

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA POLÍTICA INTERNACIONAL

RAYANE PIRES CORNÉLIO

**Os desafios geopolíticos da China e sua estratégia financeira em
projetos de infraestrutura na Ásia**

Rio de Janeiro-RJ

2019

RAYANE PIRES CORNÉLIO

**Os desafios geopolíticos da China e sua estratégia financeira em
projetos de infraestrutura na Ásia**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Maurício Metri

Rio de Janeiro-RJ

2019

FICHA CATALOGRÁFICA

C812 Cornelio, Rayane Pires

Os desafios geopolíticos da China e sua estratégia financeira em projetos de infraestrutura na Ásia. – 2019.

120 p.; 31 cm.

Orientador: Maurício Médici Metri

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, 2019.

Bibliografia: f. 110 - 120.

Ficha catalográfica elaborada pelo bibliotecário: Lucas Augusto Alves Figueiredo
CRB 7 – 6851 Biblioteca Eugênio Gudín/CCJE/UFRJ

FOLHA DE APROVAÇÃO

RAYANE PIRES CORNELIO

Os desafios geopolíticos da China e sua Estratégia financeira em
Projetos de infraestrutura na Ásia

Dissertação apresentada ao corpo docente
do Instituto de Economia da
Universidade Federal do Rio de Janeiro
como parte dos requisitos para obtenção
do título de Mestre em Economia Política
Internacional.

Aprovada em 28 de março de 2019.

BANCA EXAMINADORA:



Prof. (Orientador): Dr. Mauricio Mé dici Metri



Prof. Dr. Raphael Padula



Prof. Dra. Marisa Silva Amaral

Rio de Janeiro,

Março, 2019.

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação foi finalizada com o apoio e suporte de pessoas maravilhosas e só há um sentimento para o fim desta etapa: a gratidão. Primeiramente, a minha gratidão a Deus, meu suporte e amparo, e ao meu avô Miguel. Foi na dor da perda e do luto que eu encontrei motivação para ir em busca desta oportunidade.

Ao professor José Rubens Damas Garlipp, da Universidade Federal de Uberlândia-UFU. Quando o procurei, muito gentilmente este se dispôs a me orientar no planejamento do projeto; disponibilizou tempo para tirar todas as minhas dúvidas e fez as correções necessárias para que eu pudesse concorrer à vaga do Mestrado na UFRJ. Gratidão.

Agradeço aos meus amigos que me incentivaram a cada momento: Gessica Carmo, Ronney Almeida, Rodrigo Lima, Felipe Ferreira e Igor Storti. Gratidão por todas as palavras de consolo e por acreditarem em mim quando eu mesma não acreditei. Gratidão ao Juscelino Martins, que me estendeu a mão e pôde me ajudar com recursos financeiros para me estabilizar no Rio. Muita gratidão, vocês não têm ideia do quanto fizeram por mim.

Gratidão à minha família, que mesmo temerosos com a minha escolha, me deixaram alçar meu vôo e correr atrás dos meus objetivos, em especial às minhas avós Geralda e Lázara e minha mãezinha, Jania. Gratidão à vida por ter me preparado um novo lar no Rio e formar uma nova família que eu amo: Fernanda, Tatianne, Jessica e Priscila, vocês se tornaram meu lar; grata por todo carinho e cumplicidade.

Gratidão aos amigos conhecidos durante o mestrado, que me ampararam em todo momento que eu precisei e compartilharam não apenas momentos de aprendizados, como também de amizade e diversão; em especial: Fernando, Ben, Ohara, Letícia e Dominique. Deixo aqui a minha admiração e carinho.

Gratidão a todo corpo discente do PEPI por toda sabedoria compartilhada; em especial ao meu orientador Prof. Maurício Metri, que acreditou em mim e me apoiou em todos os momentos. Gratidão pela gentileza, pela compreensão e por toda contribuição necessária para minha formação.

Muita Gratidão!

RESUMO

O presente trabalho propõe analisar os desafios geopolíticos da China e sua estratégia para sobressair nas disputas da região asiática. Neste contexto, identificam-se os recursos energéticos como fonte de poder que protagonizam as atuais disputas geopolíticas internacionais por ser um recurso limitado e motor da atividade econômica de cada nação. Estados dependentes de recursos energéticos disputam o controle e influência das áreas produtivas, em destaque o Golfo Pérsico, Mar Cáspio, Mar Negro e a Baía da Bengala. Para se sobressair aos demais e obter o controle das rotas, a China fundou o Banco de Investimento em Infraestrutura Asiático (AIIB) e anunciou a iniciativa “Uma Rota, um Cinturão” conhecida como a Rota da Seda, que pretende conectar a Europa, Ásia e África por via terrestre e marítima através de projetos de infraestrutura. Parte-se da hipótese que a China se utiliza de um discurso de coexistência pacífica e investimentos em projeto de infraestrutura através do Banco Multilateral (AIIB) para projetar seus interesses geopolíticos e vantagens frente aos demais. Embora se conclui que o AIIB não seja o principal financiador da iniciativa da Rota da Seda, e a relação não seja direta, a investigação deste trabalho, através de uma metodologia histórica por critérios geopolíticos, comprova que alguns projetos aprovados no setor de energia e transporte do Banco tem garantido vantagens singulares à China perante às disputas que caracterizam a região.

Palavras-chave: geopolítica, recursos energéticos, infraestrutura, banco multilateral.

ABSTRACT

The present work proposes to analyze the geopolitical challenges of China in the Asian region and its strategy to stand out in the disputes of the area through a discussion of peaceful coexistence and infrastructure projects. Until nowadays, energy resources are considered a power asset. It also characterizes current geopolitical disputes among nations as a limited engine-driven resource for each country's economic activity. The disputes demand the control of productive areas in the Persian Gulf, the Caspian Sea, the Black Sea and the Bay of Bengal. In order to stand out from the rest and get control of the routes, China has launched the "One Belt, One Road" project also known as the "Silk Road". The Silk Road aims to connect Europe, Asia, and Africa through infrastructure projects using land and sea transportation and an Asian Investment Bank. It is argued that both initiatives are not related or complementary to each other but through the investigation of this work using history methodology, it is proved that approved projects in the transportation and Bank infrastructure sector guarantee advantages to China in the geopolitical disputes.

Key Words: geopolitics, energy resources, infrastructure, multilateral bank

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1: Heartland de Mackinder no Globo.....	25
Mapa 2: Area Pivot de Mackinder	26
Mapa 3: Heartland e Rimland	28
Mapa 4: China	29
Mapa 5: A Nova Rota da Seda.....	38
Mapa 6: Área de disputa entre Japão e China.....	58
Mapa 7: Rússia e Ásia Central.....	60
Mapa 8: Disputas no Mar do Sul da China	67
Mapa 9: Fiery Cross Reef em 2006	69
Mapa 10: Fiery Cross Reef em 2017	70
Mapa 11: Despesas Militares Globais entre 1988-2017	71
Mapa 12: A distribuição geográfica dos membros AIIB e ADB.....	76
Mapa 13: Tajiquistão	85
Mapa 14: Porto de Gwadar	89
Mapa 15: Omã.....	91
Mapa 16: Geórgia.....	94
Mapa 17: Bangladesh.....	97
Mapa 18: Mianmar.....	99
Mapa 19: Azerbaijão.....	101
Mapa 20: A Rota da Seda e os Projetos AIIB que atendem os interesses da China.....	104

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Projetos aprovados no AIIB entre 2016-2018	79
Tabela 2: Projetos Aprovados pelo AIIB convergentes aos interesses Geopolíticos da China na Asia.....	84
Tabela 3: Companhias Chinesas Presentes em vários investimentos de portos na região do Oceano Índico	90

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACD	Asia Cooperation Dialogue
ADM	Armas de Destruição em Massa
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation
ASEAN	Association of Southeast Asia Nations.
ASEAN mais China (10+1)	Association of Southeast Asia Nations plus China.
ASEM	Asia Europe Meeting
BCIN	The Bangladesh–China–India–Myanmar Forum for Regional Cooperation
BERD	Banco Europeu para Reconstrução e Desenvolvimento
BOAO	Forum For Asia Annual Conference
BRICS	Brazil- Russia- India-South Africa.
CAREC	Central Asia Regional Economic Cooperation
CASCF	China –Arab States Cooperation Forum
CCCC	China Communication Construction Company
CHEC	China Harbour Engineering Company
CICA	Conferência sobre Interação e Medidas de Fortalecimento da Confiança na Ásia
CMCH	China Merchants Holding (International) Company
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPEC	China–Pakistan Economic Corridor
CSIS	Center for Strategic and International Studies

CSNU	Conselho de Segurança das Nações Unidas
DFID	Department for International Development United Kingdom
DICA	Directorate of Investment and Company Administration
EIA	Energy Information Administration
EIB	European Investment Bank
EUA	Estados Unidos da America
Eurásia	Europa e Asia.
MENA	Middle East and North Africa
MSC	Mar do Sul da China
OBOR	One Belt One Road
OCX	Organização de Cooperação de Xangai
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização de Países Exportadores de Petróleo
RMB	Renmimbi
SAARC	South Asian Association for Regional Cooperation
SEZAD	Special Economic Zone Authority at Duqm
TANAP	Trans Anatolian Natural Gas Pipeline
Tigres Asiáticos	(Coreia do Sul, Singapura, Hong Kong , Taiwan)
TPP	Trans-Pacific Partnership
TRACECA	Transport Corridor Economic Caucasus Asia
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE	Zonas Econômicas Especiais

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1. A Geopolítica, Recursos Energéticos e Infraestrutura.....	20
1.1. A INTERPRETAÇÃO REALISTA DO SISTEMA INTERNACIONAL	20
1.2. A CENTRALIDADE DA EURÁSIA	24
1.3. A TEORIA DE SPYKMAN	27
1.4. A QUESTÃO ENERGÉTICA NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS	31
1.5. INFRAESTRUTURA E SEGURANÇA ENERGÉTICA	34
2. A Iniciativa da Rota da Seda e a interpretação económica e geopolítica	36
2.1. A ANTIGA ROTA DA SEDA	36
2.2. A NOVA ROTA DA SEDA	37
2.3. OBJETIVOS DO OBOR.....	39
2.4. OS PROJETOS DA ROTA DA SEDA	40
2.5. SUPORTE FINANCEIRO DO OBOR.....	43
2.6. A INTERPRETAÇÃO ECONOMICISTA	44
2.7. A INTERPRETAÇÃO REALISTA E GEOPOLÍTICA DA ROTA DA SEDA	47
2.8. A POSIÇÃO DA CHINA.....	48
2.9. INTERPRETAÇÃO DA ÍNDIA SOBRE O OBOR.....	51
3. A geopolítica da Ásia	54
3.1. AS DISPUTAS GEOPOLÍTICAS	54
3.2. OS PRINCIPAIS ATORES NA REGIÃO DA ÁSIA.....	56
3.2.1. PENÍNSULA DA COREIA	56
3.2.3. CHINA, ÍNDIA E PAQUISTÃO	57
3.2.5. OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA	61

3.3.	A RELEVÂNCIA DAS ROTAS MARÍTIMAS NA ÁSIA	63
3.3.1.	OS ESTREITOS NA REGIÃO ASIÁTICA	65
3.3.2.	AS DISPUTAS MARÍTIMAS NO MSC.....	66
3.3.3.	AS ILHAS PRATAS.....	67
3.3.4.	ARQUIPÉLAGO DE PARACEL	68
3.3.5.	ILHAS SPRATLY	69
4.	Os Projetos Aprovados pelo AIIB à luz Geopolítica	74
4.1.	O AIIB	74
4.2.	PROJETOS.....	77
4.2.1.	TAJQUISTÃO	85
4.2.2.	PAQUISTÃO	87
4.2.3.	OMÃ	91
4.2.4.	GEÓRGIA	94
4.3.	PROJETOS APROVADOS NO SETOR DE ENERGIA	97
4.3.1.	BANGLADESH	97
4.3.2.	MIANMAR	99
4.3.3.	AZERBAIJÃO.....	101
4.4.	A ROTA DA SEDA E OS PROJETOS AIIB	103
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	106
	REFERÊNCIAS	110

INTRODUÇÃO

Para compreender qualquer alteração geopolítica na atual conjuntura internacional é inevitável falar da China sem mensurar a sua grandeza econômica e geopolítica. No aspecto econômico, de acordo com Scherer (2015), a China detém de 11% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial; em 10% do comércio internacional, 11% do comércio de petróleo e respectivamente 20% e 70% do comércio de diversas *commodities* agrícolas e minerais a nível mundial. Além disto, tem alta necessidade da demanda de consumo externo por seus bens intermediários, para manter sua taxa de crescimento e atividade industrial, ou seja, quando os países emergentes reduzem suas demandas por *commodities* e bens intermediários, a China precisa sustentar investimentos em infraestrutura nos países emergentes para estes consumirem a capacidade ociosa da produção doméstica chinesa (SCHERER, 2015).

