. 6. Maputo: MEF. <https://www.mef.gov.mz/>
- Ministério da Indústria e Comércio [MIC]. (2023). *Relatório de Comércio Externo 2023*. Governo de Moçambique. <https://portalcomercioexterno.gov.mz>
- Ministério do Comércio de Moçambique. (2024, agosto). *Guia sobre Comércio Preferencial*. Governo de Moçambique. <https://portalcomercioexterno.gov.mz/wp-content/uploads/2024/08/Guia-sobre-Comercio-Preferencial-Paginas-singulares-Versao-final.pdf>
- Nahamire, B., & Centro de Integridade Pública (CIP). (2015). *Parcerias Público-Privadas em Moçambique: Caso da Concessão do Porto de Nacala e Linha do Norte*. *Revista UFG*. <https://revistas.ufg.br/revfd/article/view/79795>

## **Documentos de Instituições Internacionais**

- African Development Bank. (2012). *Nacala Road Corridor Phase IV Project – Appraisal Report*. African Development Bank. <https://www.afdb.org/en/documents>
- African Development Bank. (2018). *African economic outlook 2018*. African Development Bank. [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African\\_Economic\\_Outlook\\_2018\\_-\\_EN.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_EN.pdf)
- African Development Bank. (2020). *Eastern Africa regional integration strategy paper 2018–2022*. African Development Bank. <https://www.afdb.org/en/documents>
- African Development Bank. (2023). *African economic outlook 2023: Mobilizing private sector financing for climate and green growth in Africa*. African Development Bank. <https://www.afdb.org/en/documents/african-economic-outlook-2023>
- African Development Bank. (2024). *African economic outlook 2024: Infrastructure development and financing*. African Development Bank.
- African Union, Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA). (s.d.). *Nacala Port New Coal Terminal*. Recuperado em 14 de agosto de 2025, de <https://map.au-pida.org/projects/show/7210001>
- Afrobarometer. (2023). *China's influence in Mozambique: Findings from Afrobarometer Round 9* (Afrobarometer Dispatch No. 449). Afrobarometer. <https://www.afrobarometer.org/publications>
- Banco Mundial. (2023a). *Mozambique Economic Update: Facing Hard Choices*. World Bank. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099320004032322460>
- Banco Mundial. (2023b). *Mozambique Country Economic Memorandum*. World Bank. <https://documents.worldbank.org>
- Byiers, B., Karkare, P., & Zita, S. (2023, março). *Lessons from SADC for the AfCFTA: The case of Mozambique* (Discussion Paper No. 338). Maastricht: European Centre for Development Policy Management (ECDPM). <https://ecdpm.org/work/lessons-sadc-afcfta-case-mozambique>
- China Railway Construction Corporation Limited (CRCC). (2023). *Company profile*. <https://english.crcc.cn/>
- China-Africa Research Initiative (CARI). (2022). *About CARI*. Johns Hopkins University SAIS. <https://www.sais-cari.org/about-us>
- China-Africa Research Initiative (CARI). (2022). *Chinese loans to Africa database*. Johns Hopkins University SAIS. <https://www.sais-cari.org/data>

