

13 DE NOVEMBRO DE 2015

São Tomé e Príncipe: uma peça central no xadrez de Pequim?

GUSTAVO PLÁCIDO DOS SANTOS

Instituto Português de Relações Internacionais e Segurança (IPRIS)

A China prepara-se para realizar o seu primeiro investimento directo em infra-estruturas no pequeno arquipélago de São Tomé e Príncipe. O memorando de entendimento, assinado em Outubro de 2015 com a empresa estatal chinesa *China Harbour Engineering Company* (CHEC), visa a construção e concessão de um porto de águas profundas dotado com infra-estruturas de nível mundial de forma a servir as necessidades logísticas do Golfo da Guiné. O projecto, que estará terminado em 2019, tem um custo estimado de 800 milhões de dólares, sendo que a CHEC contribuirá com 120 milhões de dólares.¹

O porto tem o potencial de tornar São Tomé e Príncipe num *transshipment hub*, i.e. um porto de transbordo para navios de grande porte, permitindo ao pequeno arquipélago servir as economias regionais.

Importa notar que não existe ainda um *hub* natural na África Ocidental e no Golfo da Guiné. A maior parte dos fretadores usam portos na África do Sul, Marrocos e Espanha para servir a região. Acresce que países da África Ocidental têm também vindo a desenvolver planos para se tornarem em *hubs* regionais.² O potencial destes paí-

ses é, contudo, limitado pelo facto de estarem localizados numa região politicamente volátil e afectada por insegurança marítima.³ Ora, por força da sua localização geográfica, pouca frequência de ataques de pirataria e estabilidade política, São Tomé e Príncipe reúne, em teoria, as condições para assumir esse papel.

Vantagens mútuas

O porto de águas profundas permitirá a São Tomé e Príncipe diversificar as fontes de receita para além do cacau e do café — representam mais de 80% do total das exportações.⁴ De facto, o primeiro-ministro são-tomense, Patrice Trovoada, tem insistido na necessidade de reorientar a economia do país para o comércio, seguindo o modelo do Dubai, isto é, tornar o país numa “plataforma, oferecendo serviços aos nossos países vizinhos”.⁵ Por outro lado, permitirá ao governo são-tomense abandonar o foco no potencial, ainda incerto, da exploração petrolífera.

1 “Empresa chinesa vai construir porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe” [*Lusa*, 13 de Outubro de 2015].

2 “Hub heavyweights: West Med vs West Africa” [*Drewry Maritime Research*, 3 de Fevereiro de 2015].

3 “Horn of Africa piracy contained; Gulf of Guinea remains hotspot” [*Defence Web*, 7 de Maio de 2015].

4 “São Tomé e Príncipe” [*African Economic Outlook*, 2014], p. 12.

5 Cahal Milmo, “São Tomé: How the tiny island plans to become the ‘Dubai of Africa’ after securing Chinese investment” [*The Independent*, 17 de Outubro de 2015].



A localização geográfica do arquipélago permite-lhe ser um posto avançado de monitorização e vigilância da segurança marítima no coração do Golfo da Guiné. Esta é uma região vital para o comércio e segurança energética global e composta por países com elevados níveis de crescimento económico — a região tem crescido a uma média de 7% ao ano.

Isto dito, se os potenciais benefícios para São Tomé e Príncipe são evidentes, o que poderá a China ganhar com o investimento no porto?

São Tomé e Príncipe é um dos três países africanos e um dos 22 a nível mundial que reconhece diplomaticamente Taiwan, sendo que em Abril de 2015 os dois governos aprofundaram os seus laços de cooperação.⁶ Ora, Pequim considera o governo de Taiwan ilegítimo e admite a retoma forçada do território caso seja necessário, ao que acresce as tensões sobre disputas territoriais no Mar do Sul da China. Os governos da China e Taiwan têm vindo a exercer uma “guerra diplomática”, isto é, a procurar isolar internacionalmente a outra parte.

Aquando do estabelecimento de relações diplomáticas entre São Tomé e Príncipe e Taiwan, em 1997, Pequim cortou os laços com o arquipélago. Foi apenas em 2013, 16 anos depois, que esses laços foram retomados. Dito isto, tendo em conta a manutenção de relações entre os dois governos, porque decidiu Pequim aprofundar laços com São Tomé e Príncipe?

