

A NOVA ROTA DA SEDA NO CHIFRE D'ÁFRICA: DJIBUTI COMO PLATAFORMA DA INSERÇÃO GEOECONÔMICA DA CHINA

Ousmane Diao ¹

1

Resumo. Analisa-se o papel estratégico de Djibuti na *Belt and Road Initiative* (BRI), com foco na dimensão marítima da Nova Rota da Seda, e suas implicações nos alinhamentos político-estratégicos globais. O estudo investiga a centralidade de Djibuti na inserção geoeconômica chinesa na África Oriental e sua função na integração regional. A metodologia adotada é qualitativa e analítica, voltada à compreensão das oportunidades e o papel estratégico do país geradas por esse projeto de globalização chinesa. Os resultados indicam que, embora a BRI promova a modernização da infraestrutura e zonas econômicas, ela também contribui para o desenvolvimento econômico e integração de novas dinâmicas de poder no Chifre da África. Conclui-se que Djibuti atua como peça-chave na projeção de poder chinês, consolidando-se como região estratégica para a expansão política e geoeconômica de Pequim.

Palavras-chave: Nova Rota da Seda, Geoeconomia, China, Djibuti.

THE BELT AND ROAD INITIATIVE IN THE HORN OF AFRICA: DJIBOUTI AS A PLATFORM FOR CHINA'S GEOECONOMIC INSERTION

Abstract. This study analyses Djibouti's strategic role in the Belt and Road Initiative (BRI), focusing on the maritime dimension of the New Silk Road, and its implications for global political and strategic alignments. The study examines Djibouti's central role in China's geo-economic engagement in East Africa and its

¹ Mestrando em Geografia na Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Email: Ousmanediaosn@gmail.com

function in regional integration. The methodology adopted is qualitative and analytical, aimed at understanding the opportunities and the country's strategic role arising from this Chinese globalisation project. The results indicate that, whilst the BRI promotes the modernisation of infrastructure and economic zones, it also contributes to economic development and the emergence of new power dynamics in the Horn of Africa. It is concluded that Djibouti acts as a key player in the projection of Chinese power, establishing itself as a strategic region for Beijing's political and geo-economic expansion.

Keywords: the Belt and Road Initiative; Geoeconomics; China; Djibouti.

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA EN EL CUERNO DE ÁFRICA: YIBUTI COMO PLATAFORMA DE LA INSERCIÓN GEOECONÓMICA DE CHINA

Resumen. Este estudio analiza el papel estratégico de Yibuti en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), con énfasis en la dimensión marítima de la Nueva Ruta de la Seda y sus implicaciones en los alineamientos político-estratégicos globales. Asimismo, examina la centralidad de Yibuti en la inserción geoeconómica china en África Oriental y su función en la integración regional. La metodología adoptada es de carácter cualitativo y analítico, orientada a la comprensión de las oportunidades generadas por este proyecto de globalización impulsado por China, así como del papel estratégico del país en dicho contexto. Los resultados indican que, si bien la BRI promueve la modernización de la infraestructura y el desarrollo de zonas económicas, también contribuye al desarrollo económico y a la configuración de nuevas dinámicas de poder en el Cuerno de África. Se concluye que Yibuti actúa como una pieza clave en la proyección de poder chino, consolidándose como un espacio estratégico para la expansión política y geoeconómica de Pekín.

Palabras clave: la Iniciativa de la Franja y la Ruta; Geoeconomía; China; Yibuti

INTRODUÇÃO

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

Nas últimas décadas, a República Popular da China (RPC) deixou de ser apenas a “fábrica do mundo” para se afirmar como um dos centros da ordem econômica global do século XXI. Este processo, consolidado pela estratégia *Going Global* nos anos 2000, junto ao lançamento da *Belt and Road Initiative* (BRI) em 2013. Conforme argumenta Pautasso (2017), a BRI não é um plano de obra da engenharia, mas a própria essência da política externa chinesa: uma estratégia de projeção de poder que visa a reestruturação das cadeias de suprimento globais. Nesse contexto de mudança de paradigma, Ahmed e Lambert definem a *Belt and Road Initiative* (BRI) como o novo centro de gravidade da geopolítica do século XXI. Para Pequim, que importa a vasta maioria de seu suplemento por vias marítimas, garantir a estabilidade em pontos nevrálgicos não é apenas uma escolha econômica, mas uma questão de segurança nacional. Assim, a BRI propôs uma “globalização inclusiva” baseada em vetores de conectividade política, infraestrutural e monetária (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

Contudo, a viabilidade dessa visão geoeconômica de longo prazo não repousa apenas no capital financeiro, mas na exploração de situações geográficas singulares. De acordo com Arrighi (2008), a capacidade chinesa de articular mercado e planejamento estatal busca espaço ideais para a exportação de sua super capacidade industrial e garantia de segurança energética. Neste cenário que se materializa o ajuste espacial de Harvey (2014): a expansão geográfica do capital para absorver excedentes. Sob essa visão, a geoeconomia emerge como a “continuação da guerra por meios econômicos” (LUTTWAK, 1990 apud FARIAS; MARTINS, 2020), transformando investimentos logísticos em ferramentas de afirmação como potência global (CHEN, 2018). Se a Ásia e Europa ocupam o centro desenho da BRI, é no Chifre da África que sua dimensão mais realista e operacional se revela. Nessa região, um pequeno território árido e sem recursos naturais significativa emergiu como joia dos investimentos chineses no continente: Djibuti.

A importância do país não está no subsolo, mas na costa. Localizada no cruzamento do Mar Vermelho com o Golfo de Áden, o país domina o estreito de Bab el-Mandeb, uma

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África:
Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

das gargantas marítima mais sensíveis do mundo, por onde passa um importante tráfego marítimo global. Neste ponto estratégico, à escala global da política chinesa manifesta-se na escala local através do que Santos (2006) define como o meio técnico-científico-informacional. A China implementa fixos de alta qualidade, como o Porto de Doraleh e a Ferrovia Adis Abeba-Djibuti, que integram o interior africano aos fluxos globais. Ao inaugurar sua primeira base militar no exterior em território djibutiano (2017), a China consolidou uma posição dupla: logística, militar e diplomática, desafiando a ordem internacional até então vigente sob influência ocidental.

