

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

MARIANA FERNANDES MACIEL SILVA

**A NOVA ROTA DA SEDA EM PERSPECTIVA:
OPORTUNIDADES E IMPACTOS EM ESCALA GLOBAL**

SÃO PAULO

2023

Resumo

A Iniciativa do Cinturão e Rota, ou popularmente chamada de Nova Rota da Seda, surgiu em 2013 como uma desafiadora proposta de desenvolvimento chinesa, com o objetivo de injetar o investimento da potência em infraestrutura de transporte ferroviário e marítimo em diversos países ao redor do globo. Fazendo referência à milenar Rota da Seda, importante fenômeno para a consolidação da economia e da civilização como existe hoje, o propósito dessa iniciativa também envolve o aprimoramento dos fluxos comerciais e a integração territorial, mas as atuações chinesas dentro desse projeto, assim como os resultados obtidos até então, estão em debate pela literatura do campo de Economia, Geopolítica e, principalmente, Relações Internacionais. Sendo assim, este trabalho visa realizar uma revisão bibliográfica das principais publicações acerca da Iniciativa do Cinturão e Rota, dando ênfase nos trabalhos acadêmicos e outras fontes de dados que tratam dos aspectos tanto positivos quanto negativos do projeto para os países envolvidos, utilizando desse comparativo para mapear possíveis impactos globais e, assim, incitar novas perspectivas sobre esse tema internacional.

Palavras-chave: Iniciativa do Cinturão e Rota; China; comércio internacional; investimento externo; desenvolvimento; infraestrutura.

Abstract

The Belt and Road Initiative, or commonly referred as the New Silk Road, emerged in 2013 as a challenging Chinese development proposal, intending to inject its investment in rail and maritime transport infrastructure in several countries around the globe. It was inspired by the ancient Silk Road, an important phenomenon for the consolidation of economy and civilization as it exists today, and the goals of this initiative are also about developing trade flows and territorial integration, but Chinese actions in this project, as well as the results achieved so far are under debate in the literature of Economics, Geopolitics and, mainly, International Relations. Therefore, this work aims to conduct a bibliographic review of the main publications about the Belt and Road Initiative, with emphasis on academic works and other data sources addressing both positive and negative aspects of the project for the countries involved. This comparison will be used to map potential global impacts and, consequently, to stimulate new perspectives on this international phenomenon.

Keywords: Belt and Road Initiative; China; international trade; foreign investment; development; infrastructure.

Introdução

A Iniciativa do Cinturão e Rota (ICR), em inglês chamada de *Belt and Road Initiative* e popularmente chamada de Nova Rota da Seda, é um projeto de investimento em infraestrutura de transporte ferroviário e marítimo, lançado em 2013 pela República Popular da China e que logo se tornou um fenômeno amplamente mencionado em discussões de diversos âmbitos. Fazendo referência à milenar Rota da Seda, seu objetivo também é comercial e de integração territorial, mas agora traz impactos em outra escala e entra em um complexo jogo de interesses e poder, pautada em uma inovadora estratégia de política externa chinesa. Nesse sentido, uma ampla literatura surgiu na última década a fim de trazer análises e reflexões da economia, geopolítica, impacto social, infraestrutura e recursos envolvidos no grande projeto chinês.

Apoiando-se nessas publicações acadêmicas, este artigo vai trazer uma revisão bibliográfica das diferentes interpretações acerca das decisões e consequências da ICR, com ênfase nos impactos que tal atuação da política externa chinesa está causando nos países envolvidos e, levando isso em conta, quais consequências podem surgir em escala global. As abordagens atuais, de modo geral, giram em torno de duas perspectivas: uma que considera esse projeto como algo positivo para a dinâmica global na medida em que proporciona não só uma possibilidade menos dispendiosa, mais produtiva e estável de transporte comercial, como também gera uma oportunidade de desenvolvimento e integração internacional, principalmente para os países mais empobrecidos e marginalizados; e a outra que compreende esse fenômeno como algo negativo e vulnerável, colocando a iniciativa de investimento chinesa como uma estratégia perigosa de endividamento e dominação comercial, que aproveita da fragilidade das regiões participantes para expandir sua economia predatória e suas áreas de influência.

Para abordar ambas as perspectivas, o artigo foi elaborado por meio da metodologia de pesquisa e sistematização da produção acadêmica do tema, além de relatórios de análise de dados referentes ao projeto. E para melhor sistematização, ele é dividido em cinco partes: a primeira focada em fazer uma contextualização histórica da milenar Rota da Seda desde sua ascensão até seu declínio, conectando com o desenrolar da política externa chinesa até a atual

era do presidente Xi Jinping; a segunda com o propósito de apresentar a ICR, seus objetivos, atuação, financiadores e outros dados; a terceira parte com o objetivo de discorrer sobre a perspectiva positiva desse fenômeno, aprofundando-se nas oportunidades e impactos vantajosos percorridos por determinados autores; já a quarta parte apresenta a perspectiva negativa, estabelecendo um contraponto em relação a parte anterior e evidenciando os perigos e as possíveis consequências problemáticas do projeto; e, por fim, a quinta parte irá retomar toda a revisão para trazer algumas conclusões, usando a abordagem comparativa de ambas perspectivas para gerar mais caminhos a se seguir no estudo da Iniciativa do Cinturão e Rota.

1. O protagonismo chinês da milenar Rota da Seda à política externa de Xi Jinping

Antes de refletir sobre a Iniciativa do Cinturão e Rota, é importante retomar a milenar Rota da Seda, da qual a ICR faz referência. Ela foi consolidada durante a segunda dinastia da China Imperial, a Dinastia Han, e se refere às principais vias responsáveis pelas conexões comerciais tanto terrestres como marítimas da China até o Mediterrâneo e arredores, sendo utilizadas sobretudo entre os anos de 130 a.C. até 1453 d.C., quando os europeus passaram a explorar os mares em busca de novas rotas. Além da seda, diversos outros bens eram movimentados através dessas vias, como especiarias, porcelanas, pedras preciosas e grãos, além de valiosos conhecimentos e diferentes aspectos culturais, que redefiniram desde expressões artísticas e linguísticas até a estruturação de impérios. A Rota da Seda, como declara Christopher I. Beckwith (2009, p. 28, tradução nossa), “não foi um elemento isolado e intrusivo na cultura da Eurásia Central, mas um elemento fundamental e constituinte da economia¹”.

Muito antes da Dinastia Han, diversos grupos nômades já tinham instituído trocas comerciais e culturais ao redor da região, e com o fortalecimento das dinastias que mais tarde entraram em séculos de disputas pela hegemonia do território, período conhecido como o Período dos Estados Combatentes, essas trocas se tornaram ainda mais expressivas, nas quais eram negociados materiais diversos por recursos bélicos. Ao fim, a vencedora dessas disputas foi a Dinastia Qin (221 a.C. a 206 a.C.), que unificou as sete dinastias no que foi considerado o primeiro império chinês, e para apaziguar proeminentes grupos nômades ao redor das fronteiras chinesas, ou para trocar por cavalos, sempre lhes enviavam fios e pedaços de seda, tecido prestigiado pela sua leveza e versatilidade (LIU, 2010, p. 3-4).

¹ “(...) was not an isolated, intrusive element in Central Eurasian culture, it was a fundamental, constituent element of the economy” (BECKWITH, 2009, p. 28).

Foi só na Dinastia Han, entretanto, que a fama da seda se propagou e os governantes chineses perceberam a relevância internacional que essa produção muito comum entre os agricultores tinha ganhado, o que incentivou o império a fornecer a estrutura e demanda necessária para esse comércio em ascensão, visando também a troca por mercadorias vindas do ocidente (LIU, 2010, p. 10). Esse fluxo geralmente era feito através de caravanas, e logo foram se formando comunidades e cidades nos arredores das rotas, demonstrando a importância desse processo para a própria construção da Eurásia Central. Sendo assim, a milenar Rota da Seda não foi uma proposta pontual na história asiática, mas sim um fenômeno que no decorrer dos anos foi se tornando robusto o suficiente para receber nome e relevância para o comércio e civilização mundial da época.