A China, como potência global, reconhece a necessidade de fomentar boas relações na cena internacional, não apenas com vista a extrair benefícios económicos, mas também para alargar a sua base de apoio político-diplomático, proteger os seus interesses e projectar a sua influência. Esta é uma abordagem necessária, especialmente quando tendo em conta que o continente

africano tem vindo a atrair cada vez mais atenções por parte de grandes potências mundiais, exemplificado pela organização da primeira Cimeira EUA-África em 2014 e pela terceira Cimeira Índia-África, em Outubro de 2015, nos quais São Tomé e Príncipe marcou presença.

O investimento em infra-estruturas na costa atlântica de África coloca também esta região no âmbito da iniciativa “Uma Cintura, Uma Rota”. Pequim tem contribuído activamente para o desenvolvimento de portos na região e concluiu a linha férrea que liga a costa atlântica de Angola — o porto de Lobito —, à fronteira com a República Democrática do Congo, a qual irá subsequentemente ligar à linha Angola-Zâmbia e Tanzânia-Zâmbia.

África e o grande objectivo da China

A expansão dos interesses chineses em São Tomé e Príncipe ganha também relevância no contexto daquele que é um dos grandes objectivos de Pequim: o estabelecimento da “Cintura Económica da Rota da Seda” e da “Rota da Seda Marítima”, que em conjunto são conhecidos pela iniciativa “Uma Cintura, Uma Rota” — apresentada em 2013 pelo Presidente chinês Xi Jinping. A iniciativa propõe a criação de uma zona económica que ligará a China ao Golfo Pérsico e ao Mar Mediterrâneo, passando pela Ásia Central e Oriental, abrangendo muitos países em desenvolvimento, uma população combinada de 4,4 mil milhões e um PIB de 2,2 mil milhões de dólares.⁷ De facto, a China tem já vindo a actuar no sentido de colocar esse plano em prática, como demonstrado pela multitude de projectos de desenvolvimento e financiamento de infra-estruturas em várias zonas do globo.

Apesar de não haver indicações oficiais de que o continente africano seja abrangido pela iniciativa, os vastos investimentos chineses em infra-estruturas no continente

africano — nomeadamente de natureza logística, como estradas, portos, aeroportos e linhas férreas —, sugere que será parte integrante da mesma. Esta hipótese sai reforçada pela assinatura de um memorando de entendimento com a União Africana (UA), em Janeiro de 2015, em que Pequim se comprometeu a desenvolver infra-estruturas logísticas e de industrialização no continente.⁸

6 “São Tomé e Príncipe e Taiwan assinam programa de cooperação bilateral para 2015” (*Lusa*, 24 de Abril de 2015).

7 Shannon Tiezzi, “China’s ‘New Silk Road’ Vision Revealed” (*The Diplomat*, 9 de Maio de 2014).

8 “AU, China to cooperate on infrastructure, industrialization” (*Xinhua*, 27 de



A África Oriental, nomeadamente o Quênia, tem merecido lugar de destaque neste contexto. Não só a região costeira do Quênia está representada num mapa da Rota da Seda Marítima elaborado pela agência de noticiosa *Xinhua*,⁹ como também está a ser alvo de investimentos maciços em infra-estruturas por parte de empresas chinesas, em particular portos, aeroportos e redes de caminhos-de-ferro que ligarão os portos quenianos a países vizinhos.¹⁰

A inclusão de África nessa equação e o investimento em infra-estruturas no continente abrirá novos mercados para exportações chinesas, garantirá contratos lucrativos para empresas nacionais e, através da deslocalização de indústrias, contribuirá para contrariar os efeitos dos crescentes custos associados com o factor trabalho. Por outro lado, a resultante facilitação do escoamento de matérias-primas servirá para alimentar a indústria chinesa, o que é essencial para satisfazer as necessidades de crescimento. A isto acresce a abundância de terrenos inexplorados em África e o seu potencial para abastecer o mercado chinês com produtos agrícolas.