Quanto ao meio técnico-científico-informacional, é o meio geográfico do período atual onde os objetos mais proeminentes são elaborados [...] com que servem às diversas modalidades e às diversas etapas da produção. Milton Santos, 2006, p. 157. (Natureza do espaço).

O Djibuti, pivô geopolítico além de fornecedor de commodities, posiciona a república de Djibuti como portão de corredores marítimos importantes, com portos de águas profundas, terminais de hidrocarbonetos e zonas francas, redefinindo sua paisagem.

Diante desse cenário assimétrico, a problemática central desta pesquisa questiona: em que medida o Djibuti se transforma em uma plataforma geoeconômica que redefine sua posição na hierarquia regional e manifesta-se a projeção de poder chinesa? A hipótese que orienta este estudo é que o Djibuti transcende a condição de receptor de investimentos para se consolidar como um ativo geoeconômico estratégico, cuja infraestrutura integrada atua como uma extensão funcional da economia, logística e segurança chinesa no Leste Africano.

O artigo divide-se em três partes além desta introdução. A primeira contextualiza historicamente e a evolução da plataforma djibutiana, desde os primeiros acordos desde nos 2000 até à consolidação da presença chinesa. A segunda examina as relações entre china-Djibuti e a rota marítima da seda, analisando a consolidação da BRI. A terceira seção aborda a geoeconomia e os ativos a partir do caso djibutiano, argumentando como o conceito de geoeconomia é utilizado no âmbito da BRI para fins econômicos.

CONTEXTO HISTÓRICO E A EVOLUÇÃO DA PLATAFORMA

Djibuti é uma anomalia na geopolítica, com apenas 23 mil km², população menor cerca de 1 milhão de habitantes, mas abriga bases militares de potências rivais, controla uma das rotas marítimas mais movimentadas do planeta e negocia com Pequim e Washington. A configuração de Djibuti como plataforma não constitui um fenômeno recente, mas a reatualização de uma vocação geográfica historicamente explorada. Entender essa trajetória é fundamental para situar a inserção chinesa contemporânea como uma continuidade, de um padrão estratégico do território djibutiano. De acordo com Bonness (2025), a formação do Estado do Djibuti é indissociável da sua posição geográfica como sentinela do estreito de Bab-el-Mandeb. A colonização francesa, iniciada em 1862, (Obock), cidade portuária fronteira com atual Eritreia, virou o centro administrativo do protetorado francês, no entanto, a inviabilidade logística de Obock geograficamente isolada das rotas comerciais do interior forçou a transferência da capital administrativa para a atual cidade de Djibuti em 1892, devido ao seu porto natural de águas profundas no Golfo de Tadjourah região portuária de importância marítima (Spires, 2015). Durante o período colonial (como Costa Francesa dos Somalis e, posteriormente, Território Francês dos Afars e dos Issas), o território funcionou essencialmente como um anexo logístico da metrópole (CIA, 2012). A independência, conquistada em 1977, que deu origem à República do Djibuti sob a presidência de Hassan Gouled Aptidon, e a transição para o governo de Ismail Omar Guelleh em 1999, presidência em 2001 até os dias atuais, a geografia do país foi institucionalizada como estratégia de Estado. A soberania passou a ser exercida através do arrendamento do território para potências globais, transformando os antigos portos coloniais no núcleo de uma rede logística de escala planetária. A consolidação do território como entreposto estratégico ocorreu com a construção da Ferrovia Franco-Etíope (1897-1917), este fixo técnico, vinculou a economia da Etiópia ao litoral djibutiano.

Diferente do modelo clássico de nação voltada para o mercado interno, mas sim uma formação extrovertida. O Estado é, essencialmente, um gestor de fluxos globais que

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África:
Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

compõem cerca de 80% da economia, em detrimento da indústria e agricultura (apenas 15%). Em convergência com esses indicadores, as projeções do FMI (2025) apontam para uma estabilização do crescimento de 6%, com um PIB nominal estimado em US\$ 4,61 bilhões. Esse dinamismo reflete-se o papel estratégico do país como *hub* logístico, impulsionado pela *Belt and Road Initiative* (BRI) e pela estratégia governamental “visão 2035”, que visa transformar o país em um centro comercial, logística e de energia verde regional. A referência implícita é Dubai, a comparação revela limites: enquanto Dubai financiou sua infraestrutura com petróleo, o Djibuti depende de capital externo e da estabilidade vizinhos (Djibouti, 2014; Mações, 2019). O trunfo do país é ser a porta de entrada para a Etiópia, (120 milhões de habitantes) e sentinela de Bab-el Mandeb. A aposta djibutiana é que, controlar a passagem vale mais do que produzir. Esta estratégia encontrou na China o parceiro ideal, adotou a estratégia de “infraestrutura por recursos”, garantindo financiamento rápido sem as condicionalidades políticas tradicionais. O País tornou-se o caso mais emblemático da estratégia de “pontos de apoio” Chineses devido à sua localização adjacente ao Estreito de Bab-el-Mandeb, por onde transitam diariamente cerca de 4,8 milhões de barris de petróleo (Silveira, 2020).

Esta configuração materializa o conceito de meio técnico-científico-informacional de Santos (2006), onde objetos técnicos de última geração são instalados garantindo o controle dos fluxos globais. Regionalmente, a inserção geoeconômica do Djibuti é dissociável da interdependência com a Etiópia. De acordo com Santos (2020), o IED na África foca na exploração de “capacidades ociosas”, transformando o território djibutiano em uma extensão logística para países encravados.