Já no aspecto geopolítico, embora seu território tenha sido palco ao longo de milênios de invasões de nações distintas, as quais provocaram perdas territoriais como: a Rússia tomou Amúria, Ussúria e Mongólia; Inglaterra tomou a Indochina, a França invadiu Taiwan e as tributárias Coreias e Sacalina foram submetidas para o Japão, sua dimensão continental desfruta de um litoral de boa parte livres de gelo e bons portos que dão acesso a rotas marítimas para a Europa, África e Oriente Médio (KAPLAN, 2013). Bem como, é o terceiro país com maior área territorial; tem o segundo maior índice demográfico mundial; e dispõe de reserva em armamentos nucleares, que fazem da China um país de grande relevância na Ásia, embora ainda não tenha alcançado a liderança regional.

Ainda com todo prestígio no aspecto econômico e geopolítico, de acordo com Kaplan (2013), a China encontra-se encurralada, visto que alguns atores de peso político impedem sua expansão e alcance de liderança regional como: a Rússia, que tem grandeza territorial e militar, está colada na sua fronteira; a relação hostil com a Índia sobre a região da Caxemira e Tibete¹, além das disputas em relação aos direitos de desenvolvimento nas terras em Mianmar, com abundância em recursos naturais; o Afeganistão e Paquistão são países fronteiriços que

¹ Enquanto a Índia apoia o governo de Dalai Lama, crença dos tibetanos, na contramão a China não reconhece o Dalai Lama, fato que inflama ainda mais as tensões fronteiriças entre indianos e chineses, e que tem intensificado o exército no Estado tampão himalaico do Nepal (KAPLAN, 2013).

preocupam Pequim, uma vez que considerados estados fracos e semi-falidos e qualquer agitação política acarreta vulnerabilidade na periferia étnica do país, afetando problemas fronteiriços.

Em relação ao seu poder marítimo, não é muito diferente, já que suas “primeiras cadeias de ilhas” - Japão, Taiwan, Filipinas, a Indonésia e a Austrália -, exceto por esta última são pontos de deflagração. Há o risco iminente de instabilidade na Península Coreana no seu quintal; o não-reconhecimento de Taiwan como país, o qual recebe apoio militar dos Estados Unidos da América (EUA); as disputas das ilhas Senkaku/Diaoyu entre China e Japão comprometem sua rota marítima no Pacífico; e as disputas entre Índia e China no Oceano Indo-Pacífico sobre o controle das rotas comerciais e os ataques de piratas na região comprometem a estabilidade de uma única potência na região.

Neste sentido, para sobressair às disputas de poder na região asiática que impedem sua expansão, além da alta dependência de recursos energéticos para garantir suas atividades comerciais e seu ritmo de crescimento econômico, duas iniciativas propostas pela China ganharam relevância na análise da atual conjuntura internacional: a Iniciativa da Rota da Seda, em 2013 e a criação do Banco de Investimento em Infraestrutura na Ásia, operacionalizado em 2016. Enquanto a Iniciativa da Rota da Seda objetiva conectar a Europa, a Ásia e a África, através de projetos em infraestrutura por via terrestre e via marítima, o AIIB tem por objetivo canalizar investimentos em projetos de infraestrutura na Ásia, em parceria com as instituições financeiras já existentes como o Banco de Desenvolvimento Asiático, fundado pelo Japão, o Banco Mundial, entre outros.

Embora as duas iniciativas tenham partido da China e tenham o elemento-chave em infraestrutura, as declarações oficiais do Banco AIIB afirmam não ter relação direta com a Iniciativa da Rota da Seda, assim como não ser um instrumento de controle da China. Além disto, a Revista *Deloit Insight* (2018) aponta que o investimento do AIIB para os fundos da Rota da Seda é correspondente apenas a 1%². A iniciativa da rota da seda é um projeto que, se concretizado, tem a capacidade de alterar a balança de poder e a dinâmica do sistema internacional vigente no século XXI. A atuação da China, de utilizar a infraestrutura como elemento estratégico para gerar integração e desenvolvimento, responde de forma assertiva à sua

² A Revista *Deloit insight* (2018) apresenta uma tabela na qual aponta que o grande financiador da Rota da Seda são os quatro bancos estatais da China, correspondente a 51%, e a relevância dos investimentos do AIIB é apenas 1%; não foi revelada a fonte primária para comprovar a veracidade dos dados.

capacidade ociosa das indústrias nacionais nos bens intermediários, bem como a urgência de meios que promovam a estabilidade da Ásia e afastem a influência estadunidense na região. Logo, as ações em infraestrutura são formas indiretas de atingir o controle das rotas comerciais e projeção internacional.

O objetivo central deste trabalho é analisar, portanto, o papel que o banco financeiro AIIB cumpre na geopolítica regional da China, e qual a relação existente entre o AIIB e o projeto da Nova Rota da Seda. Por um lado, tem-se um instrumento financeiro multilateral investindo em infraestrutura e, por outro, tem-se uma iniciativa geopolítica projetada no sistema internacional com foco em infraestrutura, ambos propostos pela China, logo, o trabalho propõe-se a investigar os projetos aprovados do Banco Multilateral AIIB à luz da geopolítica. Para isso, parte-se da hipótese de que a China utiliza um discurso de coexistência pacífica para implementar investimentos em infraestrutura na Ásia como estratégia de controlar as principais rotas comerciais via terrestre e marítima para executar sua projeção internacional, bem como o AIIB é um instrumento financeiro multilateral que lhe garante vantagens geopolíticas perante as disputas que configuram a região.

A literatura *mainstream* analisa o tema infraestrutura somente pela perspectiva econômica e comercial, nos termos de desenvolvimento das nações e competitividade entre as empresas. Na contramão da literatura tradicional, este trabalho tem uma visão distinta desta percepção; busca analisar como a China utiliza um instrumento financeiro internacional para alcançar interesses geopolíticos e estratégicos em relação à disputa de territórios que provém de recursos naturais e produtivos fundamentais para seu desenvolvimento. Logo, a pesquisa justifica-se também por se ajustar e criar uma agenda de pesquisa.

No entanto, não exclui a interpretação do banco AIIB e seus interesses estratégicos em um viés econômico, como sua importância na atual arquitetura financeira internacional. Joseph Stiglitz (2015) e Nassiry (2016) interpretam a criação do banco como uma resposta a problemas econômicos, pois avaliam a infraestrutura apenas como uma barreira ao desenvolvimento comercial e, ao investir nesta área, tende a corrigir uma falha de manipulação do mercado financeiro de apontar rentabilidade e especular lugares apenas onde o rendimento excede o consumo. Portanto, para estes autores, é uma medida que cumpre um papel de impulsionar a demanda global e multilateralizar o fluxo de fundos.

Para cumprir o objetivo proposto, o trabalho se divide em quatro partes, além desta introdução e das considerações finais. O primeiro capítulo inicia-se com a literatura da Escola Realista sobre a essência da natureza humana, a qual Hobbes caracterizou como “O homem lobo do homem” para as características que marcam a política internacional, com fundo teórico de Morgenthau. Feito isto, articulam-se as variáveis de Poder e Guerra partindo-se do pressuposto que esta interação define as disputas geopolíticas, como determina a hierarquia de poder do tabuleiro político internacional.

Feito isto, o trabalho desenvolve-se para o estudo dos principais teóricos e suas contribuições da análise geopolítica sobre a Eurásia. As principais obras utilizadas nesta seção são a ‘Vingança da Geografia’ de Kaplan (2013) e ‘Quem tem medo da Geopolítica’ de Mello (1999). Através destas obras, introduz-se a teoria de Mackinder (1904) e a relevância do *heartland*, o poder marítimo, defendido por Mahan (1890), como a forma mais eficaz de conquistar novos territórios, e a interpretação de Spykman sobre o *rimland* e a importância desta região para os EUA.

Em seguida, para garantir segurança energética, considerada a fonte vital para a dinâmica do atual sistema produtivo capitalista, afinal em um sistema globalizado nada se move sem energia, recursos energéticos se tornam a peça central da agenda de política externa da China. Para suporte a este argumento, utiliza-se a tese de Michael Klare (2008) que define os recursos energéticos como uma fonte de poder. Por fim, faz-se a interpretação entre segurança energética e infraestrutura para introduzir nesta conjuntura a Rota da Seda.

O segundo capítulo cumpre o papel de introduzir a iniciativa da Rota da Seda, a partir de uma contextualização histórica da antiga Rota, sua relevância, e a retomada da Iniciativa anunciada em 2013. Neste aspecto, a principal fonte bibliográfica é a ata oficial (FULL... 2015) da qual a China descreve o princípio e os objetivos que norteiam a Iniciativa. Feito isto, o trabalho expõe as interpretações econômicas e geopolíticas sobre a Rota da Seda e o Banco AIIB. Como é uma iniciativa divulgada recentemente, ainda não há estudos expressivos sobre o tema, principalmente a respeito da magnitude e complexidade do projeto, em outras palavras, os estudos sobre o tema proposto nesta pesquisa são escassos, o que explica sua escolha, mas também a dificuldade de material de apoio. Em sua grande parte, portanto, este trabalho se restringiu em fontes de notícias, entrevistas e documentos oficiais publicados. Este trabalho

cumprir a função de contribuir para os debates geopolíticos sobre os projetos aprovados pelo AIIB, e para a extensão de estudos a respeito da questão apresentada.

O capítulo três busca compreender quais são os desafios geopolíticos da China que a impedem de alcançar a liderança regional, além de retratar a geografia da região, seus estreitos e a relação entre as rotas comerciais e recursos naturais. Neste contexto, o Estreito de Malaca ganha relevância por concentrar a rota de maior fluxo de fontes energéticas que chegam à China.

No quarto capítulo, apresenta-se a metodologia hipotética dedutiva desenvolvida por Karl Popper, a fim de comprovar a sustentabilidade da hipótese de que a China se utiliza de bancos multilaterais para fins geopolíticos. Desta forma, será conduzido pelo procedimento de uma pesquisa exploratória, tendo como fontes principais o site oficial do AIIB e os documentos oficiais dos projetos aprovados. Uma vez que o presente trabalho distingue da interpretação convencional econômica, avaliam-se os projetos por uma abordagem de viés geopolítico. Para responder a hipótese, o capítulo quatro analisa os projetos aprovados em infraestrutura e no setor de energia do AIIB para diagnosticar quais destes atendem os interesses da China e lhe proporcionam vantagens singulares para expandir sua influência regional.

1. A Geopolítica, Recursos Energéticos e Infraestrutura

O objetivo deste capítulo é realizar a interpretação geopolítica para analisar como a China projeta seus interesses nacionais no sistema internacional, caracterizado pela anarquia e pela disputa de poder, por meio de projetos em infraestrutura. Para isso, parte-se da interpretação da Escola realista sobre a análise de Hobbes da essência da natureza humana para uma análise internacional, sobre a interpretação de Morgenthau (1948). O presente trabalho tem como foco central trazer uma abordagem à luz geopolítica das relações internacionais. A obra de Kaplan conhecida como *A Vingança da Geografia* (2013) e a de Leonel Itaussu Mello – *Quem tem medo da geopolítica?* – (1999) são as principais referências para introdução dos principais autores e as principais teses que interpretaram o controle e importância da Eurásia. Feito isto, a análise segue para a compreensão das vulnerabilidades da China que determinam sua estratégia para garantir recursos energéticos por intermédio de projetos de infraestrutura.

1.1 A interpretação realista do sistema internacional

Partindo da concepção de Hobbes (apud RIBEIRO, 2011) que a essência da natureza humana é egoísta e que todos os homens “são iguais o bastante para que nenhum possa triunfar de maneira total sobre o outro” (RIBEIRO, 2011, p. 45), o comportamento racional de cada um é se proteger e se antecipar diante a uma situação de insegurança do risco e da incapacidade de percepção de como o outro vai agir; a guerra, neste contexto, é o cenário mais racional diante das incertezas e assimetrias de poder, recursos e prestígio que cada um possui (RIBEIRO, 2011).

De acordo com a teoria *hobbesiana*, a natureza humana é selvagem e cabe somente ao Governante representando o Estado o uso legítimo da força, oferecer proteção, segurança e bem-estar social para seu povo caracterizando a passagem do “estado de natureza” para o “estado civil” em uma sociedade, através de um pacto social, em que todos abdicam da sua liberdade e desejos para que o poder soberano governe de forma eficaz e segura.