Em suma, tudo isto estimulará o crescimento económico da China e sustentará a criação de postos de trabalho, por seu turno garantindo estabilidade socioeconómica.

O investimento em infra-estruturas na costa atlântica de África coloca também esta região no âmbito da iniciativa “Uma Cintura, Uma Rota”. Pequim tem contribuído activamente para o desenvolvimento de portos na região — como nos Camarões, Gabão, Gana e Senegal — e concluiu a linha férrea que liga a costa atlântica de Angola — o porto de Lobito —, à fronteira com a República Democrática do Congo, a qual irá subsequentemente ligar à linha Angola-Zâmbia e Tanzânia-Zâmbia. De acordo com a empresa chinesa por detrás da construção do troço, esta rede faz parte de um projecto mais alargado que visa ligar o Oceano Atlântico ao Índico.¹¹

São Tomé e Príncipe posiciona-se neste contexto como um ponto de passagem importante para o comércio marítimo entre o Atlântico, África e o Oceano Índico. Esta ligação transcontinental faz parte do plano de Pequim de direccionar os fluxos de hidrocarbonetos, minérios e outros recursos naturais extraídos em África para *transshipment hubs* no Índico, de onde serão directamente enviados para a China.

Mais do que interesses económicos

O crescente poder económico da China tem coincidido com uma política externa cada vez mais assertiva, em que Pequim deseja construir uma nova ordem mundial

na qual estará em pé de igualdade com os EUA. Isto significa que está disposta a projectar o seu poder e influência pelo globo, tendo ganho novo impulso com o “Pivô Asiático” do Presidente Barack Obama.

Pequim considera esta incursão dos EUA na sua esfera de influência como inadmissível, o que motiva a projecção do seu poder para zonas do globo onde a influência norte-americana é tradicionalmente dominante, tal como o Atlântico Sul e o Golfo da Guiné. Por outro lado, o “Pivô Asiático” e o fim da dependência energética dos EUA culminaram no desvio da atenção de Washington em relação ao Atlântico Sul e, em particular, ao Golfo da Guiné. Pequim tem aqui uma oportunidade para expandir os seus interesses na região e dar mais um passo no sentido de consolidar o estatuto de potência global.

Contudo, para sustentar a sua afirmação no plano internacional e contrariar o poder norte-americano, Pequim necessita de garantir fontes estáveis de abastecimento de grandes quantidades de hidrocarbonetos e outros recursos como minérios e produtos agrícolas. Tal implica ter uma forte presença em regiões ricas nesses recursos, como o continente africano. Não surpreende, portanto, que o crescente interesse de Pequim em África tenha coincidido com descobertas de largas quantidades de petróleo no continente, nomeadamente no Golfo da Guiné.

Porém, a “ofensiva” da China no Golfo da Guiné não se justifica apenas pela abundância de recursos naturais. Pequim reconhece a necessidade de garantir a segurança e estabilidade das rotas comerciais marítimas numa região em que tem aprofundado e expandido a sua presença económica e política. Essa presença traz também consigo a mobilização de cidadãos chineses, o que impõe a Pequim a obrigação de zelar pela sua segurança — ao longo dos últimos cinco anos têm vindo a aumentar, no Golfo da Guiné, os ataques que envolvem nacionais chineses.¹²

Dito isto, não obstante a Rota da Seda Marítima ter, na sua essência, um cariz económico, essa traz consigo implicações estratégicas óbvias. A necessidade de garantir e proteger os seus interesses acrescenta inevitavelmente à Rota da Seda Marítima um aspecto securitário. Com isto em mente, Pequim tem vindo a desenvolver uma cadeia de portos, centros de inteligência e postos de observação, bem como a aumentar a sua participação em operações anti-pirataria e a frequência dos exercícios militares no Oceano Índico.¹³

A securitização dos interesses de Pequim

A China tem feito uso do seu poderio económico-financeiro para exercer influência. Uma das abordagens con-

Janeiro de 2015).

9 Shannon Tiezzi, “China’s ‘New Silk Road’ Vision Revealed” (*The Diplomat*, 9 de Maio de 2014).

10 “China to build new East Africa railway line” (*BBC News*, 12 de Maio de 2014).