Pode-se considerar que o seu auge foi durante a chamada *Pax Mongolica*, quando o grupo étnico mongol conquistou um vasto território da Eurásia e estabeleceu o Império Mongol (1206 – 1368). Durante esse período, a conexão entre as rotas terrestres e marítimas ao redor da região foram facilitadas, visto que estavam em grande parte sob o domínio do mesmo grão-cã — como denominavam o governante mongol —, e isso estabeleceu um expressivo controle e intensidade às trocas comerciais, atraindo ainda mais Estados europeus para comercializar com o Oriente (CHAN, 2018, p. 105). Quando o Império Mongol se dividiu em quatro ao redor do ano de 1294 e cada um passou a seguir seus próprios caminhos, a Rota da Seda continuou sendo utilizada, por mais que não fosse tão crucial quanto antes, visto que segregações políticas sempre acabaram trazendo obstáculos na circulação e comércio de modo geral.

O “fim” da Rota da Seda para diversos historiadores foi, na realidade, um enfraquecimento da sua relevância e da intensidade dos fluxos comerciais por ela, já que passaram a se movimentar pelas novas rotas marítimas descobertas pelas Grandes Navegações europeias. Não só novos caminhos, surgiram também novos mercados e produtos através do sistema de colônias, diversificando o comércio mundial e criando novas áreas de interesse. Ainda, é importante mencionar que a China passava por um cenário instável, no qual guerras civis e invasões estrangeiras enfraqueceram a então potência política e econômica e, com isso, tornou-se ainda mais difícil atender à produção e demanda necessária para a manutenção da Rota da Seda como a principal fonte das trocas comerciais (CHAN, 2018, p. 106). Sendo assim, é possível dizer que as rotas não deixaram de ser utilizadas, mas passaram a fazer parte de uma infraestrutura terrestre e marítima maior e interligada com o novo comércio mundial.

De acordo com Stuart Harris (2014, p. 5), a Rota da Seda, assim como toda a história chinesa, influenciou e ainda influencia a política externa adotada pelo país. O Período dos

Estados Combatentes e a decorrente tensão entre as dinastias e grupos nômades, por exemplo, podem ser consideradas as raízes para a postura até hoje muito sensível em relação às ameaças contra a integridade territorial e a soberania chinesa. Nesse sentido, faz-se necessário retomar mais alguns momentos importantes na trajetória da China até a contemporaneidade.

No século XIX, destacam-se as Guerras do Ópio, conflitos armados entre a Grã-Bretanha e a Dinastia Qing, última dinastia da China Imperial. Elas foram a reação da coroa britânica ao sofrer uma restrição da venda do ópio que traficava da Índia para o território chinês, e essa barreira foi motivada pela preocupação das autoridades chinesas perante um grande volume de comércio de entorpecentes em meio a sua população, algo que poderia gerar uma crise tanto social como econômica. Como resultado dessas guerras, surgiram o Tratado de Nanquim, a Convenção de Pequim e o Tratado de Tientsin, que firmaram a derrota da China e estabeleceram a criação de mais portos para o comércio inglês, mais liberdade para estrangeiros no território — como a liberdade religiosa — e a concessão de territórios não só para a Grã-Bretanha, como para outras potências (KAUFMAN, 2010, p. 4-5).

Esse momento da história marca o início do referido pelo governo chinês como Século de Humilhação, período no qual a China passou por uma crescente perda de soberania e prestígio no meio internacional, o que foi impulsionado também por embates como a Guerra Sino-Francesa, a Primeira Guerra Sino-Japonesa e a invasão britânica do Tibete. Esse século foi interpretado com uma certa “vitimização” pelo atual Partido Comunista da China (PCC) e, consequentemente, alimentou um sentimento ao mesmo tempo nacionalista e de vulnerabilidade, que foram fatores essenciais para a formação da identidade da nação e para a legitimação de políticas que, nesse sentido, teriam o objetivo de trazer de volta a “glória” da China (KAUFMAN, 2010, p. 2-3).

O PCC veio com essa narrativa após vencer as forças de Kuomintang na Guerra Civil Chinesa, a qual instaurou a vigente República Popular da China. O Kuomintang, ou Partido Nacionalista Chinês, surgiu no século XX como um importante fator na história chinesa ao derrubar a Dinastia Qing em meio a sua fragilidade política e estabelecer o primeiro governo republicano no território, mas a grande mobilização popular e agrária alcançada pelo PCC, somada a extensa guerra civil promovida entre as forças do governo vigente e os comunistas de 1927 até 1949, acarretou na República Popular da China (RPC), a qual domina hoje a maior parte do território na Ásia Oriental, enquanto a República da China do Kuomintang se transferiu para a região insular de Taiwan (HARRIS, 2014).

É a partir de 1949, sob a liderança comunista de Mao Tsé-Tung, que discussões acerca da política externa chinesa cresceram no campo das Relações Internacionais. É observado que

Mao teve como pilares da sua estratégia externa a história e tradição chinesa, a crença na ideologia da revolução camponesa e a consciência de que a China precisava do apoio internacional para conseguir se recuperar depois de anos em conflito (HARRIS, 2014, p. 30). Entretanto, o alinhamento com o ideal comunista, que já deteriorava quaisquer chances de construir uma relação com os Estados Unidos ou com outras potências ocidentais em um cenário de Guerra Fria, somado ao fato de que a China apoiou os norte-coreanos na Guerra da Coreia e conseqüentemente lutou contra as forças militares sob a bandeira das Nações Unidas, fizeram com que a nação chinesa obtivesse muito pouco apoio da comunidade internacional por décadas.

Esse apoio foi direcionado para Taiwan, que abrigava a República da China e, aos olhos das potências ocidentais, ela era a resistência contra os comunistas chineses, fator que a manteve no Conselho de Segurança até 1971, enquanto a RPC tinha sua solicitação para ser membro negada (HARRIS, 2014, p. 30). Para Mao restou, portanto, seu alinhamento com a União Soviética (URSS), e isso se manteve até o final da década de 1950, quando as diferenças ideológicas de ambos e desalinhamentos no campo da política externa desgastaram a relação entre eles, como pôde ser visto na neutralidade pautada na coexistência pacífica adotada pela Rússia enquanto a China lutava contra a Índia em 1962 e criticava a falta do apoio do seu aliado comunista. Ao redor de 1969, as relações entre a URSS e a RPC já estavam resultando em conflitos armados entre elas nas fronteiras, então Mao decidiu investir em uma relação com os Estados Unidos e, em 1972, Richard Nixon visitou a China comunista em busca de um alinhamento anti-União Soviética.

Além disso, nessa época a RPC propôs a Teoria dos Três Mundos, tese que procurava enxergar o contexto internacional dividido em Primeiro Mundo, com as potências hegemônicas, Segundo Mundo, com os países socialistas não alinhados às potências, e Terceiro Mundo, com os países em desenvolvimento e em luta contra o colonialismo. A partir dessa teoria, a República Popular começou a criar laços e apoiar os países considerados do Terceiro Mundo, decisão que teve como consequência a maioria dos votos nas Nações Unidas para a RPC conseguir ter seu lugar no Conselho de Segurança em 1971, retirando Taiwan do posto. Esse momento foi decisivo para transformar a nação comunista de Estado revolucionário para um Estado *de facto* aos olhos da comunidade internacional (HARRIS, 2014, p. 33).

Essa trajetória na política externa chinesa foi redirecionada com Deng Xiaoping, que se tornou a figura central do governo depois da morte de Mao na década de 1970, e essa reforma, de acordo com Marc Lanteigne (2009, p. 7, tradução nossa) “veria o país mudar

rapidamente de um remanso isolado para uma potência mundial”². Ele promoveu mais abertura para laços internacionais, principalmente no âmbito da economia internacional e do investimento estrangeiro para fins de maior modernização, mas com a garantia de Deng que isso não seria uma transição para o modelo capitalista.

Desse momento da história até a atualidade, foi possível observar um expressivo crescimento econômico, o qual também foi impulsionado pelas Quatro Modernizações, projeto do governo da época propondo um conjunto de metas econômicas e tecnológicas a serem alcançadas em quatro áreas: agricultura, indústria, ciência/tecnologia e defesa nacional (HARRIS, 2014 p. 50-51). Isso alavancou a modernização do território e em algumas décadas já era possível considerar a China como uma potência, atribuição que mantém até hoje, mas por meio da inovadora política externa de Xi Jinping, da qual surgiu a Iniciativa do Cinturão e Rota. Sendo assim, faz-se necessário dedicar os próximos parágrafos para um aprofundamento do contexto e construção da estratégia do presidente chinês e como a ICR se conecta a ela.