Não muito diferente, o cenário internacional é caracterizado pela ausência de uma força central que impor as regras do jogo, e que assim controlaria os conflitos de interesses e zelaria para um sistema internacional harmonioso do qual sua principal função seria impedir o “estado natural de guerra” hobbesiano³. No entanto, a formação dos Estados se deu em um ambiente de disputa, que mesmo com capacidades diferentes todos Estados têm um objetivo comum: a busca incessante de poder, pois como assinalou Elias (1994) “quem não sobe, cai” (apud, FIORI, 2007, p. 136).

O termo poder, de acordo com Bobbio (et al, 1998 apud OLIVEIRA, 2012, p. 32) está relacionado a capacidade ou habilidade de um indivíduo, organização ou agente institucional a influenciar, pressionar, determinar ou controlar instâncias similares existentes em três tipos: a) Poder militar utilizado pelo uso das forças armadas; b) Poder político –diplomático através do convencimento, ou questão cultural e ideológico; c) Poder econômico- financeiro associado ao estoque de moedas e pagamentos que podem retirar vantagens aos demais diante à sua capacidade de trocas comerciais e pagamentos.

Para Fiori (2007, p. 133 - 136) toda relação de poder exerce uma pressão competitiva sobre si, pois a conquista do poder vem do próprio movimento de expansão de um Estado soberano que diante do cenário internacional anárquico marcado pela Guerra, se todos os governos tivessem poder não haveria necessidade de conquistá-lo. Sendo assim, cada poder soberano busca expandir sua capacidade de influência cada vez mais em nível global até onde puderem alcançar seus recursos e possibilidades, independente de quem os controla.

Morgenthau, em sua obra “*A política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz*” (2003), consagrado como um dos principais teóricos da escola realista de Relações Internacionais, avalia as relações internacionais e o sistema de equilíbrio de poder a partir de uma vertente hobbesiana em que conflitos são inerentes das relações e a dominação é uma tendência natural sobretudo nas relações entre Estados, na qual só “o poder pode limitar o poder” e a base do poder nacional está na geografia, pois é esta que determina a capacidade e recursos de cada

³ Ainda que a teoria realista seja a predominante no estudo das relações internacionais, não foi uma teoria incontestável. A teoria crítica é uma das principais correntes teóricas que se opõe aos principais fundamentos da interpretação realista: a natureza humana é egoísta; a essência do Estado está na maximização do poder para garantir sua segurança; e a natureza anárquica. Para a teoria crítica, tais fundamentos do realismo são variáveis imutáveis, que não se discutem e são imunes a críticas e incapazes de acrescentar novos atores na análise internacional, considerada como uma teoria estática com dificuldades para analisar mudança de temas de forma substancial (NOGUEIRA; MESSARI, p. 140 – 142, 2005).

Estado. Já dizia Napoleão Bonaparte: “conhecer a geografia de uma nação é conhecer sua política externa” (apud, KAPLAN, 2013, p. 41 – 63).

Conhecer a geografia do seu Estado é desenvolver sua potencialidade, reconhecer seus aliados e oponentes, é uma fonte de poder vitalícia, é o terreno onde acontecem as batalhas, é o fator que dá origem às civilizações (KAPLAN, 2013). Assim como Gottmann (2012) atribuiu o conceito de território como uma conexão entre espaço e política, Maquiavel (2004) em sua obra “O Príncipe”, como complemento descreveu um manual para um governante manter seu território seguro e oferecer bem-estar social para seu povo. Para esse autor, é muito mais vantajoso ter *virtú* relacionada a sabedoria e estratégia do que *fortuna* relacionada a sorte e o acaso. Se o objetivo é manter a paz e a prosperidade, e a forma de alcançar seria a Guerra, que seja, ir para a guerra não em função da guerra, mas para evitar a Guerra.

Assim como Napoleão Bonaparte defendia que a geopolítica se insere como a arte de fazer “uso militar e diplomático do tempo e do espaço” (apud, KAPLAN, 2013, p. 62), Zbigniew Brzezinski descreve a ‘geopolítica’ a fatores geográficos ancorados em decisões políticas determinante à condição de um Estado ou região, e ‘estratégia’ refere-se à prática de medidas planejadas para alcançar um objetivo primordial ou recursos vitais de importância militar (apud, MELLO, 1999, p. 12).

Um instrumento de análise geopolítica são os mapas, pois a partir da interpretação destes que se planeja a estratégia de expansão territorial, cálculo de riscos e oportunidades. De acordo com Mello (1999, p.13), o geógrafo flamengo Gerardes Mercator (1512 – 1594) notório pela projeção cilíndrica do Globo Terrestre apresentado em 1569, foi o principal mentor na projeção de mapas por mais de 400 anos. Como em qualquer mapa, pode haver uma tendência manipulável de alterar o tamanho e massa dos Estados e continentes de acordo com a escala, que consequentemente afeta em toda análise histórica, e planejamento de estratégica. Mello (1999) argumenta que tal projeção centralizou o continente europeu como principal ator da cultura, política e economia mundial, em situação de destaque nos assuntos internacionais até a Primeira Guerra Mundial (Mello, 1999, p.13).

Neste contexto, o geógrafo britânico Halford Mackinder (1861 – 1947) em sua conferência intitulada “*The geographical Pivot of History*” em 1904, foi responsável por contestar tal formato (KAPLAN, 2013, p. 60-62). Sua contribuição neste aspecto, consistiu em demonstrar que a Europa não ocupava o centro da terra, deslocando-a mais para o oeste do

hemisfério, afirmando que sua existência se deve às disputas e conflitos na Ásia que, por efeito dos conflitos etnocêntricos, houve a necessidade de expansão e conquista para novos espaços. Sendo assim, a Europa é um subproduto da história da Ásia e não o inverso. É a partir de Mackinder que a ordem internacional passa a ser interpretada além do Concerto Europeu para o globo (KAPLAN, 2013).

Além de contestar a visão eurocêntrica no polo dos debates, o geógrafo britânico observou que o fim do século XIX para o XX marcou o esgotamento da expansão marítima das potências europeias, pois não havia mais continente a descobrir e oceanos para explorar; todo o triunfo que o poder marítimo pudesse oferecer teria sido saturado, e com toda a revolução industrial e aprimoramento de tecnologia desenvolvendo ferrovias e rodoviária, o século XX caracterizou-se, para Mackinder, pela supremacia do poder terrestre sob o marítimo (MELLO, 1999, p.41).

Para Mackinder havia dois grandes poderes antagônicos: o poder terrestre, representado pela Rússia e Alemanha *versus* o poder Marítimo representado pela Inglaterra. Enquanto o poder terrestre localizado na Eurásia buscava uma expansão e deslocamento do centro para a periferia para obter saída para os mares abertos, o poder marítimo, localizado nas ilhas adjacentes que controlavam toda a linha costeira do continente asiático buscava encurralar esta expansão, pressionando uma força centrípeta na Eurásia. O grande objetivo da teoria de Mackinder era apresentar a toda a elite e membros do governo, que uma aliança entre a Rússia e Alemanha, de grande dimensão continental, colocaria em risco o potencial da Inglaterra e sua esquadra naval (MELLO, 1999).

1.2. A Centralidade da Eurásia

Enquanto a visão tradicional interpreta que a Terra é recortada por quatro oceanos - Atlântico, Índico, Pacífico, e Ártico - e por seis continentes – Ásia, África, América, Oceania, Europa e Antártida, a interpretação de Mackinder diferiu ao postular que há um único oceano intercontinental que abastecia três quartos do globo, uma ilha central formada pelo continente da Ásia, África e Europa considerada a Eurásia ou “ilha mundial” concentrando 85% da população mundial, e três ilhas periféricas menores correspondentes a América do Norte, Sul e Oceania (MELLO, p. 47 – 49, 1999).

Não obstante, caracterizou que na Eurásia, havia um grande núcleo mediterrâneo ou a área pivô, rodeada por quatro penínsulas ou regiões marginais: a Europa, o Oriente Próximo, a Índia e

a China. É neste contexto que a Europa é apontada por Mackinder como uma península da Eurásia deixando de ser um continente à parte da Ásia e subordinada as dinâmicas da Eurásia. Além de abranger dois terço da população do planeta, a Eurásia se destaca pela sua geografia caracterizada por regiões montanhosas ao norte e as estepes ao sul, além de situar a região do *Heartland* (MELLO, p.42-44, 1999).

Para Mackinder era o poder terrestre o qual garantia ao Estado seu potencial estratégico e imbatível, e determinou a Eurásia como a grande ilha mundial, sobretudo Rússia e Alemanha, atribuindo como a região central o *Heartland*. Para Mackinder (KAPLAN, p. 76, 2013), a Eurásia foi o destino dos grandes impérios, a concentração da maior parte da população e local da maior parte da riqueza do mundo e recursos energéticos. Foi neste contexto que ele mencionou que: “Quem controla o Leste Europeu comanda o *Heartland*; quem controla o *Heartland* comanda a ilha mundial; quem controla a ilha mundial comanda o Mundo” (KAPLAN, p. 76, 2013).

Quando Mackinder analisa a teoria terrestre, a expansão do poder marítimo nas teorias de relações internacionais, teve seu prestígio através do Capitão da Marinha americana Alfred T. Mahan (1840 – 1914), contemporâneo de Mackinder, reforçava que a marinha e o controle do mar são instrumentos políticos mais relevantes para o Estado ampliar seu poder e garantir sua segurança e estabilidade internacional (KAPLAN, 2013). De acordo com Kaplan (p.104-112, 2013) foi Mahan em 1902 que utilizou pela primeira vez o termo “Oriente Médio” para descrever a região entre a Arábia e a Índia e sua posição estratégica para a relevância naval.

De acordo com Kaplan (2013), a tese de Mahan, com todo seu prestígio, era mais adequada para alavancar o poder marítimo estadunidense do que preservar o equilíbrio na balança de poder na Eurásia. Neste aspecto, a localização do país, seus portos e bases marítimas foram o foco central, e seguida como estratégia política dos Estados Unidos da América (EUA), que, em 1898, expandiu seu domínio e conquistou Porto Rico e Filipinas, consolidando seu poder marítimo no Caribe e no Pacífico (KAPLAN, 2013).

Ainda que Estados Unidos e Reino Unido desfrutassem de uma supremacia naval, seguindo categoricamente a teoria de Mahan, Mackinder (1904) defendeu que o controle dos mares não era mais a peça chave estratégica para um Estado ampliar seu poder e garantir segurança. De acordo com as mudanças tecnológicas provenientes do final do século XIX para o século XX, o desenvolvimento de ferrovias transcontinentais favoreceu a mobilidade e despertava a disputa e expansão dos conflitos terrestres (MELLO, 1999).



Mapa 1: Heartland de Mackinder no Globo

Fonte: MCCOY, 2015.

A teoria Mackinderiana não desconsiderava o poder naval e sua influência, mas defendia que a única via capaz de superar tal poder e suas respectivas potências Inglaterra e EUA, seria o poder terrestre, principalmente se Rússia e Alemanha se tornassem aliados. Após 1898, a rápida unificação da Alemanha e sua corrida naval que a transformou na segunda maior esquadra marítima, a expansão russa para estepes siberianas ameaçava não somente a hegemonia da Inglaterra, mas o *status quo* das potências continentais.



Mapa 2: Area Pivot de Mackinder

Fonte: MEGGORAN; SHRAPOVA, 2005.

De acordo com Kaplan (2013), a vitória da Inglaterra sob a Alemanha na Primeira Guerra Mundial colocou em teste a teoria Mackinderiana, e a vitória britânica se justifica devido a atuação de frente da Rússia em combater a Alemanha, pois sem a aliança da maior potência continental, provavelmente assistiria à queda do poder da aliança insular. Não obstante, os acontecimentos posteriores como o esfacelamento da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e seu enfraquecimento na Guerra Fria pôs mais uma vez sob teste a supremacia territorial da concepção Mackinderiana (KAPLAN, 2013).

A teoria de Mackinder e sua centralidade nas questões geográficas também influenciou outras interpretações que foram se desvirtuando da geopolítica como ciência para geopolítica como ideologia. Foi o que ocorreu com a Escola Alemã, que utilizou da geopolítica para justificar a política de poder de Hitler, dando origem a *geopolitik* como uma pseudociência, de ideologia geográfica nazista defendida pelo alemão Karl Haushofer (KAPLAN, 2013, p. 85).

O alemão Karl Haushofer também utilizou a interpretação de Mackinder sobre o movimento de expansão dos povos encurralados do leste europeu e do *Heartland* da Eurásia para legitimar a ideologia nazista como a ocupação das terras de direito. Contudo, a inversão de valores de Haushofer com Mackinder consiste na percepção do inimigo. Enquanto Mackinder continha uma visão antigermânica, em que o maior inimigo ameaçador do poder insular da

Inglaterra seria uma aliança russo-alemã, Haushofer interpretou seus escritos em uma interpretação antibritânica: a Rússia era a aliança chave para derrotar a hegemonia britânica e unificar o poder alemão no *Heartland* (MELLO, 1999, p. 75-77).