CHINA-DJIBUTI E A ROTA MARÍTIMA DA SEDA

A presença chinesa em Djibuti é a materialização da estratégia marítima da Belt and Road Initiative no continente africano. Esta seção analisa a evolução das relações sino-

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

djibutianos desde a abertura diplomática dos anos 2000 até a consolidação do país como centro logística e militar da Rota Marítima século XXI. A República do Djibuti, mantém relações diplomáticas com a China desde 1977, mas sob a liderança de Guelleh, o país iniciou uma abertura política, afastando-se da relação privilegiada com o Ocidente. Em 2001, inaugurou sua primeira embaixada em Pequim, iniciando uma cooperação multissetorial que financiou diversos projetos de infraestrutura totalizando aproximadamente US\$ 1,4 bilhão até então, atuando como o ponto de convergência onde a infraestrutura terrestre se funde à Rota da Seda Marítima. Zhu (2024) argumenta que Djibuti é o "projeto vitrine" onde a China testa a integração total entre infraestrutura civil, zonas francas e segurança militar, oferecendo estabilidade para escoamento da capacidade produtiva chinesa e segurança das rotas globais (Cardoso, 2020; Wang, 2016). Em 2014, o acordo de parceria estratégica de segurança assinado por Chang Wanquan, China tornou lidera do IED djibutiano, através projetos estratégicos como Porto Multiuso de Doraleh, Ferrovia Addis Abeba-Djibuti (SGR) e Zona Franca DIFTZ, formalizando a Rota da Seda Marítima em 2013 (Styan, 2019). Essa ofensiva na retórica cooperação ganha-ganha (win-win) e nos Cinco Princípios da Coexistência Pacífica, A narrativa de não interferência legítima usa apresentando megaprojetos como alternativa ao modelo ocidental condicionado, alinhando-se ao "Sonho Chinês" de Xi Jinping até 2049 (Carriço, 2013; China, 2015). Essa sólida base bilateral sino-djibutiana constituiu o suporte necessário para a implementação da Rota Marítima da Seda no Djibuti, cuja arquitetura estratégica e institucional será detalhada a seguir. Essa reorientação geoeconômica buscou expandir os laços políticos e econômicos em direção à Ásia e à África. A BRI, lançada em 2013, funciona como dispositivo para contornar as pressões dos EUA (Pivô da Ásia) no Pacífico e insere a China nas rotas comerciais do Oceano Índico. De acordo com Callahan (2016), o objetivo é o fortalecimento da cooperação com países vizinhos em áreas de interesse comum. A iniciativa tornou-se também uma estratégia de resiliência: quanto mais o Ocidente se fechava, mais a China precisava de corredores seguros na África e da Ásia Central como mercados alternativos. Pautasso (2017) afirma que a BRI buscando reconfigurar as

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África:
Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

forças no Sistema Internacional através de dois eixos principais: o terrestre (Silk Road Economic Belt) e o Marítimo (21st Century Maritime Silk Road). Djibuti é o ponto de união entre ambos na África.

A integração institucional foi selada em 2017, quando a BRI foi inserida na Constituição do Partido Comunista Chinês e é peça central nos Planos Quinquenais 2016-2020, que agora incluem metas para uma "Rota da Seda Verde" e sustentável ("Belt and Road" incorporated into CPC Constitution, 2017, China, 2015a). Conforme Liu, Xu e Fan (2020), a atuação chinesa nessa região segue princípio Cooperação sul-sul; o financiamento é voltado para o desenvolvimento de infraestrutura estratégica, para garantir o fluxo comercial e a presença da marinha chinesa em mares distantes.

Figura 2 rotas terrestre e marítima da BRI

Reviving the Silk Road

Announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, the Silk Road initiative, also known as China's Belt and Road initiative, aims to invest in infrastructure projects including railways and power grids in central, west and southern Asia, as well as Africa and Europe.



10

Fonte: <https://www.straitstimes.com/asia/the-trains-and-sea-ports-of-one-belt-one-road-chinas-new-silk-road>

Através da BRI, e a China desafia a hegemonia norte-americana ao ocupar novos espaços econômicos no Sistema Internacional, Arrighi (2008) argumenta que a China torna seu papel de grande economia mundial, como já foi séculos passados, enquanto os Estados Unidos enfrentam um desgaste político e econômico. Os investimentos em infraestrutura geram retornos econômicos e geoestratégicos significativos, como o acesso a portos marítimos cruciais sendo o Djibuti é um exemplo concreto dessa busca por bases logísticas globais (Cardoso, 2020).

A parceria sino-djibutiana materializa-se na integração sistêmica entre a Ferrovia Adis Abeba-Djibuti e o Porto Multiuso de Doraleh sob a estatal *China Merchants Group* (CMG), implementa o modelo "Port-Park-City", que converter a vantagem geográfica em um complexo logístico-industrial integrado. Tal configuração estabelece o Djibuti como um *hub* para operações civis e da Marinha chinesa, fundindo infraestrutura e

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

suporte militar (Mações, 2019; Styan, 2019). Em síntese, a estratégia chinesa busca a consolidação de um centro marítimo global conectado à MSRI.

A formalização de Djibuti como uma plataforma geoeconômica, projeta sua influência sobre o Leste Africano. Como observa Styan (2019), o país atua como a rede estruturante que válida a viabilidade econômica de seus vizinhos encravados (Chen, 2018). Lynch (2023,) destaca que o Djibuti permanece como o pilar de estabilidade da estratégia chinesa na África Oriental., funcionando como o terminal marítimo indispensável para o corredor etíope." Compreender a amplitude da Nova Rota da Seda, exige observar como esse corredor redefine as relações de poder e as perspectivas de industrialização em todo o Chifre da África (Xiaoyang, 2023). A estratégia busca complementaridade: Pequim escoia sua capacidade produtiva, enquanto os Estados africanos diversificam suas parcerias para além do eixo ocidental (Cardoso, 2020).