1.2 Ascensão de Xi Jinping e uma nova era chinesa

Xi Jinping ocupava o cargo de vice-presidente desde 2008, ascendeu ao cargo de Secretário-Geral do Partido Comunista da China (PCC) em 2012 e alcançou a liderança da República Popular da China em 2013. Ele acumulou uma grande autoridade desde cedo através da própria dinâmica política, enfraquecendo a liderança coletiva e remetendo à figura que Mao construiu (ECONOMY, 2018, p. 23). Ele fez isso expandindo sua liderança também para a Comissão Militar Central e para diversos outros pequenos grupos, mas que têm relevância em temas como economia, segurança e relações exteriores. Esse acúmulo de poder pode estar relacionado com seus interesses em grandes reformas, visto que é necessário alcançar um sólido alinhamento político para promover mudanças de estratégia em larga escala.

O novo presidente também tomou medidas para restringir — ou mesmo alterar — informações disponibilizadas pela mídia e pelo sistema educacional, trouxe mudanças ao sistema legislativo, promoveu diversas campanhas de anticorrupção, de fortalecimento dos valores socialistas e morais do partido, e de rejeição da cultura e ideologia ocidental (ECONOMY, 2018, p. 40). Na Internet, o partido trouxe um controle ainda mais rígido,

² “(...) which would see the country rapidly change from isolated backwater to world power” (LANTEIGNE, 2009, p. 7).

consolidando regulamentações, monitoramento e censura, além de limitar o acesso a ideias ocidentais através de uma rede própria, a “Chinanet” (ECONOMY, 2018, p. 89). Essa atuação comprova a posição forte e soberana que o presidente quis estabelecer logo nos primeiros anos de governo, procurando construir uma realidade intrinsecamente alinhada com os seus interesses.

Essa restrição no acesso não só de conteúdos educacionais transparentes, como da própria Internet como principal recurso de pesquisa contemporâneo, fez com que o desenvolvimento da tecnologia de ponta se tornasse um grande desafio para o governo. A solução foi investir em empresas chinesas que estivessem dispostas a desenvolver projetos inovadores praticamente do zero, sem a possibilidade de se aprofundar em outras pesquisas na área de atuação, o que acaba gerando gastos evitáveis, tanto de tempo como de dinheiro. Como resultado, há propostas e lançamentos de tecnologia de ponta surpreendentes, mas assim como evidencia Elizabeth Economy (2018, p. 150, tradução nossa), “a disposição de Pequim em aceitar resultados tecnológicos subótimos para que as empresas chinesas capturem o mercado (...) leva a um desperdício significativo de recursos e ineficiências³”.

Essa persistência do governo no âmbito da tecnologia se alinha com seus interesses econômicos, que se baseiam na mudança de polo de manufatura para polo de inovação, dando maior abertura para a inserção de multinacionais no seu mercado (ECONOMY, 2014, p. 86). Ainda assim, Xi não deixa de lado o rígido controle do governo na economia, visto que mantém grandes barreiras ao investimento estrangeiro, consolida uma estrutura tributária na qual receitas locais tem uma alta gama de impostos, e não se desfaz da estratégia de estímulo ao crescimento baseada no investimento do governo, aumentando ainda mais a dívida local (ECONOMY, 2014, p. 86).

Por fim, em relação ao âmbito militar, Xi não poupou esforços para manter o poderio crescente da China, que hoje é não só um dos cinco países ao redor do mundo com armas nucleares sob o Tratado de Não Proliferação, como também abriga o maior exército permanente do mundo (ECONOMY, 2018, p. 187). Seus investimentos significativos em tecnologia militar aérea e defesa e proteção marítima, como a construção da primeira base militar chinesa em território estrangeiro em Djibouti — local estratégico também para as movimentações comerciais da China, como será possível observar no decorrer desta revisão — comprovam tais esforços (ASIA UNBOUND, 2018), o que trouxeram contribuições tanto para o fortalecimento nacional, como para o posicionamento internacional.

³ “Beijing’s willingness to accept suboptimal technological outcomes in order for Chinese firms to capture the market (...) leads to significant waste of resources and inefficiencies” (ECONOMY, 2018, p. 150).

Aprofundando-se nesse posicionamento internacional de Xi, ele assumiu a liderança em um governo até então focado no desenvolvimento doméstico e com pouco protagonismo internacional, apesar de Hu Jintao, seu antecessor, ter iniciado a construção de uma imagem atrativa participando de organizações de cooperação internacional e atividades de *peacekeeping* pelas Nações Unidas (FERDINAND, 2016, p. 942). Ainda no governo de Hu, começaram a popularizar discussões que se consolidaram no chamado Sonho Chinês, termo fortemente adotado por Xi que traduz a esperança e o compromisso para com uma China reformada, modernizada e bem sucedida, o que serviu de encorajamento e renovou a legitimação das iniciativas tomadas pela RPC (FERDINAND, 2016, p. 943-944).

Buscando responder aos anseios manifestados nas discussões do Sonho Chinês, em oito meses como presidente, Xi Jinping já tinha feito visitas diplomáticas na Europa, África, América Latina, Estados Unidos e Ásia, fortalecendo não só seus laços internacionais, como também trazendo suas intenções de uma “ascensão pacífica”, que garantiria uma busca por uma posição ainda mais influente e grandiosa por meios pacíficos, enquanto manteria estável o desenvolvimento e contexto político do país (ZHANG, 2015, p. 8). Nesse sentido, Xi trouxe mais protagonismo para promover essa ascensão, decorrente dos novos parâmetros adotados para a política externa até então.

E para se aprofundar em tais inovações, Jian Zhang (2015, p. 9-11) aborda três principais aspectos da política externa de Xi Jinping: em primeiro lugar, há na estratégia de Xi a necessidade de proteger os interesses nacionais, assim como os legítimos direitos da China, enfatizando que isso não seria abandonado em prol da garantia da paz — o que se alinha com o desenvolvimento militar mencionado anteriormente. Mesmo com esse posicionamento, o presidente chinês também se comprometeu a adotar ascensão pacífica contanto que as outras nações também fizessem isso, provando a sua necessidade de uma reciprocidade estratégica da comunidade internacional (ZHANG, 2015, p. 9-11). Por fim, a sua política externa também estaria pautada em construir um cenário internacional estável que possibilitasse seu desenvolvimento doméstico, o que presume uma melhor coordenação de todos os atores envolvidos nas relações internacionais chinesas (ZHANG, 2015, p. 9-11).

Além dessas transformações, é importante mencionar que no início do governo de Xi, o mundo vivia as consequências da Crise Financeira de 2008, iniciada no setor imobiliário estadunidense e que se alastrou para diversas partes do mundo. Após muito incentivar a aquisição de hipotecas de alto risco para uma população sem condições de quitá-las, e ainda vender títulos no mercado financeiro internacional lastreados nas hipotecas, os Estados Unidos geraram uma crise sem precedentes no sistema, com diversas empresas e instituições

financeiras falindo e inúmeras pessoas ficando endividadas e sem direito a conseguir crédito. Sendo assim, aproveitando o cenário da crise da globalização neoliberal e a fragilização econômica e financeira dos países sob esse sistema, Xi Jinping lançou uma nova proposta de desenvolvimento e cooperação, a Iniciativa do Cinturão e Rota, que também se encaixava nos parâmetros da nova política externa (DUNFORD; LIU, 2018, p. 147).

Essa atual política externa chinesa, apesar de gerar muitos debates entre estudiosos, evidencia uma inédita proatividade do país em ter uma maior contribuição nas discussões e dinâmicas internacionais, deixando de se esconder para usar sua força e influência para moldar um ambiente externo mais favorável para seus interesses nacionais. Além disso, a partir da ICR, a China deixa de ser um país da Ásia Oriental para ser o país central da Ásia, levando em consideração as regiões Norte, Sul e Ocidente do continente em relação a ela (ECONOMY. 2018. p. 17). Ou seja, Xi quer trazer a grandeza da China de volta, e para isso ele precisa assumir compromissos muito maiores do que inicialmente tinha planejado, visto que é um país não liberal buscando liderar uma ordem liberal (ECONOMY. 2018. p. 17).

Não só novos compromissos, como também é importante mencionar que ainda há obstáculos ocasionados principalmente por tensões territoriais entre a China e regiões vizinhas, as quais se relacionam na sua maioria com as reivindicações de soberania sobre o Mar da China Oriental e o Meridional. Nesse sentido, XI trouxe mudanças para a área de segurança, aumentando os departamentos do Exército de Libertação Popular, principal força da RPC, e intensificando a sua força aérea e naval. Entretanto, isso se fez possível em grande parte pelos interesses econômicos, visto que o engrossamento do transporte comercial precisaria de uma segurança terrestre, aérea e marítima fortificada.