- International Monetary Fund (IMF). (2022). *Mozambique: Debt sustainability analysis* (Country Report No. 22/60). Washington, DC: International Monetary Fund.  
<https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2022/03/30/Mozambique-2022-Debt-Sustainability-Analysis-515492>
- International Monetary Fund. (n.d.-a). *World Economic Outlook (WEO) database*. IMF.  
<https://www.imf.org/en/Publications/SPROLLS/world-economic-outlook-databases>
- International Monetary Fund. (n.d.-b). *International Financial Statistics (IFS)*. IMF.  
<https://data.imf.org/IFS>
- Japan International Cooperation Agency (JICA). (2012). *Resumo não técnico: Reabilitação e Expansão do Porto de Nacala*.  
[https://www.jica.go.jp/english/our\\_work/social\\_environmental/id/africa/mozambique/c8h0vm00009662gq-att/c8h0vm00009662m1.pdf](https://www.jica.go.jp/english/our_work/social_environmental/id/africa/mozambique/c8h0vm00009662gq-att/c8h0vm00009662m1.pdf)
- Japan International Cooperation Agency (JICA). (2013). *The Preparatory Survey on Nacala Port Development Project*.  
[https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12030847\\_01.pdf](https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12030847_01.pdf)
- Japan International Cooperation Agency (JICA). (s.d.). *The Project for Improvement of Nacala Port in Republic of Mozambique*.  
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12231841.pdf>
- SADC. (2023a). *Report of the Executive Secretary 2022–2023*. Gaborone: Southern African Development Community. <https://www.sadc.int/sites/default/files/2024-05/REPORT%20OF%20THE%20EXECUTIVE%20SECRETARY%202022-2023.pdf>
- State Council Information Office of the People's Republic of China. (2021, November 26). *China and Africa in the new era: A partnership of equals* [White paper].  
[https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202112/04/content\\_WS61aaae1bc6d0df57f98e631f.html](https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202112/04/content_WS61aaae1bc6d0df57f98e631f.html)
- State Council of the People's Republic of China. (2001). *Outline of the Tenth Five-Year Plan for National Economic and Social Development (2001–2005)*. State Council of the People's Republic of China.  
[https://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special\\_11\\_5/2010-03/03/content\\_1690620.htm](https://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special_11_5/2010-03/03/content_1690620.htm)
- UNECA – United Nations Economic Commission for Africa. (2022). *Building forward better: Strategies for resilient development in Africa*.  
<https://www.uneca.org/publications/building-forward-better-strategies-resilient-development-africa>

United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *World Investment Report 2024*. Geneva: UNCTAD. <https://unctad.org/publications-search?f%5B0%5D=product%3A1566>

World Bank. (2023). *Port development and competition in East and Southern Africa: Implications for corridor efficiency*. World Bank Group. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/d2b74779-9fd1-5f6f-8a90-5a55b80f1a2c>

SADC. (2023b). *Trade Facilitation Programme (TFP)*. Southern African Development Community. <https://www.sadc.int/project-portfolio/trade-facilitation-programme>

### **Fontes de Imprensa Especializada**

*24 Notícias*. (2024, 26 janeiro). Porto moçambicano de Nacala bate recorde de movimentação de carga em 2023. *24 Notícias*. [https://24noticias.sapo.pt/noticias/porto-mocambicano-de-nacala-bate-recorde-de\\_65b376a6e1fc4e4ac7b4ce1d](https://24noticias.sapo.pt/noticias/porto-mocambicano-de-nacala-bate-recorde-de_65b376a6e1fc4e4ac7b4ce1d)

*360Mozambique*. (2025, janeiro). Porto de Nacala ultrapassa os 100 mil TEU em 2024, crescimento de 7,6%. *360Mozambique*. <https://360mozambique.com>

*CanalMoz*. (2024, 21 de agosto). Governo formaliza concessão ao Malawi do porto seco em Nacala. <https://canal.co.mz/2024/08/21/governo-formaliza-concessao-ao-malawi-do-porto-seco-em-nacala/>

*Carta de Moçambique*. (2025, 27 de fevereiro). Porto de Nacala regista crescimento no manuseio de carga em 2024. <https://cartamz.com/economia-e-negocios/289/porto-de-nacala-regista-crescimento-no-manuseio-de-carga-em-2024/>

*Club of Mozambique*. (2017, 15 de maio). Nyusi inaugurates Nacala-a-Velha coal terminal and railway. <https://clubofmozambique.com/news/nyusi-inaugurates-nacala-a-velha-coal-terminal-and-railway-aim/>

*Club of Mozambique*. (2017, May 15). Nyusi inaugurates Nacala-a-Velha coal terminal and railway. <https://clubofmozambique.com/news/nyusi-inaugurates-nacala-a-velha-coal-terminal-and-railway-nacala-a-velha-mozambique-13-may-aim/>

*FurtherAfrica*. (2024, 29 de janeiro). Mozambique: Nacala port handles record volume of cargo in 2023. <https://furtherafrica.com/2024/01/29/mozambique-nacala-port-handles-record-volume-of-cargo-in-2023/>

*FurtherAfrica*. (2024, março). Mozambique's Nacala Port posts record throughput in 2023. *FurtherAfrica*. <https://furtherafrica.com>