GEOECONOMIA E ATIVOS

A compreensão da Nova Rota da Seda (BRI) no Djibuti exige uma mudança de paradigma analítico. se a geopolítica clássica foca no controle territorial e bases militares, a presença chinesa em Djibuti opera através da infraestrutura portuária, ferroviária e alfandegária, que funciona como uma extensão funcional do território chines. para compreender esse fenômeno, a geoeconomia oferece um caminho mais fértil.

De acordo com Luttwak (1990), a geoeconomia define-se como substituição da lógica militar pela econômica ou, precisamente, o uso de investimentos em infraestrutura para projeção de poder. Autores como Blackwill e Harris (2016) e Baracuh (2019) mostram como a China combina, investimentos estrangeiros e controle de rotas logísticas para este fim. Como observam Arima Júnior e Fernandes (2025) a BRI funciona como uma intervenção geoeconômica que reconfigura territórios para integrá-los a uma rede de fluxos controlada por Pequim e, afirmam que a geoeconomia inverte a lógica tradicional: o comércio e o investimento são as "armas" utilizadas para alcançar objetivos geopolíticos. Nesse quadro, Djibuti torna-se um país parceiro para se tornar ativo

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África:
Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

geoeconômico estratégico de rede. Diferente de uma colônia ou um aliado tradicional, uma ativo geoeconômica não precisa ser administrado política direta, basta que sua infraestrutura opere em sincronia com os interesses chineses: portos, ferrovias e zonas de livre comércio, não se limitam em investimento, são extensão funcionais de economia chinesa no Estado djibutiana como uma extensão de sua soberania econômica. Farias e Martins (2020) destacam que o desenvolvimento chinês transitou das "Quatro Modernizações" para uma estratégia de "*Going Out*", onde a infraestrutura é o vetor principal de influência. Sob esta ótica, a BRI atua como uma forma de "intervenção geoeconômica" que, segundo Forough (2019), cria novas conectividades através de corredores, revitalizando territórios que antes eram considerados insignificantes na economia global e integrando-os a uma nova geografia (Afro-)Eurasiana. Arima Júnior e Fernandes (2025) argumentam que, na multipolaridade, o controle sobre nós logísticos confere uma vantagem estratégica superior à ocupação territorial clássica.

Ao consolidar o país como uma plataforma, a China altera a balança de poder no Chifre da África, desafiando a hegemonia de atores tradicionais como França e Estados Unidos. A produção desse novo espaço não visa a segurança de suprimentos e a criação de uma ordem onde o capital chinês dita as normas de conectividade. Forough (2019) descreve essa dinâmica ao falar em uma 'geoeconomia social' suplanta o geopolítico social, através da produção no novas conectividades a China reterritorializa o espaço do Chifre da África Por meio de redes logísticas, mais eficaz que a ocupação militar garantindo que o poder estatal seja projetado por meio de redes de conectividade física que redefinem a geografia econômica da região.

2 ATIVOS GEOECONÔMICOS

A presença chinesa em Djibuti estrutura-se em quatro eixos interligados: o complexo portuário de Doraleh, a ferrovia Adis Abeba- Djibuti, a Zona internacional de livre

Diao, *A nova rota da seda no chifre da Africa: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

comércio e a base de Apoio logístico do exército de libertação popular, integrados esses ativos convertem o território em plataforma de projeção geoeconômica chinesa no chifre da África.

A- Porto de Doraleh

O Porto de Doraleh é o eixo da inserção chinesa, operando sob dualidade estratégica: ao viabilizar o comércio regional, abriga instalações de uso militar da marinha chinesa (Styan, 2019). A reconfiguração do controle portuário é reveladora: em 2018, após o rompimento com a operadora Emirates DP World, que administrava o terminal de contêineres desde 2009, a estatal China Merchants Port Holdings assumiu 25% de participação acionária, consolidando o controle operacional e a conversão de dívida em ativos estratégicos (Dudley, 2020). O Porto de Doraleh é importante para a estratégia de Djibuti se tornar o hub logístico da África Oriental. O complexo opera em três frentes altamente especializadas que sustentam o projeto de *hub* logístico:

1) **Terminal de Contêineres SGTD** (estatal djibutiano, 1,8M TEU) inaugurado em 2009, movimenta cargas de armadores globais como Maersk, MSC, CMA-CGM e a chinesa COSCO, contando com um pátio principal de 33 hectares, complementado por portos secos (pátios externos) de 25 hectares, que garantem a fluidez necessária de portos africanos.

2) **Terminal Petrolífero** (Horizon Djibouti Terminal): terminal possui armazenamento de 370.000 m³, com dois berços de 30.000 e 80.000 DWT, 12 docas de carregamento de caminhões e uma doca de carregamento de caminhões-tanque de GLP capacidade de bombeamento de 2.000 toneladas/hora/linha, conecta o interior africano (Etiópia) ao mercado asiático e europeu. Portanto vale notar que embora o financiamento original das duas frentes tenha sido árabe a China Merchant Holdings e bancos chineses têm buscado maior integração com esses terminais para garantir que a ferrovia Adis Abeba-Djibuti tenha um fluxo constante de combustível para a Etiópia.

Porto Multiuso de Doraleh (DMP): financiado pela chinesa no âmbito de BRI com investimento de US\$ 590 milhões (2017), com 1,200 metros de cais, 6 berços de profundidade de 15,3 metros, o porto pode receber navios de até 100.00 DWT e reduziu

o tempo de descarga de semana por dias, inclui terminais de granéis, carga geral, Ro (Roll-on/Roll-off) uma média de 90 unidades por hora movimenta 31 contêineres/hora (LoLo). Destaca-se o Terminal de Gado desde 2021, com capacidade para 2,5 milhões de animais por ano, atendendo à demanda de exportação regional. A materialidade técnica em Djibuti responde diretamente à vulnerabilidade estratégica conhecida como o "Dilema de Malaca".