1.3 A Teoria de Spykman

“América pela Eurásia, Eurásia pela América” (apud, MELLO, 1999)

Para compreender o cenário internacional no período pós-Guerra Fria, o geógrafo estadunidense Nicholas Spykman (1893 – 1943) deixou seu legado geopolítico bem como sua análise sob um viés central na segurança nacional dos EUA. De acordo com o Spykman, este é o Estado mais favorecido do mundo devido a sua localização: banhado pelo oceano Atlântico e Pacífico, com clima temperado, além de preencher seu tamanho quase em todo o hemisfério norte, e não ter um vizinho próximo que ameace seu território.

Assim como Mackinder, Spykman adotou uma interpretação das relações interestatais na disputa do poder terrestre que tinha a Rússia como preponderante e o poder marítimo que controlava a linha costeira daquele continente, caracterizando o embate entre Rússia e Japão em que a primeira buscava conquistar mares abertos e o segundo com apoio pelos ingleses, conteve o avanço dos russos na Manchúria e no pacífico. Se para Mackinder o *Heartland* caracteriza a área *pivô*, Spykman dominou o *Rimland* como área que representa a conquista do poder mundial (MELLO, 1999). O *Rimland* é representado pelas áreas marginais da Eurásia, sobretudo seus litorais que são concentradas em petróleo. Como Spykman contextualiza um período mais recente, pós-Guerra Fria, sua análise é mais vantajosa e não tão restrita se comparada à Mackinder. Afinal, na era Spykman era o *Rimland* que despertava maior interesse nas potências do Eixo, oponente dos interesses dos Estados Unidos.



Mapa 3: Heartland e Rimland

Fonte: UNIVERSITY OF BIRMINGHAM, 2012.

Para Spykman (1942) havia dois atores principais para se compreender a geopolítica internacional e suas interações: Estados Unidos e Eurásia. Partindo da percepção esférica do globo, a América do Norte e a Eurásia coincidem no Ártico, Atlântico e Pacífico, no qual a Eurásia, em 1942, tinha recursos naturais, população e extensão territorial superiores aos EUA. Seguindo este raciocínio, se a região da Eurásia fosse dominada por um único poder não só controlaria todo o fluxo marítimo comercial, como poderia se projetar para o oceano Atlântico e Pacífico que, conseqüentemente, limitaria a estratégia de expansão estadunidense, que para o melhor dos cenários é manter a Europa e a Ásia em equilíbrio de forças (MELLO, 1999, p. 98-101).

Não foi por acaso que durante a Guerra Fria, a estratégia utilizada pelos Estados Unidos na região foi a conhecida política de contenção, baseada em um discurso ideológico de inimigo comum, que legitima uma política nacional na crença que para sua segurança é preciso interferir em qualquer parte do globo para afastar o inimigo, neste caso, conter a expansão da ideologia comunista no globo. Foi neste contexto que o diplomata estadunidense George Kennan justificou a necessidade da política de contenção nos seguintes dizeres:

"Nada existe, asseguro, mais egocêntrico na natureza que uma democracia em guerra. É a primeira vítima a sucumbir à própria propaganda: e passa atribuir à "sua" causa um

valor absoluto que a cega para tudo o mais. O inimigo é a encarnação de todo o mal. Nosso lado, em compensação, é o centro de toda a virtude. A luta se reveste de um caráter fatal e apocalíptico (...) se ganharmos... as forças do bem ocuparão a vanguarda; sem mais obstáculos no seu caminho; todas as aspirações dignas serão cumuladas” (KENNAN, p. 15, 1966).

Assim como Mackinder, Spykman também temia que a Eurásia viesse a ser dominada por uma potência terrestre, ou que o *Rimland* fosse dominado por um único poder. Uma das justificativas que exemplificam a dificuldade desta premissa acontecer se concentra nos atores que influenciam a geopolítica da Ásia, não há um único que detém todas as tomadas de decisões sem enfrentamento. Neste sentido, destaca a China que apesar do seu poder econômico e sua esquadra naval, enfrenta limitações da Índia que também tem influência na região asiática, o Japão como potência marítima aliada dos Estados Unidos e a presença militar da Rússia na região configuram a dinâmica das disputas na região e a ausência de um ator onipotente.



Mapa 4: China

Fonte: ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, 2019a.

Embora a China seja favorecida pela geografia, em especial pela dimensão territorial, ela não é uma potência em absoluto. Não possui fronteiras estáveis; é dependente de recursos energéticos, metais e minerais estratégicos para manter seu crescimento econômico, além da questão alimentar. Estes desafios são alguns dos fatores que norteiam sua agenda política externa e estratégia geopolítica. Isto tem sido observado nas relações comerciais bilaterais entre China e países de poder econômico fraco e subdesenvolvido que, por outro lado, são ricos em recursos

naturais e/ou possuem uma localização que contempla os interesses chineses. Mianmar e Sri Lanka, por exemplo, são países ricos em metais e hidrocarbonetos, e apresentam posição estratégica de controle de rotas marítimas.

Por mais que haja o esforço da China de diversificar suas fontes produtoras de recursos estratégicos, suas mercadorias ainda atravessam o Mar do Sul da China, como estreito principal o Malaca por ser o mais próximo da costa chinesa que gera menor custo de transporte. Entretanto, representa uma fragilidade geopolítica para a China, uma vez que este estreito é o maior alvo de ações de pirataria, também influenciado pelas decisões de Washington, e interesse da Índia e Japão que também dependem do Estreito. Em outras palavras, não só precisa garantir o controle destes recursos como assegurar que tais mercadorias cheguem ao seu território.

Outro desafio para a China se trata segurança alimentar. Apesar de ter vasta extensão territorial e responsável por oferecer 20% de alimento para população mundial, apenas 7% de suas terras são consideradas aráveis, o que configura sua dificuldade em garantir segurança alimentar e políticas assertivas para combater a fome. Ainda que seja um produtor mundial de alimentos agrícolas como arroz, milho, cevada, carne suína e pesca em peso no comércio internacional, o alimento não é acessível para toda a população chinesa e a qualidade e segurança também não estão disponíveis para todos (KAPLAN, 2013). Como uma forma de melhorar a questão alimentar, o governo vem fazendo parceria com países produtores de alimentos como Malásia e Filipinas, e comprando terras em países com capacidade agrícola como Brasil, Argentina, Austrália e países africanos (CHINA... 2018).

No entanto, seu crescimento econômico com saldo de \$23,12 trilhões em 2017 e 1.38 bilhões de pessoas em seu território (AMADEO, 2019) são variáveis que permitem à China executar uma estratégia econômica para alcançar seus interesses geopolíticos, além das fronteiras. Para alcançar êxito na sua agenda de política externa diante a um cenário anárquico e competitivo em que seus interesses se chocam a todo instante com outras potências, sua estratégia vem sendo executada através de investimento em infraestrutura.

Enquanto os Estados Unidos utilizaram uma estratégia de intervenção militar para garantir seus interesses em outras nações, como foi o caso contra Al-Qaeda no Oriente Médio, a China vem influenciando através de investimento em rodovias, estradas de ferro e dutos energéticos que são mais vitalícios (KAPLAN, 2013, p.209). Lukes (apud, SEIXAS, p.23, 2017) defende que a infraestrutura é uma ferramenta política fundamental para materializar o poder hegemônico que

não opera por meio da ideologia, ou forças coercitivas, mas através de uma plataforma material, quem financia e controla o funcionamento da infraestrutura, projeta seu poder na hierarquia internacional.

A Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) é outro exemplo em que a China utiliza seu potencial econômico para alcançar interesses geopolíticos. Pequim preserva negociações bilaterais com cada país do bloco, mas não com a organização regional. Tal estratégia, realça a relação assimétrica de poder na qual a China impõe seus interesses, importa destes países produtos agrícolas de valor abaixo do mercado e oferece financiamento em projetos de infraestrutura relacionado a construção de portos e rodovias.

Assim como a China, o Japão, a Índia e a Península da Coreia também são dependentes de recursos energéticos na mesma região. Não obstante, também são países de dimensão econômica, populacional e militar significativa, como efeito competem para tais recursos na mesma área de influência, configurando as principais disputas geopolíticas da Ásia dos quais tem reforçado suas relações comerciais com países da África e Oriente Médio com riqueza de petróleo e gás natural.

1.4. A questão energética nas relações internacionais

A energia pode ser entendida como a força que sustenta a dinâmica da globalização e impulsiona todo o ciclo de atividade em uma sociedade, afetando todas as áreas produtivas, seja para gerar riqueza, seja no meio de transporte ou até mesmo para se manter em um conflito ou em avanços tecnológicos; é o motor sistêmico que impulsiona o desenvolvimento e conexão entre diferentes culturas e sociedades.

O avanço da tecnologia foi um fator contribuinte para a descoberta de novas fontes energéticas, oferecendo fontes alternativas de acordo com a capacidade e estrutura geográfica de cada Estado que, para além do combustível fóssil, aprimorou-se a utilização do óleo, gás natural, petróleo, hidrelétricas, energia solar, energia eólica e atômica. Todas estas fontes garantem que um país tenha segurança energética permitindo o crescimento econômico, porém, nem todas são acessíveis dependendo muito da composição geológica, do clima, e da localização geográfica de cada Estado para exploração.

Para que o Estado possa garantir sua segurança energética é preciso identificar quais fontes tem um custo-benefício atraente. De acordo com Luft e Korin (2009, p. 6) há dois desafios diferentes para alcançar segurança energética: o primeiro seria produzir eletricidade e, o segundo,

manter o fluxo de transporte. A energia elétrica é gerada principalmente a partir do carvão (41%), do gás natural (20,5%) e de energias renováveis (18,5%), e apenas 5% da eletricidade mundial é produzida por petróleo (LUFT; KORIN, 2009, pg.6).

No entanto é a energia de transporte que permite o fluxo de bens e serviços entre as nações via transporte aéreo, marítimo e terrestre, em que o petróleo corresponde a 95% da sua composição. Portanto, a percepção de duas formas de energia que têm funções diferentes facilita apontar as vulnerabilidades e adoção de políticas estratégicas para o alcance de segurança energética uma vez que há países autossuficientes na energia elétrica, porém extremamente dependentes na energia para transporte (LUFT; KORIN, 2009 pg.7).

Os Estados Unidos e a França, por exemplo, são autossuficientes em energia elétrica. O primeiro devido às reservas de carvão, já o segundo pela forte indústria de energia nuclear autossuficiente, porém são muito dependentes das importações de petróleo. O Brasil, por sua vez, não tem dependência externa para o setor de transporte devido à exploração do etanol através da cana de açúcar, mas é dependente da importação de gás natural vindo principalmente da Argentina e Bolívia. Uma vez captado qual fonte é suscetível, compreende-se quais países terão maior relevância para alcançar seus interesses em acordos internacionais (LUFT; KORIN, 2009, pg.9).

Isto pode ser observado nas relações comerciais entre Estados Unidos e Arábia Saudita, uma vez que a Arábia tem o islamismo como principal vertente religiosa, considerado pelos Estados Unidos um grupo que financia ataques terroristas e é a maior parceira econômica dos Estados Unidos no Oriente Médio. Assim como a França que mantém laços com Estados produtores de recursos naturais na África, a China vem cada vez mais criando estratégias através de projetos em infraestrutura para predominar nas regiões e obter vantagens na aquisição de tais recursos para garantir segurança energética.

Um dos efeitos da globalização que impacta diretamente na disponibilidade dos recursos energéticos são as consequências do aquecimento global, principalmente as mudanças climáticas. A crescente desertificação, tempestades cada vez mais fortes, chuva ácida e rios cada vez mais secos são fatores que afetam na produção de energia hidrelétrica, até mesmo na extração de petróleo. Além disto, os fenômenos que advém do aquecimento global demandarão maior consumo de equipamentos para o condicionamento de ar, que como efeito demandará maior energia tanto para um cidadão comum, quanto para o desenvolvimento de tecnologias

sofisticadas. Novamente a equação negativa em que de um lado há recursos energéticos escassos e do outro a necessidade ilimitada para tais recursos. O resultado desta equação gera uma pressão aos governantes para garantir as necessidades energéticas a qualquer preço, seja financeiro ou militar para atender a demanda interna (KLARE, 2008).