Ademais, há uma posição receosa de alguns países em relação às ambições chinesas, receio esse que não consegue ser dissolvido apenas com influência econômica, mas sim com uma credibilidade mais normativa, recurso que a política externa chinesa ainda precisa desenvolver e que será melhor aprofundado na terceira seção (ZHANG, 2015, p. 7). Em meio a esse cenário e com a ascensão da potência asiática e da ICR, países como os Estados Unidos passaram a buscar formas de acompanhar essa ambição e assim surgiram diversos programas de investimentos em infraestrutura de países mais pobres, como o Pivot to Asia (2011), o BUILD Act (2018) e o mais recente, chamado Build Back Better World (2021), que envolve os EUA e os países do G7. A atuação chinesa tem levado a ordem global a um período em que muitos acadêmicos interpretam como sendo de uma transição hegemônica no Sistema Internacional, o que será melhor aprofundado nas considerações finais.

2. A Iniciativa do Cinturão e da Rota: o projeto que ultrapassa continentes

Aprofundando-se em uma das principais expressões da política externa adotada por Xi Jinping, a Iniciativa do Cinturão e da Rota tem o termo “Cinturão” para se referir ao cinturão econômico da rota da seda, e “Rota” à rota marítima da seda do século XXI, então seu nome completo, de acordo com a tradução em inglês padronizada pelo próprio governo chinês, é *The Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road*. Ela foi apresentada pela primeira vez em uma visita ao Cazaquistão em setembro de 2013, mas só em outubro do mesmo ano que seu âmbito marítimo foi proposto em uma reunião da Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico (APEC) na Indonésia.

E de acordo com a declaração *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, documento autorizado pelo Conselho do Estado da China em 2015 e emitido por diversas instâncias do governo, o projeto possui como principais objetivos um fluxo econômico sem restrições, uma alocação de recursos e integração de mercados feita de forma mais eficiente, uma maior coordenação política e econômica e uma estrutura de cooperação regional mais inclusiva e equilibrada. Nesse sentido, se realizados, esses objetivos teriam a capacidade de gerar bons resultados econômicos e consequentemente um rápido desenvolvimento dos atores envolvidos, o que atraiu mais de 140 países interessados em firmar o Memorando de Entendimento — Memorandum of Understanding (MoU) em inglês — com a China. Esse resultado inicial fez coro à mesma declaração, que enunciou:

A construção conjunta da Iniciativa do Cinturão e Rota é do interesse da comunidade global. Refletindo os ideais comuns e a busca das sociedades humanas, é um esforço positivo buscar novos modelos de cooperação internacional e governança global, e injetará nova energia positiva na paz e desenvolvimento mundial (CHINA, 2015, tradução nossa)⁴.

Essa busca por rápido desenvolvimento pode se traduzir, no caso da China, em alguns interesses principais do país que estavam em jogo, que estudiosos como Leonard K. Cheng (2016, p. 2) mapearam como a conquista de novos mercados emergentes para responder ao excesso de capacidade produtiva e demanda doméstica; a garantia da manutenção e fornecimento de recursos naturais vindo de regiões estratégicas; a promoção da

⁴ “Jointly building the Belt and Road is in the interests of the world community. Reflecting the common ideals and pursuit of human societies, it is a positive endeavor to seek new models of international cooperation and global governance, and will inject new positive energy into world peace and development” (CHINA, 2015).

internacionalização da moeda Renminbi (RMB) e, ao mesmo tempo, a movimentação da grande reserva de moeda estrangeira; o fortalecimento de laços diplomáticos e da popularidade internacional; e a resposta às investidas estadunidenses para conter a ascensão chinesa. Nesse sentido, a ICR responderia a tais questões tendo em vista a sua dinâmica que consiste, de modo geral, na criação de sólidas conexões internacionais por meio de investimentos diretos em infraestrutura terrestre e marítima em territórios estratégicos.

Os investimentos da ICR seriam gerenciados através do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura — em inglês chamado de *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* —, banco projetado também para potencializar o uso das grandes reservas chinesas de moeda estrangeira, as quais foram acumuladas com os crescentes fluxos de exportação do país na época, como é possível analisar pelos dados do Banco Mundial de 2013, que revelam que China exportou ao todo cerca de US\$2,3 bilhões de dólares naquele ano, fazendo dela a principal exportadora em escala global desde aquela época. Além disso, o AIIB seria uma alternativa para as instituições financeiras globais como o Banco Mundial ou o Banco Asiático de Desenvolvimento, que possuem dinâmicas mais lentas de governança e trazem a predominância dos interesses de atores como os Estados Unidos, o Japão e potências europeias em detrimento das propostas dos países em desenvolvimento (DUNFORD; LIU, 2018, p. 148).

Apesar da inicial relutância de tais potências, em 2015 o Reino Unido declarou sua intenção de participar do AIIB, e outros países europeus, junto com a Coreia do Sul e a Austrália, também decidiram ser membros do banco, o que contribuiu para que logo seu capital subscrito alcançasse a marca de US\$100 bilhões, recurso voltado para os seus investimentos em infraestrutura, os quais se iniciaram em 2016 (DUNFORD; LIU, 2018, p. 149). Entretanto, é importante mencionar que as principais fontes de financiamento dos projetos da ICR, de acordo com dados de 2018 da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), são os bancos de desenvolvimento chineses, como o Banco de Desenvolvimento da China (CDB), o Banco Industrial e Comercial da China (ICBC), o China Exim Bank e o Banco da China (OCDE, 2018, p. 78).

Para exemplificar, em 2018 o CDB já tinha financiado 400 projetos no total de US\$110 bilhões, o China Exim Bank apoiou 1000 projetos no valor de US\$80 bilhões e o ICBC deu suporte para 212 projetos com o valor de US\$67 bilhões (OCDE, 2018, p. 78). Como resultados desses investimentos, é possível evidenciar uma relevante expansão no transporte ferroviário da Ásia em direção à Europa, com o número de trens de carga duplicando no decorrer dos anos e, conseqüentemente, a taxa de retorno aumentando, como

evidencia Man Hung Thomas Chan (2018, p. 113). Já no transporte marítimo, a China garantiu sua participação em mais de 40 projetos portuários em diversos países, sendo possível observar um notável avanço primordialmente nos portos já existentes que receberam investimentos para expansão, como em Piraeus, na Grécia, e em Djibouti (HARALAMBIDES; MERK, 2020, p. 5-10).

Esses resultados também fazem referência ao *Made in China 2025*, plano lançado em 2015 que identifica alguns setores estratégicos para desenvolver e criar uma indústria manufatureira chinesa mais avançada e tecnológica, colocando o país no caminho da chamada Quarta Revolução Industrial. Dentre esses setores, estão a engenharia ferroviária e a marítima, que afetam diretamente os dois principais setores de investimento da ICR, além do fato de que o desenvolvimento da manufatura demandaria transportes mais robustos, rápidos e interligados, como propõem os corredores econômicos que a China procura construir com a Iniciativa. Em vista disso, é importante fazer menção ao esforço chinês para criar projetos que se correlacionam entre si a fim de consolidar um protagonismo no comércio internacional, além do próprio desenvolvimento.

Aprofundando-se nos corredores econômicos que sintetizam a articulação das rotas da ICR, há o corredor Bangladesh-China-Índia-Myanmar, que teve a proposta principal de conectar os grandes mercados de China e Índia e reforçar os laços regionais, e posteriormente outros países se interessaram e passaram a participar; o China-Ásia Central e Ocidental, que procura conectar o território chinês com a Arábia, envolvendo dezenas de países; o China-Indochina, que prioriza uma importante região tanto terrestre quanto marítima para a China e promove uma aproximação com os membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN); o China-Mongólia-Rússia, que propõe o alinhamento da ICR com interesses da União Económica Eurasiática (UEE) e do *Steppe Road Plan* da Mongólia; a Nova Ponte Continental da Eurásia, que tem uma proposta global de conectar o oceanos Pacífico e Atlântico; e o China-Paquistão, corredor priorizado pela ICR por envolver negociações de longo prazo entre os dois países, fortalecendo suas trocas em diversos setores e, como envolve outras regiões próximas, isso desenvolveria conexões com o Sul da Ásia de modo geral (CHINA, 2020).