Conforme Farias e Martins (2020), a República Popular da China busca ativamente a diversificação de suas Linhas de Comunicação Marítimas (SLOCs) para mitigar riscos de bloqueios em pontos de estrangulamento tradicionais, Pequim edifica corredor geoeconômico que assegura acesso soberano e contorna pontos de estrangulamento. Ademais, a lente da geoeconômica permite compreender o que Ahmed e Lambert definem como o contraponto chinês ao tradicional *Sea Power* (poder marítimo) anglo-americano. Enquanto Ocidente exerceu hegemonia através do domínio naval militar, a China utiliza a *Belt and Road Initiative* (BRI) para redesenhar as dimensões territoriais do poder. O Djibuti, situado em um dos chokepoints críticos do sistema-mundo, torna-se o palco onde a China equilibra a balança de poder global, substituindo o exclusivo domínio militar por uma presença estratégica ancorada em ativos físicos e infraestruturas de uso dual. A modernização portuária, inseriu o território na lógica da Nova Rota da Seda Marítima, permitindo o recebimento de navios de grande porte e consolidando o país como hub regional (Silveira, 2020).

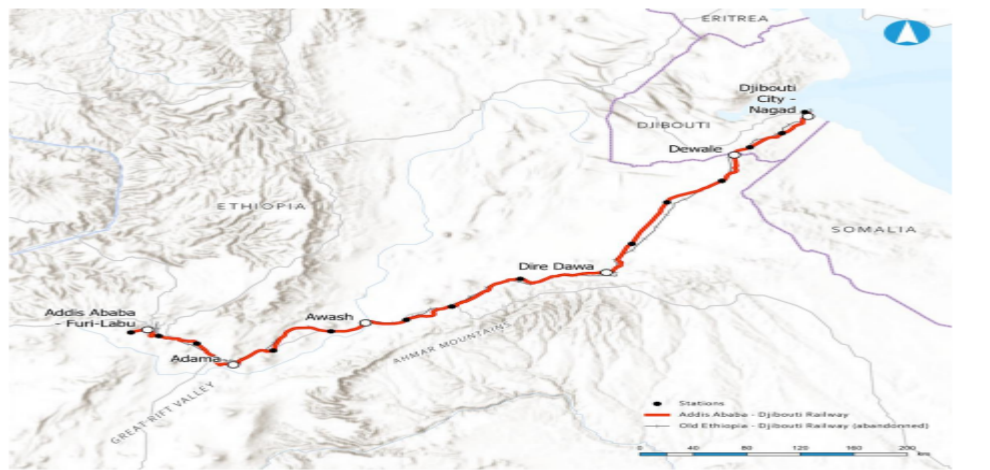
B- Ferrovia Addis Abeba-Djibuti (Sgr)

Inaugurada em 2018, SGR é o principal vetor da integração geoeconômica no Chifre Africano substituindo a linha antiga de 1917. com 752 km de extensão, a ferrovia eletrificada de bitola padrão, conecta a capital etíope ao Porto de Doraleh. Executada pela joint venture estatais chinesas *China Railway Group Limited (CREC)* e *China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC)*, custou US\$ 3,4 bilhões, financiado majoritariamente pelo *Exim Bank of China* (70%) e Etiópia e do Djibuti financiaram conjuntamente (30%); com 21 estações sendo a maioria em território etíope, destinadas ao transporte de passageiros e carga.

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

Para além da infraestrutura, a ferrovia tem uma função estratégica e social via a transferência de conhecimento e a geração de emprego local. segundo dados da operadora EDR (2025), cerca de 90% dos 4.000 funcionários da ferrovia são contratados localmente mitigando críticas sobre a importação de mão de obra chinesa. A estrutura de gestão reflete uma transição estratégica: após a administração chinesa (2018-2023), a operação foi assumida em 2024 pela EDR (Ethio-Djibouti Standard Gauge Rail Transport S.C.), empresa binacional composta pela Etiópia (75%) e Djibuti (25%). Amparada pela *African Railway Academy*, a EDR busca autonomia técnica, embora enfrente desafios de sustentabilidade da dívida que totaliza cerca de US\$ 3 bilhões (EDR, 2025). No Djibuti, o trecho Galileh-Doraleh foi viabilizado pela Lei n.º 62/AN/14/7ème L, com empréstimo de US\$ 491,7 milhões atrelado à taxa LIBOR(Djibouti, 2014). A SGR otimizou o escoamento de 90% do comércio exterior da Etiópia, reduzindo o tempo de trânsito de 72 para 20 horas (Chen, 2018; Silveira, 2020).

Figura 3- Ferrovia Addis Abeba -Djibuti



Fonte: Ramboll (apud GLIBAL INFRASTRUCTURE HUB, 2020, p. 1)

Segundo Forough (2019), este corredor permite que a China pratique uma política de “não-interferência” flexível, exercendo influência política indireta através do controle técnico e operacional dos fluxos. A ferrovia, nesse desenho, funciona como o corredor que alimenta o porto e ambos alimentam a zona franca.

C- Zona Internacional De Livre Comércio Do Djibuti (Diftz)

A Zona Internacional de Livre Comércio do Djibuti (DIFTZ) completa esses fixos logísticas, inaugurada em 2018 com investimento com cerca de US\$ 3,5 bilhões liberado pelo *China Merchants Group* a zona visa transformar o país em um polo de processamento e reexportação, A infraestrutura da DIFTZ conta com 7 armazéns de grande porte (2.264 m²); 9 armazéns de médio porte (978 m²); 18 armazéns de pequeno porte (643 m²), além da Torre Internacional do Djibuti que abriga as funções administrativas do complexo. A influência chinesa não se limita à propriedade física. Ahmed e Lambert, a BRI impõe padrões tecnológicos e financeiros que funcionam como mecanismos de dependência de longo prazo. Ao adotar sistemas operacionais, normas técnicas e os protocolos logísticas chineses, Djibouti integra-se num ecossistema do qual dificilmente poderá se desvincular. Para Pautasso (2016), a China o Djibuti especificamente como o elo fundamental entre Índico e a Eurásia. Assim, DIFTZ, e o porto não servem apenas para trocas bilaterais, mas funciona como a porta de entrada para uma nova configuração de forças no sistema internacional, onde o eixo de poder econômico se desloca gradualmente para o Oriente.