Recursos energéticos como gás natural, carvão e petróleo são escassos, pois não estão presentes na composição geológica de todos os países, logo, quem garante tais recursos, garante sua condição de existência diante a complexidade nas relações internacionais. Para Michael Klare (2008) a capacidade de um país obter recursos energéticos e garanti-los é o fator chave para alcançar poder internacional, em suas palavras:

“Sob a antiga ordem, a classificação de uma nação na hierarquia global era medida por critérios como seu estoque de ogivas nucleares, seus navios de guerra no mar e o número de homens que tinha sob armas. Superpotências tinham, acima de tudo, super-lotes do poder de destruir. Na nova ordem, a classificação de um país será cada vez mais determinada pela vastidão de suas reservas de petróleo e gás ou por sua capacidade de mobilizar outras fontes de riqueza para comprar (ou adquirir de outra forma) os recursos dos países ricos em energia” (KLARE; Michael, 2008, p.14, tradução nossa)⁴.

Michael Klare (2008) ao sobrepor a questão energética ao poder militar não exclui a preponderância deste sobre o sistema internacional, pois as potências que são fortemente militarizadas ainda detêm influência e vantagens sobre as demais. No entanto, até mesmo para garantir eficiência na área militar é preciso, sobretudo, obter segurança energética. Um exemplo é a Arábia Saudita que não tem um exército militar significativo, mas tem vastos recursos energéticos do qual a faz ter relevância nos assuntos internacionais.

A China, que já foi exportadora de petróleo nos anos de 1970, viu esse cenário se modificar após as transformações econômicas ocorridas a partir dos anos de 1980. Com efeito, a China obteve uma média de crescimento econômico de 10% ao ano duplicando o PIB a cada sete anos, além de ser o segundo país mais populoso do mundo, passou a ser, a partir dos anos 1990, um grande consumidor de energia mundial, representando 23% do consumo global desde 2013 e, desde então, tem grande necessidade de importar recursos energéticos para atender sua demanda (AGRISANI, 2017).

⁴ “Under the old order, a nation’s ranking in the global hierarchy was measured by such criteria as its stockpile of nuclear warheads, its warships at sea, and the number of men it had under arms; superpowers had, above all, super-allotments of the power to destroy. In the new order, a nation’s rank will increasingly be determined by the vastness of its oil and gas reserves or its ability to mobilize other sources of wealth in order to purchase (or otherwise acquire) the resources of the energy rich countries” (KLARE; Michael, 2008, p. 14).

O crescimento econômico da China tem sido uma variante capaz de alterar a questão de equilíbrio na segurança energética internacional. O consumo de petróleo na China nos anos de 1980 era de 1,7 milhão de barris por dia; uma década mais tarde, em 1990, seu consumo de petróleo saltou para 2,3 milhões de barris por dia ocupando o quinto lugar mundial. Em 2006, alcançou um consumo de 7,4 milhões de barris por dia ultrapassando todas as nações do globo, inclusive os EUA. Seu crescimento econômico impulsionou uma maior demanda energética e se choca com os interesses de outros Estados que competem por tais recursos e também são influentes nas relações internacionais (KLARE, 2008, p. 63).

1.5. Infraestrutura e Segurança energética

A segurança energética é um desafio para que a China possa manter o desenvolvimento socioeconômico e estabilidade tanto nacional quanto internacional. Desde que se tornou um importador de recursos naturais, o governo chinês vem buscando diversificar os laços comerciais com países que possam oferecer tais recursos. Em 1996, mais de 2/3 da importação de óleo vinham da Indonésia, Omã e Iêmen. Em 2007, fortaleceu laços com a Arábia Saudita (responsável por 16,8%), Irã (13,8%), Angola (11,2%), Sudão (4,7%) (KLARE, 2008, p. 75).

A diversificação de fornecedores e a garantia de que as rotas cheguem no destino final são também desafios ao governo. Os principais países fornecedores de fontes energéticas, para os que demandam tal recurso, estão localizados no Oriente Médio, África e nas proximidades do Mar Cáspio. Ásia e África no geral são ricos em fontes de recursos, mas vulneráveis quanto à estrutura e transporte destes bens. De um lado, há grande demanda para tais recursos, do outro a necessidade de se investir em infraestrutura que assegure o destino final.

Segundo Costa (2011) (apud BRITES; JAEGER, 2005, p. 2) infraestrutura é o aparato de estruturas físicas e organizacionais necessárias para o funcionamento de uma sociedade e empresa que fornecem suporte ao desenvolvimento socioeconômico, a segurança e defesa nacional. Neste trabalho limita-se a compreensão da infraestrutura nas atividades de energia e transporte que configuram uma estratégia da China para atingir interesses geopolíticos.

Enquanto na interpretação econômica a infraestrutura tem um foco central para compreensão dos seus efeitos nas relações comerciais e seu impacto na competitividade das nações e empresas, a interpretação geopolítica focaliza o papel da infraestrutura para garantir segurança e defesa perante o território e recursos naturais relacionados à logística na nação.

Quando um Estado investe em infraestrutura interna tem como objetivo garantir bem estar social à sua população, oferecer saneamento básico, mobilidade social, comunicação, acesso à educação e água tratada e etc. Tais investimentos se convertem em oferecer condição digna para seu povo do qual torna menos propício a desencadear uma insatisfação popular, guerra civil ou movimentos separatistas, ou seja, é uma estratégia fundamental para que os governantes se mantenham no poder garantindo estabilidade social e segurança nacional.

A infraestrutura energética, segundo Oliveira (2011) (apud BRITES; JAEGER, 2015, p. 4) é um ponto crucial não somente para oferecer segurança ao Estado, mas também a nível internacional, visto que reforça o poder do Estado de influência aos demais. Uma vez que domina as políticas de infraestruturas numa região, ou executa tal processo, este mesmo ator consegue interferir nas decisões políticas e econômicas na região no longo prazo, obtendo benefícios singulares assimétricos aos demais. Um exemplo claro foi o Plano Marshall, como projeto de reconstrução na Europa, utilizado pelos Estados Unidos como peça fundamental para alcançar seu poder incontestável.

É neste contexto que a China se insere cada vez mais em instituições multilaterais com países em desenvolvimento, como o BRICS (Brasil; Rússia; Índia; China e África do Sul); a Organização de Cooperação de Xangai e a retomada da Rota da Seda, que será analisada no capítulo seguinte, e a fundação de um Banco Internacional Asiático de Infraestrutura (AIIB) para dar suporte a projetos de infraestrutura a nível global e vantagens singulares aos demais atuantes.

2. A Iniciativa da Rota da Seda e a interpretação econômica e geopolítica

O presente capítulo tem como objetivo introduzir a proposta da Rota da Seda e as interpretações por trás deste projeto a partir da teoria *mainstream* econômica, e a geopolítica. Para isto, a primeira seção retoma a história e importância da antiga Rota da Seda para compreender a origem da Nova Rota ou “*One Belt, One Road*” (OBOR) anunciada em 2013, pela China. Através da declaração oficial da China sobre a Nova Rota da Seda, cabe a análise de seu objetivo, seus princípios, projetos e suporte financeiro. Feito isto, a próxima seção busca analisar as interpretações sobre a rota e os interesses da China por trás do projeto de infraestrutura.

2.1. A Antiga Rota da Seda

O nome “Rota da Seda” em inglês “*Silk Road*” refere-se a uma série de rotas interconectadas localizadas no sul da Ásia utilizada para o comércio da seda entre o Oriente e o Ocidente. O termo foi utilizado pela primeira vez por um geólogo alemão chamado Baron Ferdinand, em 1877, como uma metáfora do intercâmbio europeu e asiático. A China era a única produtora de seda, uma especiaria rara e valiosa para o Ocidente, e a partir do primeiro contato com outras civilizações, houve a necessidade desta rota para a troca de mercadorias não somente da seda, mas outras especiarias como ouro, metais, chá, algodão, grãos e etc. (KURIM, 2002).

A Rota da Seda foi o maior canal de comércio do mundo que conectava Ásia, África e Europa pela via terrestre e marítima. De acordo com Kurim (2002), os historiadores relacionam a Rota a três períodos de intenso fluxo e integração: a) Entre 206 a.C a 220 d.C entre a antiga dinastia chinesa Han, Ásia Central até Roma; b) Entre 618 a.C a 907 d.C entre a dinastia Tang, Ásia Central, abrangendo os Impérios Bizantino, Abássidas, Árabe e Persa coincidindo com a expansão do islã, budismo, cristianismo e judaísmo na Ásia Central; c) Entre os séculos XII a XIV entre China, Ásia Central, Pérsia, Índia e a Europa moderna sob maior controle da Rota pelos Mongóis (KURIM, 2002).

Há um consenso geral entre os historiadores de que o maior legado da antiga Rota da Seda seja a integração cultural responsável pelo conhecimento sobre ciência, arte, e literatura das regiões que passavam a tecnologia do papel, a pólvora, e também responsável pela disseminação

das religiões em toda a Europa (MARK, 2018). No entanto, a Rota também é apontada como a principal fonte que espalhou doenças por toda a Europa como a conhecida peste negra e a doença de Behçet, consideradas como uma das maiores pandemias na história humana⁵ (LAWLER, Andrew. 2016).

As caravanas que originaram a Rota da Seda utilizavam como meio de transporte os camelos atravessando montanhas, desertos e estepes da China até os portos de Antióquia e Alepo na Síria e Constantinopla (atual Istambul, na Turquia) por meses. Destes portos prosseguiam via marítima com destino final a Veneza envolvendo a cultura chinesa, indiana, iraniana, árabe, turca, egípcia, grega e romana. No entanto, devido ao contexto histórico de cada país envolvido, a crescente expansão dos Estados como as disputas étnicas e conflitos religiosos pelo qual a rota atravessava, houve a necessidade de desativá-la em vários períodos que demarcavam disputas entre Impérios alternando novos caminhos (KURIM, 2002).

A Rota da Seda, marcada pela passagem de bens comerciais, atraiu muitos imigrantes e invasores em seus percursos, principalmente nos períodos de disputas de Impérios e expansão territorial entre os séculos XV – XVIII. A rota tornou-se arriscada pelo contexto histórico e pela infraestrutura precária e subdesenvolvida. Para Shan (2018), o declínio da Rota da Seda se centraliza após a Guerra do Ópio, na China, em 1860, convergindo com o declínio da dinastia Qing (SHAN, 2018).

2.2. A Nova Rota da Seda

Em 08 de outubro de 2013 o presidente da China, Xi Jinping, durante a Conferência Não Oficial dos líderes da Cooperação Econômica Ásia Pacífica na Indonésia, oficializou a retomada do projeto “*One Belt, One Road*” (OBOR) ou “*Silk Road*” em investimento de infraestrutura em ferrovias, construção de portos, gasodutos e oleodutos em toda a Ásia Central, utilizando os principais parques industriais da região como plataforma de cooperação e desenvolvimento. O projeto atual vai além dos propósitos da antiga Rota da Seda. Até 2017, contava com 86 países que assinaram acordos internacionais de cooperação (CHINA...2017).

⁵ Segundo o escritor e médico Drauzio Varella (VARELLA, 2019) a peste negra foi a mais mortal epidemia entre 1347 e 1351, dizimando metade da população europeia. A bactéria causadora teve origem na China ou na Ásia Central e se espalhou por toda a Europa. Estima-se que causou 75 a 200 milhões de mortes.

Nações Unidas (ONU) de coexistência pacífica, que se referem basicamente ao respeito mútuo pela soberania e integridade territorial de cada Estado; não-agressão mútua; não-interferência mútua nos assuntos internos de cada Estado; igualdade e benefício mútuo.

2.3. Objetivos do OBOR

De acordo com a declaração oficial, cada país que percorre a Rota e o Cinturão tem suas próprias vantagens em recursos estratégicos e desempenham uma função complementar para a viabilidade da Rota. Para isso, foram estabelecidos cinco objetivos para fortalecer a cooperação. São eles: 1) coordenação de políticas estatais; 2) execução de uma infraestrutura intermodal; 3) liberalização do comércio para favorecer o investimento; 4) facilitação da conectividade entre os povos e 5) coordenação entre política financeira para que haja estabilidade cambial (FULL...2015).

Para que o projeto saia do papel, o primeiro princípio, de coordenação de políticas estatais, é fundamental para a sua execução, devido principalmente à diversidade de países que fazem parte da rota e conflitos possivelmente existentes. Logo, a necessidade de coordenação de políticas estatais é a garantia fundamental para a implementação da iniciativa que reflete na cooperação intergovernamental; na expansão dos interesses compartilhados; no esforço da confiança de política mutua e no consenso de cooperação.

Já o segundo objetivo, de alcançar uma infraestrutura intermodal, está alinhado no princípio das Nações Unidas em não interferência nos assuntos internos e respeito à integridade territorial de cada Estado. Para isso, é necessário garantir um sistema técnico de padrão internacional que não fira os princípios e alcance os objetivos com segurança. Neste objetivo há também a preocupação em promover uma construção em infraestrutura em moldes de baixo impacto ambiental levando em consideração a mudança climática que vem impactando para uma maior necessidade de recursos energéticos e tecnologias sofisticadas.