Segundo dados mais recentes publicados em artigo na *Foreign Affairs*, a construção desses corredores e todo o investimento que a China injetou em regiões estratégicas em nome da ICR já movimentaram cerca de US\$1 trilhão de dólares em mais de 100 países ao redor do mundo (BENNON; FUKUYAMA, 2023). Em 2022, foram alcançados US\$67,8 bilhões em investimentos, similar a 2021, que foi de US\$68,7 bilhões (NEDOPIL, 2023, p. 3), valores

inegavelmente importantes para o setor de infraestrutura em diversos países e para a consolidação de novas relações internacionais chinesas. É importante mencionar, entretanto, que a escala dos projetos pela ICR vem diminuindo, visto que o tamanho médio de negócios para projetos de construção caiu de US\$496 milhões em 2021 para US\$330 milhões em 2022 (NEDOPIL, 2023, p. 3). Além disso, é possível citar dezenas de países participantes que tiveram uma queda de 100% do engajamento com a ICR, impactando principalmente as conexões uma vez construídas entre a China e a região da África Subsaariana e da Ásia Ocidental (NEDOPIL, 2023a, p. 3).

3. Oportunidades de desenvolvimento com o incentivo chinês

Após se aprofundar na estrutura, planos e amplitude da Iniciativa do Cinturão e Rota, faz-se importante dedicar esta seção para se aprofundar nos principais aspectos positivos desse projeto de acordo com os pesquisadores do tema. Em primeiro lugar, é importante fazer referência à expressiva quantidade de países de baixa e média renda na ICR, o que foi interpretado por autores como Man Hung Thomas Chan (2018, p. 110) como uma atitude chinesa de proporcionar recursos para desenvolver a infraestrutura de países comumente negligenciados pelas nações desenvolvidas, corporações multinacionais e organizações internacionais.

Ao analisar todos os 149 países envolvidos — incluindo a Palestina — listados pela Green Finance & Development Center (NEDOPIL, 2023b), 72 deles são classificados como de baixa e média renda considerando o sistema de classificação do Banco Mundial. Isso já é quase metade de todos os países envolvidos, o que corrobora com o argumento de que a ICR propôs uma inclusão dos menos favorecidos. Já no que se refere ao engajamento da China em relação a tais parceiros, pode-se mencionar diversos casos que demonstram a relevância das regiões para a ICR, como o corredor envolvendo o Paquistão, principal parceiro no projeto e que já recebeu cerca de US\$30 bilhões em investimentos e contratos de construção (NEDOPIL, 2023a), ou o corredor Bangladesh–China–Índia–Myanmar, que já movimentou mais de US\$9,7 bilhões em investimentos em Bangladesh (RAHMAN, 2021) e mais de US\$1,3 bilhões em Myanmar (PARK; TRITTO; SEJKO, 2020).

Além das movimentações financeiras e dos contratos de construção, há um debate teórico que traz a relação inversamente proporcional entre a distância e a massa. Nesse sentido, na medida em que a infraestrutura é desenvolvida, os custos com o transporte — aspecto que se refere, nessa teoria, à distância — diminuem, aumentando o fluxo dos produtos

(LI; SCHMERER; 2017, p. 207-208). Ao aplicar esse debate à ICR, considerando também que as ferrovias são mais econômicas que os transportes marítimos e mais rápidas que os transportes aéreos, pode-se afirmar que a tendência é que esses corredores econômicos se tornem muito mais produtivos e menos dispendiosos (LI; SCHMERER; 2017, p. 205).

Sendo assim, a China trouxe novas oportunidades comerciais não só para diminuir as despesas, como também para alternar entre outros meios de transporte que podem ser mais adequados para determinadas regiões e ainda obter bons resultados comerciais. Isso responde à realidade atual de muitos países que, por mais que estejam localizados ao redor de grandes rotas terrestres e marítimas, ainda sofrem com problemas estruturais de conectividade e não conseguem desfrutar da vantagem comercial (CHAN, 2018, p. 111). Além disso, para os países marginalizados, promover o desenvolvimento sob a estratégia da ICR seria uma oportunidade de crescer e ganhar mais visibilidade e conexões internacionais, algo que também transformaria a dinâmica comercial ao redor do mundo (CHAN, 2018, p. 119-120).

E a fim de analisar esse impacto positivo ao redor do mundo, pode-se mencionar a atuação da ICR voltada para a Europa, caso em que a predominância dos portos europeus voltados para o Oceano Atlântico trazem desvantagens para a conexão marítima entre a região e o continente asiático, principalmente via mar. Nesse sentido, antes mesmo do lançamento da ICR, a Comissão Econômica e Social das Nações Unidas para a Ásia e o Pacífico (UNESCAP) e o Banco Asiático de Desenvolvimento já estruturavam planos de conexão ferroviária entre Europa e Ásia, como o *Euro-Asian Transport Links* (EATL), projeto de desenvolvimento das principais rotas ferroviárias entre as regiões. Em meio a esse cenário, diversos estudiosos interpretam que foi com a contribuição da China, tanto no investimento em infraestrutura de outros países ao longo dessa rede de conexão, como nos arranjos institucionais negociados por ela e esses outros países, que a alternativa de transporte pelas ferrovias, em vez do transporte marítimo, tornou-se algo real entre Ásia e Europa (CHAN, 2018, p. 112).

Ao analisar o impacto na Ásia, já que todos os corredores da ICR atravessam ou pelo menos fazem conexões com o continente, a China não poupa esforços para se aproximar estrategicamente dos países ao seu redor. A partir disso, de acordo com a análise feita por Julia Bird, Mathilde Lebrand e Anthony J. Venables (2020, p. 2) considerando os progressos no tempo de envio e custo comercial na Ásia Central, os ganhos econômicos totais preveem um aumento de 1,9% no rendimento real médio per capita na região. Isso se associa a um aumento do valor do comércio dentro e entre a região e o resto do mundo, fator que também aumentaria de 38% para 43% o PIB. Ainda, dados do Banco Internacional para Reconstrução

e Desenvolvimento (BIRD) afirmam que as conexões entre o Leste e o Sul da Ásia promovidas pela ICR têm a estimativa de diminuir o tempo de envio de uma média de 15 dias para 13 dias depois da conclusão e operacionalização dos projetos, contribuindo para uma diminuição do custo comercial em 10% (BIRD, 2019, p. 48-49).

Por fim, pode-se mencionar os projetos desenvolvidos no continente africano, responsáveis pelo desenvolvimento de estruturas como a Ferrovia *Djibouti-Addis Ababa*, primeira ferrovia eletrificada e transfronteiriça do continente, conectada com o porto de Djibouti. Através dessa ferrovia e considerando seu potencial de expansão para locais mais afastados do litoral, é previsto que ela seja a principal conexão com a economia global de pelo menos treze outros países africanos (CHAN, 2018, p. 117). Isso também se conecta ao *Vision 2040 for Railway Revitalisation in Africa*, plano adotado pela União Africana em 2014 em busca de revitalizar a via ferroviária do continente, visto que foi produzida originalmente em um sistema datado e colonial. Nesse sentido, os efeitos da ICR projetados na África fazem referência tanto ao aspecto da inclusão de regiões marginalizadas ao sistema comercial internacional, quanto à promessa de desenvolvimento alinhado às demandas da realidade de cada país.

De modo geral, todo esse investimento ao redor do mundo tende a gerar mais investimento, visto que quanto mais demorados e dispendiosos são os fluxos comerciais promovidos por determinada região, menor será seu valor como base de exportação (BIRD, 2019, p. 55). Ao proporcionar a redução da distância e massa, como interpretado por Li Yuan e Hans-Jörg Schmerer anteriormente, a ICR conseguirá mudar esse cenário e as expectativas apostam em um aumento de 4,97% dos fluxos de investimento estrangeiro direto (IED) para os corredores econômicos, considerando um aumento de 4,36% dos fluxos entre os membros da ICR e um aumento de 5,75% em IED de não membros da Iniciativa (BIRD, 2019, p. 55).

E em busca de assumir todas as responsabilidades perante tamanho impacto, algo que também contribuiria com o seu compromisso de sustentar um papel mais ativo na governança do sistema internacional, a China arquitetou a Iniciativa do Cinturão e Rota Verde — em inglês comumente chamada de *Green Belt and Road* —, proposta alinhada com a declaração *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, principalmente com o trecho que declara:

Nós devemos promover o progresso ecológico na condução do investimento e do comércio, aumentar a cooperação na conservação do eco-ambiente, proteger a biodiversidade e combater as alterações climáticas, e unir forças

para tornar a Rota da Seda favorável ao ambiente (CHINA, 2015, tradução nossa)⁵.