Diao, *A nova rota da seda no chifre da Africa: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

D- A Primeira Base Militar Exterior Da China

Além da infraestrutura logística, Djibuti hospeda a primeira Base de Apoio Logístico do Exército de Libertação Popular (PLA) fora da China. Inaugurada em 1º de agosto de 2017, localizada no porto de Doraleh, a 13 km da base norte-americana (Campo Lemonnier), a instalação simboliza a coexistência das maiores potências em uma das rotas mais estratégicas do mundo. A base ocupa cerca de 0,5 km², instalações subterrâneas fortificadas, abrigando aproximadamente a entre 1.000 e 2.000 militares e pessoal de apoio, principalmente da Marinha (PLAN), dispõe uma pista de pouso de 400 m com torre de controle, heliponto amplo, hospital PLA, cais de 330-340 m (com possível expansão para porta-aviões), hangares e instalações de comunicação, mas também reabastecimento naval, evacuações, inteligência. A base pode acomodar frotas modernas, incluindo navios de suprimento de 40.000 toneladas de destroieres e fragatas da nova geração Sun e Zoubir (2020). Sua função primária transcende a defesa territorial tradicional, voltando-se para a proteção dos ativos geoeconômicos chineses, garantir a estabilidade das Linhas de Comunicação Marítimas (SLOCs) e o suporte logístico a Operações de Manutenção da Paz da ONU e também missões de evacuação de cidadãos chineses no continente africano. Aliás, a escolha pelo Djibuti fundamenta-se em seu valor estratégico e na estabilidade política do país, que já hospeda diversas forças armadas internacionais e garante a segurança das rotas marítimas vitais para a economia chinesa (Melvin, 2019).

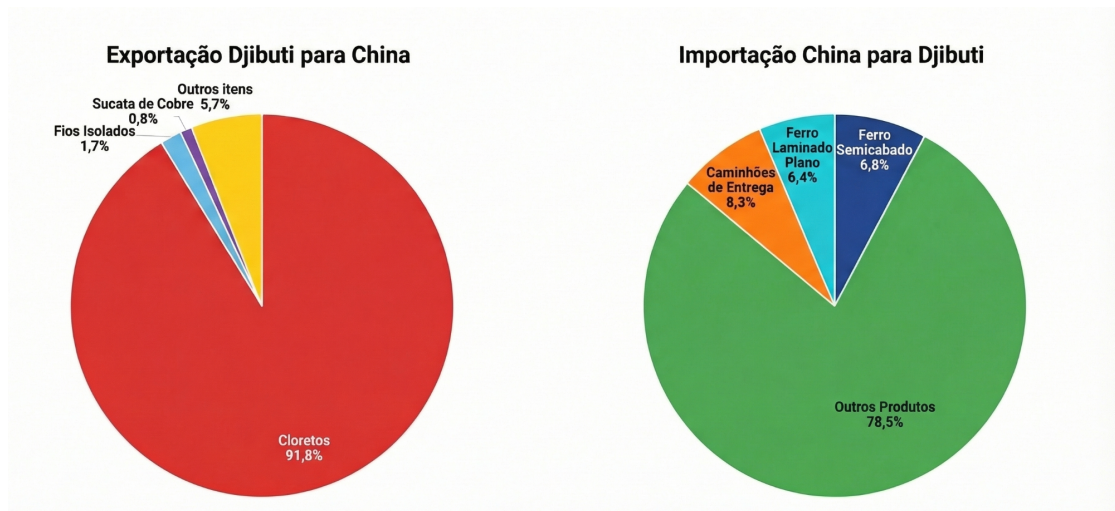
A consolidação desses ativos geoeconômicos em terminais portuários zonas francas e ferroviária transfronteiriça não é um fim em si, mas a base física para fluxos necessários. Se a infraestrutura representa o 'esqueleto' da presença chinesa no Djibuti, o comércio bilateral é o fluxo que preenche essa estrutura, revelando a real dinâmica de poder e dependência entre as duas nações. Os dados de 2025 expõem uma disparidade que mostra a narrativa de desenvolvimento mútuo.

Análise dos fluxos comerciais revela a profundidade da assimetria bilateral. Em dezembro de 2025, o Djibuti registrou exportações de US\$ 5,39 milhões, enquanto as importações da China atingiram US\$ 372 milhões. Embora as exportações djibutianas

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

tenham crescido de 478% (US\$ 4,45 milhões) em relação a dezembro de 2024 (US\$ 932 mil), o volume absoluto permanece marginal diante do salto (50,8%) no mesmo período (OEC, 2026). O déficit mensal de US\$ 367 milhões, evidenciando que o território africano atua primordialmente como mercado de escoamento para a produção industrial chinesa.

Figura 4



Fonte: Elaboração própria com dados de OEC, 2026

A pauta exportadora do Djibuti é regressiva e concentrada em cloretos (US\$ 4,95 milhões), sucata de cobre (US\$ 439 mil) e fios isolados (US\$ 930 mil). Em, as importações focam em itens estratégicos para expansão de infraestrutura: caminhões de entrega (US\$ 31 milhões), ferro semiacabado (US\$ 25,4 milhões) e ferro laminado plano revestido (US\$ 23,9 milhões).

Sob a demonstra que a China utiliza o Djibuti não somente como no logística, mas como destino de excedentes industriais, fornecendo os insumos e meios de transporte que operam na própria plataforma financiada pelo capital chinês.

Considerações Finais

A análise da inserção geoeconômica da China no Djibuti revela um processo de profunda reorganização espacial, onde o território nacional é transformado para servir às redes

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

globais de acumulação de capital. Através da *Belt and Road Initiative* (BRI), o Djibuti mudou de Estado simples tradicional para consolidar-se como uma rede logística ligada às estratégias de Pequim no Chifre da África.