Em relação à liberalização do comércio, os esforços se concentram em reformular um padrão que tende a diminuir as barreiras não tarifárias, reduzir os custos aduaneiros, como melhorar o desempenho e instalações de desembarço aduaneiro⁶ nos portos fronteiriços. Além

⁶ Desembarço aduaneiro está relacionado ao processo de liberação de uma mercadoria pela alfândega para entrada no país ou sua saída.

disso, a Ata Constitutiva da iniciativa OBOR aponta a necessidade de reconhecimento mútuo dos agentes fiscais econômicos autorizados como a participação e cooperação para promover segurança e eficiência na cadeia de abastecimento (FULL...2015).

Já a cooperação financeira refere-se aos esforços para implantação de um sistema de estabilidade de moeda, investimento e financiamento dos projetos na Ásia. Para isso, a ata aponta a necessidade de expansão do escopo e a escala do swap e liquidação de moedas bilaterais com outros países que percorrem a Rota e o Cinturão em conjunto com a necessidade de executar medidas de precaução a crises financeiras, como fortalecer a cooperação em regulação financeira, assim como melhorar o sistema de resposta a riscos, fortalecer as instituições de investigação de crédito e notação de crédito. Por fim, incentivar fundos de investimento comercial e privados em âmbito internacional a participarem da construção dos projetos chave da Rota da Seda (FULL..2015).

Por fim, a conectividade entre os povos resgata a essência da antiga Rota da Seda em promover o intercâmbio cultural através de cooperação em políticas afirmativas, como a oferta de bolsas de estudo nas universidades para alunos estrangeiros, o intercâmbio esportivo e apoio na candidatura dos países membros do *Silk Road*, para que possam sediar os grandes eventos esportivos, além do intercâmbio de tecnologia, informação e prevenção de epidemias. O fato de oferecer um retorno positivo para a população inserida na Rota e no Cinturão é fundamental para evitar qualquer resistência e oposição pública à implementação do projeto.

2.4. Os Projetos da Rota da Seda

Os projetos para capacitar a Rota da Seda estão sendo executados por toda a Europa, Ásia e África em diversos setores, como na construção e desenvolvimento de portos marítimos, ferrovias, usinas, parques industriais e etc. De acordo com o Centro de Estudos Estratégicos Internacionais (CSIS, 2019) há mais de 90 projetos vinculados aos objetivos da Rota e o Cinturão econômico reaproximando os polos industriais, reduzindo custo e tempo, além de atender os objetivos da China, de rotas que favorecem o fluxo de seus bens e mercadorias, principalmente de suas empresas estatais.

Devido a quantidade de projetos elaborados e a importância geopolítica e estratégica de cada um, se torna inviável descrevê-los diante da complexidade e dimensão para tratá-los. Todavia, é viável analisar, em linhas gerais, alguns projetos que ganharam destaque. O Corredor

Econômico China – Paquistão (CPEC), por exemplo, foi um acordo bilateral anunciado em 2013 com extensão de 3000 km² conectando a Província de Xinjiang, na China, ao Porto de Gwadar, no Paquistão, através de rodovias, ferrovias e oleodutos. O corredor teve investimento inicial de \$ 46 bilhões e, além de promover desenvolvimento em infraestrutura no Paquistão, permite à China o acesso ao Oriente Médio e África através do Oceano Índico.

De acordo com Kugelman (2018), quando se trata de avaliar os impactos geopolíticos na região asiática, o CPEC atravessa províncias que têm disputas separatistas como o Baluchistão e o Gigit – Baltistão (região da Caxemira) e influencia diretamente os interesses da Índia e sua resistência a este corredor. Não obstante, o CPEC tende a aprofundar as barreiras de acesso indiano aos recursos naturais da Ásia Central, já que não é permitido a comercialização e locomoção de bens e serviços indianos no Paquistão, e por isso a Índia vem expandindo seus interesses em acordos energéticos com Bangladesh, Mianmar Nepal e Sri Lanka, tornando a relação com a China mais delicada.

Outro projeto relacionado aos interesses da Rota e Cinturão foi o acordo entre China e Sri Lanka sobre o porto de Hambantota, inaugurado em 2010. O porto não atraiu o tráfego necessário para saldar a dívida do governo com a China. Em 2016, o governo do Sri Lanka entregou formalmente as operações portuárias à China *Merchants Holding* por \$1,12 bilhão durante 99 anos. Este acordo ocasionou protestos na região assim como repercutiu como um alerta às práticas imperialistas dos contratos entre a China e os países inferiores no sudeste asiático tornando-os subordinados aos interesses da China (MARLOW, 2018).

Ainda que os projetos de infraestrutura busquem atender às necessidades e pontos conectivos da Ásia, há também os projetos que conectam a China com a Europa e África. É o caso da rota ferroviária ligando Budapeste (Hungria) à Belgrado (Sérvia). Com investimento inicial de \$ 2,1 bilhões, é uma das principais rotas para transportarem mercadorias chinesas à Europa através do porto grego de Pireu (CSIS, 2019).

Ainda que os projetos sigam o padrão internacional de requerer licitação para a escolha das empresas responsáveis pela obra, a participação de empresas chinesas se sobressaem em grande parte dos projetos, como a participação da *China Communication Construction Company* (CCCC) na expansão do porto de Lamu (Quênia); os 23,5% do porto de Djibuti, sob o controle da *China Merchants Holding (International) Company Ltd* (CMCH); a *China Harbour Engineering Company* (CHEC) na construção de um novo porto em Bagamoyo (Tanzânia) e no

porto de Maputo (Moçambique); a *China Railway International (CRI)* na construção da ferrovia entre Dali (Mianmar) – Ruili (China) e a ferrovia Belgrado (Sérvia) – Budapeste (Hungria) detendo 85% dos investimentos (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

Para superar os desafios e alcançar os objetivos, a Ata Constitutiva da Rota da Seda, reafirma a necessidade de fortalecer os laços de cooperação multilateral com as Organizações existentes das quais citam a Organização de Cooperação de Xangai (ASO); ASEAN mais China (10+1), Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC), Encontro Ásia – Europa (ASEM), Diálogo de Cooperação da Ásia (ACD), Conferência sobre Interação e Medidas de Fortalecimento da Confiança na Ásia (CICA), Fórum de Cooperação China – Estados Árabes (CASCF); Diálogo Estratégico do Conselho de Cooperação China – Golfo; Sub-Região do Grande Mekong (GMS) e a Cooperação Econômica Regional da Ásia Central (CAREC) para fortalecer a comunicação com os países relevantes e atrair mais países a se juntar à Rota da Seda (FULL..2015).

Além de promover infraestrutura na Ásia, o OBOR tem uma função secundária de garantir estabilidade e segurança regional em um contexto em que precisa atrair investimentos e credibilidade no mercado. Na via marítima, há esforços de combater as ações dos piratas no Chifre da África, sendo um dos grandes desafios diante dos casos de ataque a navios de embarcação. Logo, oferecer segurança nos traslados simultaneamente aos investimentos em portos marítimos é fundamental para a eficiência do projeto. Para superar os desafios que a Rota da Seda pretende alcançar é necessário o desenvolvimento estratégico cooperativo; o estabelecimento de mecanismos militares de colaboração e confiança mútua; e sobretudo uma reconciliação e tolerância à diversidade cultural. Para Xiong Guangkai “A confiança mútua é a base e o benefício mútuo é o objetivo. A igualdade é a garantia e a cooperação é o caminho”. (Xiong Guangkai, 2003, p. 21).

Para David (2015), o impacto positivo no sul da Ásia para os pequenos atores como o Sri Lanka, Bangladesh e Mianmar, e a capacidade de construção e investimento em infraestrutura na região assim como o fluxo crescente em capital e recursos, significam reduzir os gargalos advindos da forma de desenvolvimento econômico anterior, mas também fortalecer os estados mais fracos prejudicados pelo separatismo étnico e pelo extremismo religioso (DAVID, 2015).

2.5. Suporte Financeiro do OBOR

De acordo com o relatório do Banco de Desenvolvimento Asiático (ADB), a demanda por infraestrutura na Ásia e no Pacífico é superior à oferta. Nesse cenário, se quiserem manter o ritmo de crescimento com finalidades de erradicar a pobreza e responder às mudanças climáticas terão que manter um investimento de \$ 1,5 trilhão por ano excedendo \$ 22,6 trilhões até 2030 os quais devem ser destinados a atender áreas de infraestrutura de questão energética, transportes, telecomunicações, água e saneamento básico na região (CHURCHILL, 2017).

O relatório declara que os investimentos na região Asiática nas últimas décadas cresceram significativamente, melhorando a condição de vida e conectividade entre povos, porém ainda não é abrangente e está longe de ser suficiente. A infraestrutura ainda é deficiente e seus efeitos geram impactos em mais de 400 milhões de pessoas sem acesso a eletricidade, 300 milhões sem acesso a água potável, e aproximadamente 1,5 bilhão sem acesso à saneamento básico, e meios de transporte. O relatório ainda destaca que, de acordo com a porcentagem do Produto Interno Bruto, a região do Pacífico requer 9,1% de investimento do PIB; Sul da Ásia com 8,8%, Ásia Central com 7,8%, sudeste asiático com 5,7% e Ásia Oriental com 5,2% do PIB (CHURCHILL, 2017).

Neste cenário, a China, ao lançar o projeto da Rota e o Cinturão com objetivo de atender as demandas em projetos de infraestrutura na Ásia, também lançou o Fundo da Rota da Seda destinado exclusivamente a atender os projetos *Belt and Road*. Sendo assim, lançou o Banco de Investimento em Infraestrutura Asiático (*Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB*) que de acordo com a página oficial do banco, declara não ser um instrumento exclusivo para atender à iniciativa OBOR; assim como o Banco de Desenvolvimento dos BRICS⁷ foram apresentadas como âncoras financeiras do OBOR. Ainda que a Rota da Seda não cubra todas as necessidades da região da Ásia e do Pacífico em infraestrutura, os projetos buscam atrair maior investimento privado, tal como integrar mercados de capital e montar parcerias público – privadas para ampliar as fontes de financiamento, gerar lucro para as empresas, mão de obra para a população e crescimento econômico-social para a região.

Diante do potencial econômico da China e sua iniciativa em lançar um projeto de tamanha dimensão e complexidade, em linhas gerais, os resultados avaliam um crescente ganho

⁷ Grupo de cooperação econômica entre Brasil, Rússia, Índia e China.

econômico e maior influência política da China na região Asiática. Além disso, proporciona maior estabilidade de segurança em suas fronteiras, uma vez que enfrenta vários conflitos étnicos, religiosos e separatistas. Para a região, os ganhos econômicos são altamente expressivos.

Após o anúncio do governo chinês em reativar o projeto da rota da seda em extensão marítima e terrestre, conectando a Ásia, África e Europa, têm surgido diversas interpretações sobre os reais interesses da China neste projeto, que se distinguem em duas áreas: 1) econômica partindo de uma percepção “*mainstream*” e 2) geopolítica. Além destas duas áreas que têm se distinguido na justificativa sobre os reais interesses da China sobre o projeto, há também a interpretação do próprio governo de Beijing sobre o projeto. Tal perspectiva será analisada mais a frente.

2.6. A Interpretação Economicista

A interpretação econômica defende que a atuação da China no projeto tem o objetivo de promover ganhos econômicos de forma multilateral, e mesmo sendo o ator central, a China atua através de uma cooperação institucionalizada operando dentro das regras internacionais regentes. Além disto, o objetivo principal em investir em infraestrutura está relacionado primeiramente nos ganhos econômicos entre os países na região, e atender os desafios da economia chinesa diante da capacidade industrial ociosa e a ‘participação’ de dólares estadunidenses.

Para Tim (2016, p.3-4), o OBOR tem uma interpretação muito mais relacionada à perspectiva neoliberal do que ligada aos interesses geopolíticos, uma vez que a China tem um peso muito maior na economia internacional que a impulsiona a adquirir maiores responsabilidades em assumir liderança global, sendo uma resposta à dinâmica da globalização e interações. É muito mais uma continuidade política do atual sistema do que criação de nova ordem global.

Desta forma, o OBOR estabelece uma “reconfiguração espacial” ao conectar os fluxos de capital, bens e pessoas em todo o território asiático. Na mesma linha de raciocínio, Castells (apud TIM, 2016 p.8) interpreta o OBOR como uma “sociedade de rede” em que as áreas predominantes na economia política têm se tornado cada vez mais as redes globais entre as regiões metropolitanas com capital, informação e tecnologia.