11 “Angola rail line, built by China, gets rolling” (*China Daily*, 16 de Fevereiro de 2015).

12 Hang Zhou e Katharina Seibel, “Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea: A Greater Role for China?” (*The Jamestown Foundation*, 9 de Janeiro de 2015).

13 Shannon Tiezzi, “The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls” (*The Diplomat*, 13 de Fevereiro de 2014).



siste numa estratégia assente no atenuar de condições de empréstimos em troca do controlo (ou privilégios de acesso) sobre determinados portos estrangeiros financiados e desenvolvidos por si, através da qual Pequim acrescenta um sentido securitário a essas infra-estruturas. Este foi o caso do porto comercial do Sri Lanka. Acresce que em Novembro de 2014 um submarino nuclear chinês aportou no porto comercial de Colombo em vez de o fazer no porto militar, sugerindo que os portos operados por empresas chinesas terão um uso duplo: civil e militar. Uma situação semelhante ocorreu com um porto nas Maldivas.¹⁴

Tendo em conta a onda de investimento e financiamento chinês em África, não surpreenderá que a China use a sua capacidade económico-financeira de variadas formas com vista a garantir o acesso civil e militar a portos no continente africano.

De facto, Pequim já usou uma abordagem desta natureza no Djibouti, um dos mais importantes hubs estratégicos em África e que alberga bases militares dos EUA, Japão, França e Alemanha. Pequim está a investir 9,8 mil milhões de dólares em vários projectos de infra-estruturas no Djibouti, o que equivale a seis vezes o PIB nacional. Ora, o aprofundamento da influência chinesa no país terá motivado, em 2014, o cancelamento do contrato de operação do porto do Djibouti com uma empresa do Dubai e a sua transferência para uma empresa chinesa. Acresce que em Maio de 2015, o Presidente do Djibouti, Ismail Omar Guelleh, afirmou estar a negociar com Pequim a instalação de uma base militar chinesa no porto de Obokk. Esta hipótese não foi, no entanto, confirmada pelas autoridades chinesas.¹⁵

Essa possibilidade não deve, no entanto, ser descartada. Em Novembro de 2014, o jornal *The Namibian Times* afirmou que Pequim estará a ponderar a construção de uma base naval na Namíbia, a qual será apenas uma de um total de 18 a serem construídas em várias regiões do globo, para fins de reabastecimento, atracagem e manutenção. Para além da Ásia e Médio Oriente, os planos incluem bases em África. Não obstante essas alegações terem sido negadas pelo Ministério da Defesa e Marinha chinesas, esta última não excluiu a hipótese de serem estabelecidas Bases de Apoio Estratégico Ultramarinas. Por sua vez, a porta-voz do Ministério da Defesa da Namíbia, Monica Sheya, confirmou a existência de conversações sobre a instalação de uma base naval.¹⁶

Qualquer que seja a abordagem de Pequim no Golfo da Guiné — bases navais ou acesso militar —, visa sempre

garantir a expansão de interesses, projectar poder e, conseqüentemente, estabelecer uma maior presença no Atlântico Sul. Este é um passo lógico que se justifica pela vontade de afirmação internacional de Pequim e pela necessidade de proteger os seus crescentes interesses a nível global, em particular nos países da orla do vasto Atlântico Sul, aproveitando o afastamento das considerações estratégicas dos EUA dessa região.

Com isto em mente, importa notar que a China tem vindo a expandir os seus investimentos na América do Sul, o que coloca necessariamente a região na órbita de interesses chineses. A isto acresce o potencial associado ao comércio entre a América do Sul e África, bem como o facto de uma das rotas comerciais marítimas entre a região e a Ásia passar pela região sul do Golfo da Guiné.¹⁷ Ora, a presença em São Tomé e Príncipe permite a Pequim ter maior capacidade de monitorização e controlo sobre uma rota comercial marítima de elevado e crescente potencial, e acompanhar a evolução do aprofundamento da sua presença no Atlântico Sul.