Ao longo desta investigação, demonstrando que a modernização técnica do país, simplificada pelo Porto Multiuso de Doraleh e pela Ferrovia SGR, representa a instalação de um meio técnico-científico-informacional (Santos, 2006). Estes fixos geográficos não garantem somente a fluidez dos fluxos comerciais, mas impõem uma lógica de operação e gestão externa que redefine a autonomia técnica do Estado djibutiano. Farias e Martins (2020) analisam que a geoeconomia chinesa é caracterizada pelo papel indutor do Estado; diferente do modelo liberal ocidental, os investimentos no Djibuti são coordenados por empresas estatais e bancos de fomento vinculados aos objetivos de longo prazo do Partido Comunista Chinês. O caso do Djibuti ilustra o que Pautasso (2016) define como a “transição sistêmica” em curso. O pragmatismo da diplomacia chinesa, ao focar em resultados materiais e na não-interferência política, permitiu que Djibuti se tornasse um centro na Rota da Seda Marítima.

Ahmed e Lambert (2021) argumentam que estamos diante de uma reordenação da governança espacial, o país passou de um entreposto colonial para se tornar uma peça-chave no desafio chinês à hegemonia marítima tradicional. Conforme demonstram Pautasso e Maia (2024), a narrativa de “armadilha da dívida” (debt trap) foi construída e difundida pelo poder multimidiático estadunidense como parte do conjunto de política anti-chinesa no contexto de transição sistêmica, carecendo de fundamentação empírica sólida. Resumidamente, a presença chinesa no Djibuti é uma bênção em termos de infraestrutura logística de última geração, mas carrega o risco de uma especialização regressiva (Ouriques; Schmidt, 2015). O Djibuti consolida-se como um espaço luminoso da globalização, mas esta luminosidade é seletiva. Enquanto os terminais portuários e zonas francas operam na fronteira da tecnologia mundial, o entorno regional permanece como um espaço opaco, evidenciando que a inserção geoeconômica via BRI promove o crescimento dos fluxos, mas aprofunda a fragmentação socioespacial do território. Para o futuro, o desafio do Djibuti reside em transformar esses objetos técnicos e essa

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

posição estratégica em um desenvolvimento socioeconômico que beneficie sua população local, para além de servir apenas como uma plataforma de trânsito para o capital global.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFRICAN DEVELOPMENT BANK (AfDB). **Djibouti Economic Outlook**. Abidjan: AfDB, 2024. Disponível em: <https://www.afdb.org/en/countries/east-africa/djibouti/djibouti-economic-outlook>. Acesso em: 5 mar. 2026.

AFRICAN DEVELOPMENT BANK (AfDB). **East Africa Economic Outlook: driving economic transformation**. Abidjan: AfDB, 2024. Disponível em: <https://www.afdb.org/en/countries/east-africa/east-africa-overview>. Acesso em: 5 mar. 2026.

AHMED, Faisal; LAMBERT, Alexandre. **The Belt and Road Initiative: Geopolitical and Geoeconomic Aspects**. London: Routledge, 2021.

ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim: linhagens do século XXI**. Rio de Janeiro: Boitempo, 2008.

BANCO MUNDIAL. **World Development Indicators: Djibouti**. Washington, DC: World Bank, 2026. Disponível em: <https://data.worldbank.org/country/djibouti>. Acesso em: 5 mar. 2026.

BONNES, Gabriela Gampe. **O DJIBUTI COMO PLATAFORMA DE PROJEÇÃO DA NOVA ROTA DA SEDA NO CHIFRE AFRICANO**. 2025.82 f. trabalho de conclusão de curso (Graduação em Relações Internacionais) Faculdade de ciências Econômico, Universidade Federal do Rio grande do Sul , Porto Alegre, 2025. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/290648>. Acesso em 20 abr. 2025

CABESTAN, Jean-Pierre. Base Militar da China no Djibuti: Um Microcosmo da Competição Crescente da China com os Estados Unidos e Nova Bipolaridade. **Journal of Contemporary China**, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/10670564.2019.1704994>. Acesso em: 4 fev. 2026.

CARDOSO, Nilton César Fernandes. **Segurança Regional no Chifre da África: conflitos, atores, agendas e ameaças**. Porto Alegre: CEBRAFRICA, 2020.

CARRIÇO, Alexandre. **Grande estratégia e o «sonho da China» de Xi Jinping**. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/pdf/ri/n38/n38a03.pdf>. Acesso em: 1 ago. 2025.

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

CHEN, Yunnan. **Silk Road to the Sahel**: African ambitions in China's Belt and Road Initiative. Washington, DC: SAIS-CARI, 2018. (Policy Brief, n. 23).

A CHINA e a Nova Rota da Seda. **Bonifácio**, 2021. Disponível em: <https://bonifacio.net.br/a-china-e-a-nova-rota-da-seda/>. Acesso em: 30 mar. 2026.

CHINA. **China's Military Strategy**: The State Council Information Office of the People's Republic of China. Beijing: Ministry of National Defense of the People's Republic of China, 2015. (White Papers).

CIA; STATE DEPARTMENT. **DJIBOUTI Country Studies**: A brief, comprehensive study of Djibouti. [S. l.]: Zay's Place, 2012. E-book (Kindle).

Ministère de l'Économie et des Finances. **Vision 2035** : pour une vie meilleure. Djibouti : Gouvernement de Djibouti, [2014]. Disponível em: <https://economie.gouv.dj/vision-2035/>. Acesso em: 5 mar. 2026.

ENCICLOPÉDIA GLOBAL. **Mapas Geográficos do Djibouti**. 2018. Disponível em: <http://www.megatimes.com.br/2018/04/Djibouti.html>. Acesso em: 4 ago. 2026..

ETHIO-DJIBOUTI STANDARD GAUGE RAILWAY (EDR). **Passenger Traffic and Operational Performance Report 2024/2025**. Addis Ababa: EDR, 2025.