No discurso neoliberal, uma das preocupações que centralizam os debates é internacionalização da moeda chinesa, o *renmimbi* (RMB) através da Rota. Enquanto alguns

economistas acreditam que o projeto tenha este objetivo secundário, outros preferem passar por este discurso de uma forma mais cautelosa. Para Tim (2016 p.10) embora o RMB possa ser utilizado para liquidar as transações comerciais entre os países no cinturão e ser utilizado como reserva do banco central, os fluxos de investimentos em dólares são bem maiores e a rota da seda é uma plataforma para utilizar a reserva de excesso de dólar. Na mesma linha, J.P (2017) argumenta que:

“China needs it because it provides an answer of sorts to some of its economic problems. And Asia needs it because of an unshakeable thirst for infrastructure. The belt and road initiative has plenty of problems but Mr Xi is determined to push ahead with it” (J.P, 2017).

Para Stiglitz (2015), a Rota da Seda e o AIIB são uma resposta às necessidades da região Asiática, uma vez que a falta de infraestrutura é uma barreira muito mais séria ao comércio do que tarifas comerciais impostas. Além disto é um corretivo à forma como o sistema financeiro foi criado em torno da manipulação de mercado, especulação e uso de informação privilegiada e sua ineficácia na tarefa principal de intermediar os agentes de poupança que procuram áreas de investimento em escala global. Desta forma, o AIIB tende a corrigir uma falha da atual arquitetura financeira e promover um “impulso pequeno, mas muito necessário para a demanda agregada global⁸”.

Ainda que a interpretação economicista priorize os resultados econômicos e comerciais, não desconsidera os resultados geopolíticos por trás do OBOR. Neste contexto, a geopolítica é vista como um fato secundário resultante dos interesses econômicos. Enquanto na interpretação geopolítica se discute os propósitos da China em expandir e acumular poder, as preocupações quanto ao uso de base naval exterior de Pequim de caráter ofensivo, a interpretação econômica desconsidera tais fatos como um objetivo principal.

As implicações geopolíticas para Summers (2016) seriam o resultado da ascensão contínua da China e sua crescente influência econômica global. Ainda que muitos pesquisadores comparem a Rota da Seda com a estratégia utilizada pelos Estados Unidos através do Plano Marshall para ampliação de poder, o autor entende que os resultados deste projeto têm um caráter

⁸ “The problem is a financial system that has excelled at enabling market manipulation, speculation, and insider trading, but has failed at its core task: intermediating savings and investment on a global scale. That is why the AIIB could bring a small but badly needed boost to global aggregate demand” (Stiglitz, 2015).

de desenvolvimento capitalista e contribuem para o sistema e ordem internacional existente através de cooperação e integração do que alterar a ordem atual de predominância estadunidense.

Neste contexto, Nicolas (apud FLORES, p. 57, 2016) discorda de tais preocupações geopolíticas supracitadas e justifica que, para incorporar uma base naval fora de seu território de defesa, a China precisa obter a aprovação de todos os países anfitriões. Considerando as disputas marítimas no sul da Ásia e as vantagens geográficas destes anfitriões, dificilmente os países localizados na região Indo - Pacífico vão abrir mão de uma vantagem nas negociações diplomáticas entre interessados na área, como Estados Unidos e Índia, para atender exclusivamente o interesse da China nas águas soberanas.

Outra evidencia para Nicolas (apud FLORES, et al, p.68, 2016) é que uma construção naval na região Indo - Pacífico, onde estão concentradas 75% das suas importações, não seria tão vantajosa diante a instabilidade da região, propícia a desencadear guerra e os ataques piratas nas rotas marítimas, além das ameaças de ataque indiano, que inviabilizaria qualquer atividade da base naval e não seria suficientemente vantajoso. Neste contexto, o interesse primordial é garantir a segurança da rota marítima através de infraestrutura nesta região, uma vez que, para o autor, a China não tem o interesse de colocar um ativo alto para investir em uma base marinha em uma região estrategicamente vulnerável. Além disto, tal postura estaria em contraste à sua agenda política e *slogan* de uma “Ascensão pacífica”.

No entanto, ainda que Nicolas (apud FLORES, et al, p.68, 2016) aponte evidências que negam uma estratégia naval militar da China, ele não desconsidera que o investimento em infraestrutura na rota marítima, resultará em maior fluxo de navegação chinesa e exigirá uma presença naval maior na região Indo - Pacífico para garantir a segurança e proteção às rotas e, conseqüentemente, abrirá uma vantagem estratégica maior, além de maior oportunidade de integração nas relações diplomáticas com os países da região.

De acordo com Ynuling (2015), a proposta OBOR foi lançada em um cenário de Globalização e demanda de longo prazo de duração, podendo durar séculos para concretização. Neste atual cenário, a China não é a única fonte capaz de prover ajuda financeira para este projeto. Há outras fontes externas, como o Banco Mundial e o ADB. Assim como o Japão pode ser um doador, neste contexto, é difícil que haja um ator para ditar as regras e dominar a geopolítica eurásiana através de um projeto de infraestrutura (YNULING, 2015),

Para Shen Digli (2015), a comparação entre o OBOR e o plano Marshall é incoerente, uma vez que no Plano Marshall, com o propósito de restabelecer a economia europeia após Segunda Guerra Mundial, foi um programa de curto prazo (1947 – 1951) ocorrido em um momento que os países não tinham alternativa a curto prazo para restabelecer suas economias, e os Estados Unidos, ilesos aos efeitos catastróficos da Segunda Guerra, tornaram-se o grande portador de empréstimos e capitais para os países, demandando concessão econômica aos países e liderando as regras do jogo impedindo o avanço da “influência comunista”, e o dólar como moeda de reserva internacional.

Por fim, a interpretação econômica sobre a rota marítima responde primeiramente a uma demanda comercial e ajuste ao atual sistema econômico por dar maior voz e atividade econômica aos países coadjuvantes da globalização. Isso pode ser observado pelo aumento das negociações internacionais entre China e países do sul da Ásia, especificamente Bangladesh, Myanmar, Nepal e Sri Lanka entre 2003 a 2011 atingiu cerca de U\$ 45 bilhões, o investimento bilateral entre estes países que em 2003 era U\$ 500 milhões de dólares, em 2011 se tornou U\$ 2,8 bilhões em um período em que ainda não havia sido divulgado o projeto da Rota da seda. Isto nos mostra a tamanha relevância de um projeto de infraestrutura para transformar uma região marítima instável em uma circulação segura (BRUNJES, et al, p. 04-07, 2013).

2.7. A interpretação realista à Rota da Seda

Ainda que não seja a teoria *mainstream* sobre a Rota da Seda, alguns autores empenharam a avaliar este projeto no viés geopolítico, sobretudo, para suporte à teoria geopolítica o capítulo seguinte busca dar suporte em alguns efeitos da Rota da Seda sob a ótica geopolítica. Diferente da visão economicista, os teóricos da escola realista analisam a atuação da China no projeto por cooperação multilateral como uma estratégia que a torna hegemônica na região, uma vez que o desenvolvimento de infraestrutura e acordos comerciais com Estados mais fracos e menos influentes não tem a mesma proporção de vantagens, desloca a China para uma posição de maior influência e poder regional.

Para Seixas (2017), a configuração da Nova Rota da Seda é uma estratégia da China para redefinir sua posição na hierarquia de poder internacional. Para alcançar seu objetivo principal utiliza-se da infraestrutura, uma vez que “mercados são abstratos sociais criados pelo ser humano, o elemento essencial para a criação de mercados é a construção de infraestrutura” e liderando o

processo de infraestrutura na Ásia, propõe um modelo de segurança regional ao mesmo tempo em que fortalece suas relações tensas com países vizinhos (SEIXAS, 2017, p. 62-66).

Não obstante, para Seixas (2017) o OBOR é um projeto geopolítico exercido através de estratégias geoeconômicas na qual sustenta simultaneamente a teoria desenvolvida por Mackinder (poder terrestre) e por Mahan (poder naval) em uma resposta de conter a influência e os avanços da hegemonia mundial, os Estados Unidos na região, além de redefinir a balança de poder na Ásia e sobressair em um ambiente de competição entre Índia, Japão, Rússia e Irã.

Já para Chatzky e McBride (2019) o OBOR também pode ser avaliado como uma resposta à agenda política anunciada pelo Barack Obama em 2011 como o “Pivô Asiático”. Além da competição entre Rússia, Índia e China há ainda a forte presença dos Estados Unidos na região que vem concentrando esforços em limitar a expansão marítima da China através de fortalecimento de acordos econômicos e bilaterais com Sri Lanka, Malásia, Mianmar e Filipinas contestando o plano de liderança regional da China.

2.8. A Posição da China

O posicionamento do Governo se sustenta nos cinco princípios e objetivos institucionalizados no documento oficial da Rota da Seda, ou seja, alcançar o desenvolvimento econômico através dos princípios de coexistência pacífica e benefício mútuo. Neste contexto, a Rota da Seda é como um *layout* estratégico de introdução ao sistema internacional sobre seus interesses nacionais. O documento oficial do projeto OBOR liberado pelos órgãos oficiais do governo em março de 2015 descreve o projeto com os seguintes princípios:

“The Belt and Road Initiative is in line with the purposes and principles of the UN Charter. It upholds the Five Principles of Peaceful Coexistence: mutual respect for each other's sovereignty and territorial integrity, mutual non-aggression, mutual non-interference in each other's internal affairs, equality and mutual benefit, and peaceful coexistence (CHINA, 2015).

O documento oficial deixa claro que o projeto tem uma interpretação econômica, enfatizando da necessidade de cooperação multilateral para que os países que participam possam alcançar os objetivos do projeto e garantir a paz regional e segurança mútua. Além da necessidade de uma coordenação política assim como a padronização de sistemas e normas técnicas para a viabilidade de um planejamento em projetos de infraestrutura e segurança.

“The Initiative is an ambitious economic vision of the opening-up of and cooperation among the countries along the Belt and Road. Countries should work in concert and

move towards the objectives of mutual benefit and common security. To be specific, they need to improve the region's infrastructure, and put in place a secure and efficient network of land, sea and air passages, lifting their connectivity to a higher level; further enhance trade and investment facilitation, establish a network of free trade areas that meet high standards, maintain closer economic ties, and deepen political trust; enhance cultural exchanges; encourage different civilizations to learn from each other and flourish together; and promote mutual understanding, peace and friendship among people of all countries (CHINA, 2015)”.

Isto mostra uma tendência do olhar da China sobre o projeto em uma perspectiva econômica para alcançar um desenvolvimento cooperativo entre os países OBOR e assim amenizar os conflitos extremistas e separatistas na região asiática. Para Wen Yang (apud WANG, 2016), o OBOR está baseado no desenvolvimento, já para Wang (2016) o OBOR se expande desde a estratégia diplomática norte e sul da China entrelaçando questões de segurança, para alcançar os objetivos econômicos. Apesar de o governo chinês introduzir o OBOR em 2013 como um projeto que tem uma ambição no crescimento econômico da região asiática, garantindo a segurança através de medidas cooperativas e investimento em infraestrutura, Wang (2016) defende que esta concepção não é algo novo, mas que tem sido desenvolvida ao longo da história da China.

Durante o governo de Mao Tse Tung (1949-1976) o sistema internacional, caracterizado pela polarização entre as influências dos Estados Unidos e União Soviética, assistia na Ásia à Guerra do Vietnã contra os exércitos dos Estados Unidos entre 1959 – 1975. O receio de sofrer uma invasão estadunidense, visto que o Vietnã está na fronteira com a China, fez com que o país se aliasse ao bloco da antiga União Soviética neste período. No entanto, partir da década de 1960, o antigo bloco soviético tentou controlar a política da China ameaçando a sua soberania e o governo de Mao Tse Tung se afastou da influência russa e se declarou como um país neutro de Terceiro Mundo, com objetivos e interesses em expandir cooperação internacional e se proteger de ameaças externas através da coexistência pacífica (WANG, 2016).

Diante a necessidade de ampliar novas relações bilaterais e afastar a influência soviética, o governo sucessor, de Deng Xiaoping (1978 – 1992) priorizou as reformas econômicas e a abertura de mercado de capital privado com parceria pública, período que desenvolveu as Zonas Econômicas Especiais da China (ZEEs), visto que também é um período que coincide ao fenômeno da globalização financeira. Neste período, se destaca um posicionamento da China em defender maior abertura e crescimento econômico como instrumento de garantir a paz e

segurança regional, o que Kissinger (1994) caracterizou como a política de diplomacia triangular entre Rússia, China e Estados Unidos, em 1969. Kung Yi Yang (2016) argumenta que a iniciativa da Rota da Seda em 2013 não é algo novo, mas uma continuidade do raciocínio estratégico de conter a influência das grandes potências, mantido desde a era Mao Tse Tung.