Nesse sentido, a China desenvolveu uma estratégia voltada para a proteção ambiental na ICR, a qual se baseia em um conjunto de diretrizes emitidas pelo governo, instituições industriais e de negócios com o intuito de guiar a atuação da Iniciativa com responsabilidade, sendo de caráter voluntário (COENEN *et al*, 2020, p. 7). Além disso, de acordo com uma pesquisa desenvolvida pelo *think tank* alemão MERICS — sigla de *Mercator Institute for China Studies*, nome em inglês —, mais de US\$20 bilhões foram direcionados para o desenvolvimento de fontes de energia renovável, principalmente gerações vindas de combustível fóssil e hidrelétrica (COENEN *et al*, 2020, p. 5 *apud* EDER; MARDELL, 2019). Tais iniciativas, somadas à disposição dos outros membros da ICR em reforçar a implementação de diretrizes para a preservação ambiental, são capazes de construir um cenário no qual desenvolvimento e respeito ao meio ambiente andam juntos.

Ao fim, é possível concluir que são identificados diversos aspectos positivos no projeto chinês, considerando tanto uma visão regional como global dos potenciais impactos. Nessa perspectiva, a Iniciativa do Cinturão e Rota é um projeto que instrumentaliza as relações internacionais para um desenvolvimento econômico que ultrapassa fronteiras, promovendo a inserção dos países às margens do sistema e consolidando uma realidade de maior dispersão dos fluxos comerciais por outras rotas e regiões, e ainda a baixo custo.

Sendo assim, ao se depararem com o discurso crítico em relação à ICR, as respostas dos estudiosos favoráveis giram em torno da argumentação de que existe uma dificuldade de convencer a opinião pública dos benefícios desse projeto tamanho o medo de perder o controle que os países têm perante a expressiva ascensão chinesa, principalmente os mais empobrecidos (LI; SCHMERER; 2017, p. 212). Outra dificuldade se forma com a insegurança das potências mundiais, como os Estados Unidos, por causa da tendência da ICR de criar uma economia mundial multipolar, ou seja, sem a predominância dos interesses de um *hegemon*. Nesse contexto, os EUA têm promovido diversos obstáculos não só através de uma influência normativa direcionada para os membros da ICR, como também através de sanções e restrições na atuação chinesa em fóruns como a Organização Mundial do Comércio, o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial, o que impacta nos resultados que a Iniciativa tem a oferecer (DUNFORD; LIU, 2018, p. 163).

⁵ “We should promote ecological progress in conducting investment and trade, increase cooperation in conserving eco environment, protecting biodiversity, and tackling climate change, and join hands to make the Silk Road an environment friendly one” (CHINA,2015).

4. As consequências negativas da Iniciativa ao redor do mundo

Mesmo com tantos argumentos favoráveis, a perspectiva crítica em relação ao projeto chinês se adensa, também sendo relevante discorrer sobre seus principais aspectos. Essa perspectiva tem como um dos pontos de partida o conflito entre uma histórica postura fortemente defensiva no âmbito da soberania territorial chinesa com uma atitude amplamente engajada em projetos de integração internacional, incentivando a superação de fronteiras (NARINS; AGNEW, 2020, p. 2). Somado a isso, há uma expressiva falta de transparência em relação à estratégia e outros dados da ICR, como é possível destacar no fato de que não há nem mesmo um mapa oficial que define a distribuição geográfica atualizada de toda a construção dentro dos planos da Iniciativa. Sendo assim, cria-se um ambiente propício para não só questionar as intenções apresentadas pelo projeto, como também para supor a existência de interesses nocivos aos membros da Iniciativa.

Uma perspectiva bastante propagada considera que esses fluxos de investimento ao redor do mundo são, na realidade, uma estratégia expansionista. De fato, como foi discutido na segunda seção desta revisão, a atual capacidade produtiva da China, assim como a busca pela internacionalização da moeda Renminbi, demandam a conquista de novos mercados, o que presume uma expansão da presença chinesa pelo mundo. Entretanto, o que tem sido destacado é que os empréstimos feitos sob o escopo da ICR são como uma “armadilha de endividamento” para a China ter vantagem sobre outros países e até mesmo confiscar suas propriedades (BENNON; FUKUYAMA, 2023).

Um caso que se assemelha à descrição dessa armadilha aconteceu no Sri Lanka em 2017, quando o país atrasou seus pagamentos do projeto portuário no litoral de Hambantota e o acordo de renegociação da dívida incluiu um arrendamento do porto por 99 anos pela China (BENNON; FUKUYAMA, 2023). Por meio desse tipo de renegociação, a ICR teria o potencial de consolidar o controle do governo chinês em ferrovias e portos estratégicos ao redor do mundo inteiro, podendo potencializar os fluxos comerciais de forma a beneficiar predominantemente os seus interesses. Ao buscar um controle da infraestrutura de transporte dos outros membros da Iniciativa, aproximando-se de uma atuação imperialista, a China causaria impactos contrários ao principal propósito da ICR, que é o desenvolvimento econômico pela integração, não pela dominação.

Esse endividamento faz os países recorrerem ao Fundo Monetário Internacional e outras instituições financeiras internacionais para pagar a China, como foi feito pelo próprio

Sri Lanka, Etiópia, Paquistão, Quênia, Zâmbia e Bangladesh — todos membros da ICR. Isso incentivou os Estados Unidos a contribuírem para o FMI se tornar mais rígido e criterioso em seus empréstimos, demandando mais transparência (BENNON; FUKUYAMA, 2023). Outra iniciativa foi a criação de instituições como o Clube de Paris, no qual países credores buscam soluções alinhadas e sustentáveis para as dificuldades financeiras de devedores. Entretanto, mesmo sendo um credor substancial, a China não aderiu ao grupo e instigou ainda mais as críticas.

Os Estados Unidos nessa discussão se consolidam como o obstáculo mais determinante para a ICR. Nas últimas décadas, a relação sino-americana tem se tensionado, seja pela segurança cibernética, pelas práticas comerciais ou pelas disputas territoriais (ZHANG, 2015, p. 19). Em todos esses aspectos, há uma crescente preocupação dos EUA com a expansão da influência e controle da China, motivo pelo qual os americanos vêm adotando uma postura cada vez mais competitiva e afastando a intenção da China de construir uma “ascensão pacífica” em relação às potências mundiais.

Como exemplos, pode-se destacar que na época da promoção da AIIB, os EUA alegadamente tentaram persuadir seus aliados Austrália e Coreia do Sul a não participarem (ZHANG, 2015, p. 19), mas ao fim eles aderiram ao banco, contribuindo para um aumento significativo do seu capital, como mencionado na segunda seção da revisão. Outra atitude recente foi o lançamento de um programa de investimento em infraestrutura de países mais empobrecidos, o Build Back Better World (B3W), iniciativa descrita na ficha informativa da Casa Branca como:

(...) uma parceria de infraestrutura transparente, de alto padrão e orientada por valores, liderada pelas principais democracias, para ajudar a reduzir a demanda por infraestrutura de mais de US\$40 bilhões no mundo em desenvolvimento, que foi exacerbada pela pandemia da COVID-19 (ESTADOS UNIDOS, 2021, tradução nossa)⁶.

Esse projeto, que os EUA e os outros membros do G7 trouxeram como uma alternativa mais sólida e segura que a ICR, não é algo inovador, mas sim uma continuidade da postura americana de, ao mesmo tempo, acompanhar e restringir os passos chineses. Essa atuação vinda dos Estados Unidos se alinha com a crescente desaprovação do projeto em diversas regiões, como foi possível observar nas campanhas eleitorais contra a influência

⁶ “(...) a values-driven, high-standard, and transparent infrastructure partnership led by major democracies to help narrow the \$40+ trillion infrastructure need in the developing world, which has been exacerbated by the COVID-19 pandemic” (ESTADOS UNIDOS, 2021).

chinesa na Malásia, o crescimento do sentimento doméstico impopular em relação à ICR no Paquistão — onde o projeto inflou ainda mais a dívida externa do país —, e a revisão do governo de Maldivas em relação aos projetos da Iniciativa no seu território, suspeitando até de atitudes corruptas de determinados governantes por meio do dinheiro chinês (BALDING, 2018).