São Tomé e Príncipe nas considerações estratégicas de Pequim

São Tomé e Príncipe tem poucos recursos financeiros e uma elevada dependência de financiamento externo — 93% das despesas de capital durante o ano de 2014 foram financiadas através de assistência externa.¹⁸ Considerando a capacidade de influência de Pequim e eventuais futuros investimentos e financiamentos no arquipélago, poderá São Tomé e Príncipe ser tentado a garantir à Marinha chinesa o acesso ao novo porto? Os exemplos já referidos potenciam essa hipótese.

Seguramente que Pequim reconhece o valor geoestratégico de São Tomé e Príncipe, tal como os EUA já o fizeram. Durante a década de 2000, os EUA demonstraram interesse em estabelecer uma base naval de águas profundas em São Tomé e Príncipe, motivados pela sua localização geográfica e por nessa altura cerca de 30% das suas importações de petróleo transitarem por águas territoriais são-tomenses. Um oficial norte-americano chegou a descrever São Tomé e Príncipe como uma “outra Diego Garcia”, referindo-se à ilha estrategicamente localizada no Oceano Índico e que acolhe a base militar Camp Justice.¹⁹

Se os EUA ponderaram essa possibilidade, porque não a China? De facto, Pequim tem vindo a assumir uma linha de acção estratégica semelhante à dos EUA, isto é, a estabelecer postos estratégicos pelo mundo, garantindo

14 Tom Wirth, “China’s Expanding African Military Footprint” (*Global Politics*, 17 de Fevereiro de 2015).

15 “China ‘negotiates military base’ in Djibouti” (*Agence France-Presse*, 9 de Maio de 2015) e, “China military declines to confirm Djibouti base plan” (*Reuters*, 25 de Junho de 2015).

16 David Tweed, “China Mulls Building Naval Base in Namibia, Namibian Times Says” (*Bloomberg*, 27 de Novembro de 2014).

17 Adriana Erthal Abdenur e Danilo Marcondes de Souza Neto, “China’s Growing Influence in the South Atlantic” (*BRICS Policy Center*, Outubro de 2013), p. 18.

18 52,4% através de empréstimos. “São Tomé e Príncipe” (*African Economic Outlook*, 2014), p. 2.

19 Contribuiu durante décadas para o domínio dos EUA sobre fontes energéticas no Médio Oriente. “Sao Tome Sparks American Military Interest” (*Voice of America*, 28 de Outubro de 2009).



a Pequim uma maior capacidade de projecção de várias formas de poder, para além do militar. Essas formas de poder operam como ferramentas políticas e económicas que podem ser usadas para construir e manter alianças e garantir acesso privilegiado a outros mercados, recursos e oportunidades de investimento.

Ora, considerando as ambições de Pequim em se tornar numa potência ao nível dos EUA, a sua crescente dependência de energia e outros recursos naturais, bem como o aprofundamento dos seus interesses na região do Golfo da Guiné e Atlântico Sul, não surpreenderá se Pequim decidir estabelecer aí uma presença militar, em

particular num país tão geograficamente estratégico e com garantias de estabilidade política como São Tomé e Príncipe.

Inevitavelmente, o aumento da influência e poder da China nessas regiões será encarado como uma ameaça e um desafio aos interesses dos EUA e de outras potências ocidentais. Urge que o Ocidente actue estrategicamente de acordo com essa expansão, pois dificilmente Pequim abandonará as suas aspirações. São Tomé e Príncipe apresenta-se, neste contexto, como uma peça de imenso valor estratégico num xadrez mundial em constante mudança.

EDITOR | Paulo Gorjão

EDITOR ASSISTENTE | Gustavo Plácido dos Santos

DESIGN | Atelier Teresa Cardoso Bastos

Instituto Português de Relações Internacionais e Segurança (IPRIS)
Rua da Junqueira, 188 - 1349-001 Lisboa
PORTUGAL

<http://www.ipris.org>

email: ipris@ipris.org

IPRIS Comentário é uma publicação do IPRIS.

As opiniões expressas são da exclusiva responsabilidade dos autores e não refletem necessariamente as opiniões do IPRIS.

Parceiros



Mecenas