FARIAS, Hélio Martins, Pedro Mendes. A geoeconomia do desenvolvimento chinês: das quatro modernizações à Belt and Road Initiative (BRI). **Mural Internacional**, Rio de Janeiro, v. 11, e47480, 2020.

FOROUGH, Mohammadbagher. Intervention with Chinese characteristics: the Belt and Road Initiative reconfiguring (Afro-)Eurasian geo-economics. **Conflict, Security & Development**, v. 19, n. 3, p. 275-281, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/14678802.2019.1608023>.

GLOBAL INFRASTRUCTURE HUB. **Addis Ababa-Djibouti Railway: case study report**. [S.l]: GI Hub, 2020. Disponível <https://cdn.github.org/umbraco/media/3262/addis-ababa-djibouti-railway-case-study-report.pdf>. Acesso em 4 jul.2026.

HARVEY, David. **O Novo Imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

INTERNATIONAL MONETARY FUND (IMF). **World Economic Outlook Database**: Djibouti. Washington, DC: IMF, 2025. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO>. Acesso em: 5 mar. 2026.

LUTTWAK, Edward N. From Geopolitics to Geoeconomics: logic of conflict, grammar of commerce. **The National Interest**, n. 20, p. 17-23, 1990.

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

LYNCH, Edward A. China's Belt and Road Initiative in East Africa: Finding Success in Failure? **Military Review**, v. 103, n. 3, p. 110-123, maio/jun. 2023.

MAÇÃES, Bruno. **Belt and Road: A Chinese World Order**. [S. l.]: Hurst, 2019.

MELVIN, Neil. **The foreign military presence in the horn of africa region**. [S. l.]: SIPRI, 2019. (SIPRI Background Paper). Disponível em: https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-05/sipribp1904_2.pdf. Acesso em: 1 ago. 2025.

MONTENEGRO, Renan Holanda; KRAYCHETE, Elsa Sousa. Investimentos e presença militar da China na África: considerações a partir da Nova Rota da Seda. **Oikos**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, 2022.

OURIQUES, Helton Ricardo; SCHMIDT, Gabriela Bohrer. Presença da China na África: maldição ou benção? **Revista de Desenvolvimento Econômico (RDE)**, Salvador, v. 17, n. 31, 2015.

PAUTASSO, Diego. O papel da África na Nova Rota da Seda Marítima. **Revista Brasileira de Estudos Africanos**, Porto Alegre, v. 1, n. 2, p. 124-136, jul./dez. 2016.

PAUTASSO, Diego; UNGARETTI, Adriano. A Nova Rota da Seda e a reconfiguração geopolítica da Eurásia. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, v. 6, n. 11, p. 165-188, jan./jun. 2017

PAUTASSO, Diego; MAIA, Isis Paris. A China e a armadilha da dívida: entre a narrativa e as mudanças sistêmicas. **Revista Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v. 15, n. 71, p. 49-61, jul./set. 2024. DOI: <https://doi.org/10.22456/2178-8839.136340>. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/ConjunturaAustral/article/view/136340>. Acesso em: 14 fev. 2026.

SAID CHIRE, Amina. De la production sociale de la ville à la production de vulnérabilités, l'exemple de la ville de Djibouti. **Territoire en mouvement**, n. 27-28. Disponível em : <https://journals.openedition.org/tem/3157>. Acesso em 4 jul. 2026.

SANTOS, Kauê Lopes dos. Para além da China: capacidade ociosa e investimento estrangeiro direto nas formações socioespaciais africanas no início do século XXI. **Geosul**, Florianópolis, v. 35, n. 75, p. 43-68, 2020.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da USP, 2006.

SILVEIRA, Daniela Alcantara da. **A influência das grandes potências na África: as ações da China em Djibuti (2008-2019)**. 2020. 63 f. Dissertação (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2020.

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859

SPIRES, David N. **Djibouti in Perspective**: Orientation Guide and Cultural Orientation. [S. l.]: Progressive Management, 2015.

STYAN, David. Rota da Seda Marítima da China e Pequenos Estados: Lições do Caso do Djibuti. **Journal of Contemporary China**, 2019. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/loi/cjcc20>. Acesso em: 4 jan. 2026.

SUN, Degang; ZOUBIR, Yahia H. Securing China's 'Latent Power': The Dragon's Anchorage in Djibouti. **Journal of Contemporary China**, v. 30, n. 130, p. 677-692, 2020.

SUN, Degang; ZOUBIR, Yahia. The Eagle's Nest in the Horn of Africa: US Military Strategic Deployment in Djibouti. **Africa Spectrum**, v. 51, n. 1, p. 111-124, 2016. Disponível em: www.africa-spectrum.org. Acesso em: 4 fev. 2026.

THE OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC). **Djibouti (DJI) and China (CHN) Trade Value and Growth**. Disponível em: <https://oec.world>. Acesso em: 5 mar. 2026.

THE TRAINS TIMES. **the trains and sea Ports of one belt, one road, china's new silk road**. Singapura, 140 maio 2017. Disponível em: <https://www.straitstimes.com/asia/the-trains-and-sea-ports-of-one-belt-one-road-chinas-new-silk-road>. Acesso em: 4 jul.2026

WANG, Yong. Offensive for defensive: The Belt and Road Initiative and China's new grand strategy. **Pacific Review**, v. 29, n. 3, p. 455-463, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09512748.2016.1154690>. Acesso em: 13 out. 2025.

XIAOYANG, Tang. A Nova Rota da Seda da China e a industrialização africana. **WENHUA ZONGHENG**: Revista Trimestral do Pensamento Chinês, v. 1, n. 3, p. 30-46, out. 2023. Disponível em: https://thetricontinental.org/wp-content/uploads/2023/10/20231001_WHZH_Vol1_No3_PT.pdf. Acesso em: 24 nov. 2025

Data de envio: 26.06.2024

Data de avaliação: 26.08.2024

Diao, *A nova rota da seda no chifre da África: Djibuti como plataforma da inserção econômica da China*
DOI: 10.51308/continentes.v1i29.859