A corrupção também acompanha a ICR no Quênia, onde foi preciso reprimir autoridades corruptas no contexto da construção da ferrovia que liga Nairobi a Mombaça, acontecimento que passou a preocupar outros países ao redor também (BALDING, 2018). Esse cenário, que já alimenta a fragilidade principalmente dos países mais empobrecidos, torna-se ainda mais problemático ao considerar a dependência que muitos estudiosos evidenciam nessa dinâmica de construir complexas infraestruturas em realidades incapazes de custear as despesas na manutenção ou aprimoramento de tais estruturas, nem mesmo garantir a disponibilização de todos os recursos necessários. Isso pode ser observado em Uganda, onde o governo pede dinheiro emprestado à China para pagar empresas chinesas na expansão da sua infraestrutura (BALDING, 2018).

Essas complicações podem estar conectadas ao compromisso inicial nas negociações bilaterais chinesas de não demandar os requisitos exigidos por instituições internacionais como o FMI e o Banco Mundial, os quais acabam dificultando a aprovação de propostas de países não desenvolvidos (BALDING, 2018). Tais requisitos existem principalmente para diminuir os riscos de fracasso nos financiamentos, então ao contornar essa etapa, é possível afirmar que a China se colocou em uma posição mais vulnerável e propensa a lidar com tais casos de endividamento e corrupção. Isso incentiva uma opinião cada vez mais crítica da própria população chinesa, que questiona a razão de movimentar um fluxo tão grande de investimentos em regiões externas e instáveis em vez de voltar a atenção para demandas domésticas (BALDING, 2018).

Ao fim, ainda vale abordar sobre os impactos ambientais envolvidos nos projetos da ICR. Em primeiro lugar, qualquer mudança no espaço por movimentações comerciais demanda uma estrutura para atender as necessidades do fluxo de pessoas na região, o que impacta na biodiversidade do local (ASCENSÃO *et al*, 2018, p. 206). Além disso, a construção das ferrovias e dos portos da ICR têm o potencial de aumentar a mortalidade das espécies selvagens, restringir a circulação dos animais, poluir o local — não só por produtos, como também por ruídos e luzes — e propagar espécies invasoras, algo que pode colocar cerca de 265 espécies ameaçadas, segundo dados de uma análise feita pela *World Wildlife*

Fund (WWF) considerando a proposta de distribuição dos corredores econômicos (ASCENSÃO *et al*, 2018, p. 206).

Após trazer a perspectiva crítica da ICR, pode-se dizer que os estudiosos dessa abordagem enxergam a Iniciativa, acima de tudo, como nebulosa, sem muitas delimitações ou dados que possam ser usados como apoio para uma análise mais aprofundada das intenções chinesas. A partir dessa falta de transparência e certezas, a interpretação desses estudiosos acaba sendo negativa por fatores como o endividamento crescente dos participantes nos projetos de infraestrutura, que é visto como uma “armadilha” chinesa, a atuação dos EUA contrária à expansão da potência asiática, o crescente discurso crítico e revisionista dos membros da ICR, a corrupção e dependência envolvidas em vários projetos, a insatisfação do público doméstico e os impactos ambientais. Tendo essa perspectiva em mente em conjunto com a abordagem das seções anteriores, finalmente é possível refletir sobre o impacto global da Iniciativa, que será discorrido a seguir.

Considerações Finais

A história chinesa é marcada por grandes feitos, responsáveis por transformações de âmbito regional e global. Como foi possível observar na primeira seção desta revisão, desde a milenar Rota da Seda, é inegável a influência e o poder que a então China Imperial tinha, e foi em busca disso que o governo chinês direcionou seus esforços quando a era em que estavam era denominada de Século de Humilhação. Essa busca pela glória chinesa foi a principal legitimação de muitas reformas e novos paradigmas, voltados tanto para o contexto doméstico como para o internacional, e o governo do atual presidente Xi Jinping não foi diferente.

Xi logo assumiu uma postura forte no governo, postura essa que decidiu alcançar para conseguir desenvolver todas as mudanças e implementações que tinha em mente. Além de fortalecer a sua autoridade e os valores socialistas no âmbito interno, ele decidiu adensar a atuação internacional, tendo em vista seu compromisso para com o Sonho Chinês. Sendo assim, ele propôs a chamada “ascensão pacífica”, que garantiria o crescimento da China no sistema internacional conciliando os interesses chineses e suas estáveis relações internacionais, e assim surgiu a Iniciativa do Cinturão e Rota.

A ICR trouxe aos países uma possibilidade de investimento que suprisse as necessidades de infraestrutura de transporte e promovesse um fluxo comercial sem restrições, proposta que atraiu centenas de países. Ao mesmo tempo, a Iniciativa seria uma grande oportunidade para as demandas da própria China, a qual pensou nos corredores econômicos

considerando as regiões estratégicas para os seus interesses, seja o fortalecimento dos laços ou a construção de novas alternativas de transporte. No entanto, a ICR logo começou a gerar resultados que incitaram o debate entre dois principais expoentes do estudo desse fenômeno.

O primeiro expoente interpreta a Iniciativa de forma positiva, enxergando todas as vantagens envolvidas no desenvolvimento das alternativas de transporte. A redução do tempo e dos custos com as novas rotas traria ainda mais lucro e eficiência comercial, além de proporcionar mais oportunidades para países marginalizados se conectarem com a dinâmica internacional. Por fim, como procura atender à realidade de cada região e propõe diretrizes para firmar seu compromisso com a preservação do meio ambiente em todo projeto, os estudiosos dessa perspectiva afirmam que a China trouxe aos participantes, e para o sistema internacional como um todo, uma promissora oportunidade de desenvolvimento.

Já o segundo expoente traz uma perspectiva crítica da Iniciativa, considerando não só que a postura internacional chinesa ainda é nebulosa, como também falta transparência em relação à ICR. Nesse sentido, surge a narrativa de que o projeto é uma estratégia expansionista pautada no endividamento, que busca tirar vantagem de países sem condições de pagar o financiamento chinês. Tais países, que muitas vezes são corruptos e instáveis, ainda podem desenvolver uma dependência em relação à China, cenário que preocupa as grandes potências como os EUA, que há muito tempo procuram restringir a expansão chinesa. Por fim, por mais que a China tenha promovido diretrizes para preservação do meio ambiente, o impacto previsto na fauna e flora com as construções é expressivo e demanda atenção.

Afinal, a Iniciativa do Cinturão e Rota pode ser vista como um fenômeno positivo ou não? A partir desta revisão, é possível afirmar que o desenvolvimento na infraestrutura comercial, focando em vias para transporte ferroviário e marítimo, traz benefícios. Como as pesquisas expostas na terceira seção, tanto pela redução de custos quanto pela ampliação das conexões comerciais, a China trouxe uma oportunidade capaz de gerar crescimento, principalmente para os países que historicamente se encontram invisibilizados e que agora possuem uma nova alternativa.

Apesar de ter a capacidade de gerar esse resultado, ainda há muitos obstáculos e aspectos que precisam ser revisados para assim alcançá-los, os quais são evidenciados pela perspectiva crítica na quarta seção. Desde a nebulosa postura internacional chinesa até a incerta amplitude dos projetos da ICR e seus resultados, a transparência seria o primeiro passo para gerar menos desconfiança e menos abertura para novas teorias sobre as intenções da Iniciativa. E assim como a China precisa ser mais transparente se quiser construir laços mais

sólidos com os seus parceiros, também deve existir uma disposição dos seus parceiros de confiar no projeto e no seu potencial de crescimento.

Para alcançar essa mudança de atitude, a China não pode mais enxergar as críticas à ICR como algo infundado ou como uma simples negação da sua expansão, visto que tais críticas se adensam hoje muito pela opinião pública perante o endividamento dos países com a Iniciativa. Não só o endividamento, como também há corrupção e uma tendência cada vez maior de dependência dos parceiros da ICR para com a China, problemas reais que consequentemente vão gerar desalinhamento e desaprovações entre os próprios membros do projeto.

O maior obstáculo da Iniciativa, entretanto, consolida-se na tensa relação entre Estados Unidos e China, que Jian Zhang (2015, p. 19, tradução nossa) descreveu que “(...) a competição, e não a cooperação, tem sido a característica definidora do relacionamento⁷”. Considerando os EUA como *hegemon* e a China como poder em ascensão, pode-se dizer que a atuação entre eles ultrapassa as intenções e preocupações da ICR, passando para uma discussão acerca da corrida pela liderança da ordem mundial, ou a criação de uma nova ordem.