*Integrity Magazine*. (2024, 25 de dezembro). No volume de contentores manuseados: Porto de Nacala atinge marco histórico. <https://integritymagazine.co.mz/arquivos/36313>

*Integrity Magazine*. (2024, September 2). Nyusi propõe aliança estratégica com a China para impulsionar infraestruturas portuárias de Moçambique. <https://integritymagazine.co.mz/arquivos/31531>

*Zambia Transport & Logistics*. (2024, julho 15). Zambia Railways Board revives Nacala Corridor project. Lusaka: Zambia Transport & Logistics. <https://zambiatrtransportandlogistics.com/2024/07/15/zambia-railways-board-revives-nacala-corridor-project/>

*Zambia Transport & Logistics*. (2025, janeiro). Nacala Logistics increases regional cargo flows in 2024. Zambia Transport & Logistics.

**Anexo A — Projetos com financiamento chinês no Corredor de Nacala (2016-2023)**

Projeto	Valor Total (USD milhões)	Componente Chinesa (USD milhões)	Fonte
Modernização ferroviária Nacala–Moatize	380	380	CARI (2023); MEF (2023)
Porto de Nacala	120	70	CFM (2023); JICA/MEF (2020–2023)
Estradas de acesso Nampula–Nacala	95	45	MEF (2021); imprensa especializada
Linha de transmissão elétrica Tete–Nampula (segmento norte)	40	40	MIREME (2022); MEF (2022)
Subestações elétricas ligadas à ferrovia de Nacala	35	35	MIREME (2021); imprensa nacional
Terminais logísticos associados a Nacala-a-Velha	10	10	CFM (2020); MEF (2020)
Equipamentos ferroviários e sistemas de sinalização	10	10	CFM (2021); MEF (2021)
Programas sociais (habitação e reassentamento em Nacala-a-Velha)	5	5	MEF (2020); imprensa local
	<b>Total</b>	<b>595</b>	

**Nota.** Elaboração própria com base em CARI (2023), MEF (2016–2023), CFM (2023), JICA/MEF (2020–2023), MIREME (2021–2022) e imprensa especializada. Os valores totais são provenientes das fontes originais. A coluna ‘Componente Chinesa’ indica apenas a parcela atribuível a financiamento chinês.

**Anexo B — Quota da China nas exportações totais de Moçambique (2016–2023)**

Ano	Exportações para China (USD milhões)	% Do total Nacional	Fonte
2016	143	4,26%	UN Comtrade/WITS (2016)
2022	429	5,16%	UN Comtrade/WITS (2022)
2023	1.170	14,2%	<i>TrendEconomy/TradingEconomics</i> (2023)

**Nota.** Elaboração própria com base em UN *Comtrade* via WITS (2016, 2022) e *TrendEconomy/TradingEconomics* (2023). Apenas os anos com dados confirmados são apresentados. O salto percentual de 5,16% (2022) para 14,2% (2023) reflete: (i) crescimento real das exportações de carvão e alumínio após entrada em operação plena do Corredor de Nacala; (ii) possíveis diferenças metodológicas entre UN *Comtrade* e *TrendEconomy* na classificação de reexportações; (iii) efeitos concentrados de recuperação pós-pandemia. Recomenda-se aguardar dados do INE para confirmação definitiva desta tendência.

### Anexo C — Glossário de valores de referência

Indicador	Valor Padrão	Período	Fonte Principal	Observações
Dívida China/Total	14,1%	2024-2025	MEF	Valor oficial mais recente (empréstimos diretos)
Dívida China com garantias	18-22%	2023	MEF/CARI	Inclui garantias soberanas e linhas rotativas
Dívida China/Bilaterais	15,8%	2023-II	MEF	China entre credores bilaterais apenas
Exportações para-China	14,2%	2023	<i>TrendEconomy/MIC</i>	Aguardar confirmação INE
Carga Porto Nacala	3,1 mi ton	2023	CFM/Porto Nacala	Recorde histórico
Carga Porto Nacala	3,34 mi ton	2024	Porto Nacala	Preliminar

**Nota do Glossário:** Este glossário apresenta os valores padronizados utilizados ao longo da dissertação para garantir consistência. Sempre que houver variações ou universos de medição distintos, são explicitados no texto principal.