Ao analisar as diferenças ideológicas, os conflitos de agenda no meio internacional e, principalmente, a diminuição da lacuna de poder entre eles, essa disputa é inevitável, mas com uma brecha para evitar que se escale para um conflito bélico (ZHAO, p. 393, 2019). Nesse sentido, é necessário um esforço de ambos os lados para manter a interdependência econômica, para aprimorar a gestão de crise e confiança, para melhorar a comunicação e colaboração em temas globais e para impedir que a competição ideológica se torne a determinante da relação (ZHAO, p. 394, 2019). A partir disso, será possível conter a intensificação não só da disputa sino-americana no contexto da Iniciativa, como também manterá estabilizada a ordem mundial.

De todo modo, por mais que muitos pesquisadores ainda considerem a China como o *underdog* — o perdedor esperado de uma disputa —, a potência asiática é uma das principais peças na construção da futura ordem internacional (ZHAO, p. 394, 2019), caráter que confere à Iniciativa do Cinturão e Rota um peso muito maior do que apenas um projeto de financiamento em infraestrutura. Os resultados desse projeto, benéficos ou não, vão contribuir para a manutenção ou transformação da forma como as relações internacionais se dinamizam

⁷ (...) competition rather than cooperation has been the defining feature of the relationship (ZHANG, 2015, p. 19).

hoje, razão pela qual é importante trazer esse tema como pauta nos diversos campos de estudo em que se encaixa.

Bibliografia

ASCENSÃO, Fernando; FAHRIG, Lenore; CLEVINGER, Anthony P.; CORLETT, Richard T.; JAEGER, Jochen A. G.; LAURANCE, William F.; PEREIRA, Henrique M. Environmental challenges for the Belt and Road Initiative. **Nature Sustainability**, v. 1, p. 206-209, 2018. Disponível em: <<https://www.nature.com/articles/s41893-018-0059-3>>.

ASIA UNBOUND. China's Strategy in Djibouti: Mixing Commercial and Military Interests. **Council on Foreign Relations**, [s.l.], 13 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.cfr.org/blog/chinas-strategy-djibouti-mixing-commercial-and-military-interests>>.

BANCO MUNDIAL. Banco Internacional Para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). **Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors**. Washington, DC, 2019. ISBN: 978-1-4648-1465-5.

BALDING, Christopher. Why Democracies Are Turning Against Belt and Road. **Foreign Affairs**, [s.l.], 24 out. 2018. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>>.

BECKWITH, Christopher I. **Empires of the Silk Road: a history of Central Eurasia from the Bronze Age to the present**. 1 ed. Princeton: Princeton University Press, 2009. ISBN: 978-0-691-13589-2.

BENNON, Michael; FUKUYAMA, Francis. China's Road to Ruin: The Real Toll of Beijing's Belt and Road. **Foreign Affairs**, [s.l.], 22 ago. 2023. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/china/belt-road-initiative-xi-imf>>.

BIRD, Julia; LEBRAND, Mathilde; VENABLES, Anthony J. The Belt and Road Initiative: reshaping economic geography in Central Asia?. **Journal of Development Economics**, v. 144, p. 1-14, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102441>>.

CHAN, Man Hung Thomas. The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: a research agenda. **Journal of Contemporary East Asia Studies**, v. 7, n. 2, p. 104-123, 2018. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/24761028.2019.1580407>>.

CHENG, Leonard K. Three questions on China's "Belt and Road Initiative". **China Economic Review**, v. 40, p. 309-313, 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.008>>.

CHINA. Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC). **Vision and actions on jointly building silk road economic belt and 21st-century maritime silk road**. Pequim, 2015. Disponível em: <<https://www.almendron.com/tribuna/wp-content/uploads/2015/04/vision-and-actions-on-jointly-building-silk-road-economic-belt-and-21st-century-maritime-silk-road.pdf>>.

CHINA. State Council Information Office (SCIO). **What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?**. [s.l.], 2020. Disponível em: <http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>.

COENEN, Johana; BAGER, Simon; MEYFROIDT, Patrick; NEWIG, Jens; CHALLIES, Edward. Environmental Governance of China's Belt and Road Initiative. **Environmental Policy and Governance**, n. 31, p. 3-17, 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.1002/eet.1901>>.

DUNFORD, Michael; LIU, Weidong. Chinese perspectives on the Belt and Road Initiative. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, v. 12, n. 1, p. 145-167, 2019. Disponível em: <<https://doi.org/10.1093/cjres/rsy032>>.

ECONOMY, Elizabeth C. China's Imperial President: Xi Jinping Tightens His Grip. **Foreign Affairs**, v. 93, n. 6, p. 80-91, nov/dez. 2014. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2014-10-20/chinas-imperial-president>>.

ECONOMY, Elizabeth C. **The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State**. 1 ed. Oxford: Oxford University Press, 2018. ISBN: 978-0-19-086607-5.

EDER, T. S.; MARDELL, J. Powering the belt and road. **Mercator Institute for China Studies (MERICS)**, [s.l.], 27 jun. 2019. Disponível em: <<https://www.merics.org/en/bri-tracker/powering-the-belt-and-road>>.

ESTADOS UNIDOS. Casa Branca. **Fact Sheet: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership**. Washington, DC, 2021. Disponível em: <<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/>>.

FERDINAND, Peter. Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. **International Affairs**, v. 92, n. 4, p. 941-957, 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/1468-2346.12660>>.

HARALAMBIDES, Hercules; MERK, Olaf. The Belt and Road Initiative: Impacts on Global Maritime Trade Flows. **International Transport Forum Discussion Papers/OECD Publishing**, v. 178, p. 4-14, 2020. Disponível em: <<https://www.itf-oecd.org/belt-and-road-initiative-impacts-global-maritime-trade-flows>>.

HARRIS, Stuart. **China's foreign policy**. 1 ed. Cambridge: Polity Press, 2014. ISBN: 978-0-7456-6246-6.

KAUFMAN, Alison A. The “Century of Humiliation,” Then and Now: Chinese Perceptions of the International Order. **Pacific Focus**, v. 25, n. 1, p. 1-33, 2010. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/j.1976-5118.2010.01039.x>>.

LANTEIGNE, Marc. **Chinese Foreign Policy: An Introduction**. 1 ed. Oxford: Routledge, 2009. ISBN: 978-0-415-46523-6.

LI, Yuan; SCHMERER, Hans-Jörg. Trade and the New Silk Road: opportunities, challenges, and solutions. **Journal of Chinese Economic and Business Studies**, v. 15, n.3, p. 205-213. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/14765284.2017.1347473>>.

LIU, Xinru. **The silk road in world history**. 1 ed. Oxford: Oxford University Press, 2010. ISBN: 978-0-19-533810-2.

NARINS, Thomas P.; AGNEW, John. Missing from the Map: Chinese Exceptionalism, Sovereignty Regimes and the Belt Road Initiative. **Geopolitics**, v. 25, n. 4, p. 809-837, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/14650045.2019.1601082>>.

NEDOPIIL, Christoph. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022. **Green Finance & Development Center; FISF Fudan University**, [s.l.], 2023. Disponível em: <<https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/>>.

NEDOPIIL, Christoph. Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). **Green Finance & Development Center; FISF Fudan University**, [s.l.], 2023. Disponível em: <<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1697398278179>>.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. In: OECD Business and Finance Outlook 2018, **OECD Publishing**, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en>.

PARK, Albert Francis; TRITTO, Angela; SEJKO, Dini. The Belt and Road Initiative in ASEAN - Myanmar. **HKUST Institute for Emerging Market Studies (IEMS); United Overseas Bank (UOB)**, 2020. Disponível em: <<https://iems.ust.hk/publications/reports/uob-bri-myanmar>>.

RAHMAN, Shaikh Abdur. The BRI in Bangladesh: ‘Win-Win’ or a ‘Debt Trap’?. **The Diplomat**, [s.l.], nov. 2021. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2021/11/the-bri-in-bangladesh-win-win-or-a-debt-trap/>>.

ZHANG, Jian. China's new foreign policy under Xi Jinping: towards 'Peaceful Rise 2.0'?. **Global Change, Peace & Security**, v. 27, n. 1, p. 5-19, 2015. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/14781158.2015.993958>>.

ZHAO, Minghao. Is a New Cold War Inevitable? Chinese Perspectives on US–China Strategic Competition. **The Chinese Journal of International Politics**, v. 12, n. 3, p. 371-394, 2019. Disponível em: <<https://doi.org/10.1093/cjip/poz010>>.