O governo de Pequim, apesar de ter um papel relevante na atual conjuntura internacional tanto no aspecto econômico quanto político, tem se posicionado e enquadrado como um país em desenvolvimento valorizando cooperação de eixo sul-sul em acordos comerciais que pregam a construção de promover a segurança regional através do campo econômico. Isto pode ser verificado na Cúpula da Ásia Oriental; Área de Comercio Livre China – Asean; BOAO *Asian Forum* – Fórum de cooperação China- África; APEC; Fórum China e Pacífico Sul (WANG, 2016).

Vários países que participam do projeto da Rota são considerados “em desenvolvimento”, e como a China também se considera neste mesmo parâmetro (em desenvolvimento), as regras para os termos de troca são próximos um do outro. Logo, podem desempenhar melhor os seus pontos fortes, e caminhar gradualmente para uma rede de zonas de livre comércio baseado na periferia. Para muitos, a prioridade da política externa de Pequim é promover medidas que atendam seus interesses econômicos e isto abrange principalmente o Oriente Médio. Uma vez que a China é o maior exportador para a região do Oriente Médio e norte da África e a maior importadora de petróleo do MENA⁹, há uma alta interdependência econômica nesta região, o que para Hindy (2017) vem justificando cada vez mais a aproximação da China com a Arábia Saudita.

Esta estreita relação econômica é importante mencionar que a China se tornou uma das maiores fornecedoras de armas e mísseis balísticos de alcance intermediário (IRBM's) uma vez que, os Estados Unidos têm se recusado a fornecer esse tipo de armamento devido a sua aliança com Israel desde a década de 1980. No entanto, a atuação política da China de não-intervencionista na guerra da Síria, e o crescimento das relações comerciais com o Irã, o principal adversário regional saudita, segundo Hindy (2017) fica claro a aproximação para atender os interesses econômicos e suas limitações em se unir a Arábia Saudita. Lembrando que o Irã também é visto como uma estação central no projeto OBOR.

⁹ MENA é um acrônimo utilizado na língua inglesa para referir-se ao Oriente Médio e o Norte da África na região (Middle East and North Africa).

A China é o maior parceiro comercial do Irã; o presidente Xi Jinping foi o primeiro líder internacional a visitar Teerã em janeiro de 2016, e o primeiro líder chinês a visitá-lo em 14 anos. Esta visita resultou em dezessete (17) acordos bilaterais para cooperação em áreas como energia, comércio e indústria, que teve prospecção de aumentar o comércio em até U\$ 600 bilhões nos próximos dez anos (HINDY, 2017).

2.9. Interpretação da Índia sobre o OBOR

De acordo com Minghong (2016), com relação ao sul da Ásia, a Índia tem predominância política e econômica, apesar de ter uma relação instável com seus vizinhos fronteiriços. O projeto marítimo da China que passa sobre esta área delicada coloca algumas preocupações sobre os conflitos regionais. No entanto o projeto OBOR tem encontrado resistência no sul da Ásia não pelo seu caráter econômico, mas geoestratégico que pode agravar ainda mais os conflitos já existentes.

As preocupações indianas recaem sobre o sentimento de ameaça das atividades navais da China no oceano Índico e as construções de portos em países como Paquistão, Sri Lanka e Bangladesh. Índia tem disputas de interesse nestas regiões, estes projetos mesmo defendidos com um viés econômico poderiam resultar em um cerco militar à Índia. Além disto, os Corredores China - Pakistan (CPEC) e Bangladesh – China – India - Myanmar (BCIN) atravessam questões delicadas como a região da Caxemira (MINGHONG, 2016). Para Minghong (2016) um projeto de tamanha dimensão que envolve a integração e conectividade entre povos não foi construído com base em um levantamento das necessidades dos atores sociais e locais, os efeitos e as limitações de cada ator, mas de um interesse unilateral que tende a gerar manifestações locais e intensificar os conflitos já existentes em locais sensíveis.

De acordo com Kundu (SHARMAK; KUNDU, 2016), a Índia vem se mostrando aberta para cooperar com a China no projeto OBOR principalmente quanto ao aumento da conectividade regional, ainda que haja preocupações que devem ser abordadas em conjunto como a questão aduaneira e a falta de informação e comunicação entre as partes, e a transparência de projetos. Estes são pontos que vêm sendo criticados e alertados como necessários de ajustes. Contudo, a Índia também não quer uma marginalização de transformações geoeconômicas na Ásia e região do Indo - Pacífico (SHARMAK; KUNDU, 2016, pg.46).

A rota Bangladesh – China - Índia - Myanmar, rotulada como BCIN, com objetivos de fortalecer e conectar o mercado desta região traz consigo preocupação quanto à segurança regional e a transparência do projeto. Ainda que o projeto tenha objetivos de benefícios mútuos, nem todas as áreas terão benefícios equivalentes e, em se tratando de áreas belicosas, há a necessidade de uma atenção redobrada.

Em relação ao CPEC, as terras Karakoram e o mar Gwadar têm relevância comercial e militar para estrangular qualquer posicionamento estratégico do governo indiano como a questão da Caxemira. No entanto, para a China o CPEC é um meio de sustentação para fins comerciais e não políticos e tem o objetivo de ligar a Província Kashgar da China ao Porto de Gwadar no Paquistão.

3. A geopolítica da Ásia

O objetivo deste capítulo é analisar os desafios da Nova Rota da Seda através dos principais atores na região e seus conflitos interestatais que, de certa forma, inviabilizam a execução do OBOR e os interesses da China. Parte-se de uma análise geral do século XX como os fatos que marcaram os principais atores de disputa na Ásia, seguido do contexto histórico de rivalidade entre os principais atores e suas disputas na região por via terrestre e marítima. Por fim, a intenção deste capítulo é evidenciar a Rota da Seda como uma resposta da presença estadunidense na região asiática de acordo com a visão de Spykman seguindo o viés geopolítico.

3.1. As disputas geopolíticas

Através de um retrospecto da história mundial e ao se verificar a localização dos grandes Impérios chega-se à conclusão que a maioria teve os mesmos destinos e proximidades: Ásia e seu entorno. Foi neste continente o surgimento das primeiras civilizações, da formação dos primeiros Estados-nação, do colonialismo, do mercantilismo e palco da Primeira Guerra Mundial. Por esses motivos e muitos outros, a geografia da Ásia e os acontecimentos históricos que influenciaram o sistema internacional, fazem este pedaço ser considerado a potência geoestratégica mundial (KAPLAN, 2013).

Em relação aos recursos energéticos em petróleo e gás natural, segundo Kumar (2009), os países ao redor do Golfo Pérsico detêm em conjunto um total aproximado de 62% das reservas mundiais de petróleo, enquanto os outros três países (Rússia, Cazaquistão e Venezuela) detêm outros 20%, além do Irã e Qatar deterem respectivamente a segunda e terceira maiores reservas mundiais de gás natural, atrás apenas da Rússia. Tais fatores são fundamentais para despertarem os interesses das principais potências a fazer da região palco de disputa para garantir a segurança energética de cada Estado.

De acordo com Visentine (2014), alguns fatos e acontecimentos na Ásia, a partir do século XX, foram determinantes para formulação do tabuleiro geopolítico e a conjuntura econômica internacional. A começar pela emergência do Japão como potência naval no Pacífico em 1905 e a sua expansão para a China e invasão às colônias europeias no sudeste asiático,

posteriormente ocasionou à Guerra Pacífico-Asiática (1941 – 1945) resultando na derrota japonesa e a utilização da primeira bomba atômica mundial nas cidades de Hiroshima e Nagasaki.

Não obstante, em 1949 a Revolução Chinesa liderada por Mao Tse Tung após a declaração de apoio ao bloco soviético em um contexto de Guerra Fria resultou em um isolamento diplomático internacional do Ocidente, e neste contexto a aliança entre os Estados Unidos e Japão foi reafirmada para a reconstrução japonesa como potência regional a fim de conter o avanço ao bloco soviético reordenando a hierarquia de poder no sistema internacional (VISENTINI, 2014). Em 1950, a Guerra da Coréia (1950-1953) tornou-se o local de disputa de influência e quase o confronto direto entre Estados Unidos e o Bloco da antiga União Soviética a do qual resultou na divisão da Península e um “empate” na competição entre a ideologia capitalista e socialista seguido da Guerra do Vietnã (1955-1975) que derivou a primeira derrota militar estadunidense na região asiática (PINTO, 2011, p.24).

Em 1962, as tensões fronteiriças entre Índia aliada ao bloco soviético e China se intensificaram conduzindo a confrontos armados da região do Tibete do Sul. O efeito deste enfrentamento gerou uma nova rivalidade na região asiática na qual a partir dos anos 1970 o cenário asiático é marcado pela ruptura sino-soviética e a reaproximação da aliança sino-americana em 1979 (PINTO, 2011, p. 25). Para Kissinger (apud Visentini, 2014) a aliança sino-americana foi o ponto chave que garantiu Beijing ocupar um assento permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU).

Nos anos de 1980, no aspecto econômico a Ásia chamou a atenção pela ascensão de um novo polo de poder consagrado como os Tigres Asiáticos (Coréia do Sul, Taiwan, Hong Kong e Cingapura) e, no aspecto geopolítico, a decadência do bloco soviético caracterizou o fim da Guerra Fria. A partir dos anos de 1990, diante da dinâmica do sistema financeiro internacional sobre a regência de políticas neoliberais e a instauração do Consenso de Washington intensificou-se a atuação dos blocos de integração regional na Ásia como a Associação Sul-Asiática para Cooperação Regional (SAARC); a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN); como a Organização de Cooperação de Xangai (VISENTINI, 2014).

3.2. Os principais atores na região da Ásia

Neste emaranhado de acontecimentos apontados durante o século XIX, vários atores que influenciam o tabuleiro geopolítico internacional estiveram presentes reforçando os aliados, blocos econômicos para atingir seus interesses e equilibrar a balança de poder na região. Cabe aqui o destaque para a China, Índia, Rússia, Península da Coreia (Norte e Sul), Paquistão, Japão e EUA.

Embora a produção de armas nucleares no Japão e Coreia do Sul não seja conhecida, os demais países citados anteriormente têm oficializado a produção de armamentos nucleares. Todos, sem exceção, têm conflitos de disputas territoriais na região e estão envolvidos em conflitos étnicos. Com exceção da Rússia, todos precisam de petróleo para alimentar suas economias, além da maior parte dos produtos importados e exportados serem realizados por via marítima que, de certa forma, dificulta a viabilidade dos projetos OBOR em uma região instável.

3.2.1. Península da Coreia

A Península da Coreia, localizada no leste asiático, região em que os conflitos têm a potencialidade de ameaçar a segurança internacional devido às tensões que envolvem a Coreia do Norte com seus testes nucleares e balísticos. Para Kaplan (2013) a península Coreana é o pivô do leste asiático cuja qualquer agitação afetaria a segurança internacional. A Península da Coreia encerrala o mar de Bohai, onde se encontra as maiores reservas chinesas de petróleo *offshore*; além da sua localização, pode controlar todo o tráfego marítimo no nordeste da China. Neste contexto de política externa com o desejo de expansão marítima da China, manter uma Coreia com o regime fechado é fundamental para sua estratégia e expansão, além do mais evita uma eventual reunificação da Península sob a égide da Coreia do Sul que significaria a maior presença de forças estadunidenses em sua fronteira.

Por outro lado, a Coreia do Norte com arsenal nuclear não é um cenário ideal, uma vez que também justifica a presença cada vez maior de bases militares dos Estados Unidos no Continente asiático para defender seus aliados. Portanto, os EUA utilizam a China como ator principal de intermediação com a Coreia do Norte, e esta, por sua vez, é apontada por Kaplan (2013) como o pivô para retrain a expansão chinesa via rota marítima e expandir cada vez mais suas bases militares.

Em paralelo com os Estados Unidos, o governo russo concorda que a política de paciência estratégica com Pyongyang já não é mais adequada, uma vez que pode favorecer o desenvolvimento do programa nuclear de mais um país asiático e, conseqüentemente, ameaçar seus vizinhos em troca de concessões. Além disto, aprova a necessidade de conter o desenvolvimento das ADM (Armas de Destruição em Massa) quando ainda não alcançaram todo o seu potencial. No entanto, discordam da postura dos Estados Unidos em não reconhecer a Coreia do Norte como um Estado soberano, além disto, não veem sanções aplicadas à Coreia como uma saída ao fim da crise. Neste sentido, desenvolver armamentos nucleares para a defesa nacional é uma questão que ameaça o equilíbrio de balança de poder na região como vem garantindo destaque e vantagens políticas para a Coreia do Norte como ator regional, razão pela qual tem impedido o governo estadunidense de agir em uma intervenção militar, como fizeram no caso do Iraque e Líbia.

3.2.2. *China e Japão*

Outro ponto de tensão é a disputa entre China e Japão sobre as ilhas Senkaku ou Diaoyu (como conhecido na China), localizadas no mar da China Oriental. As ilhas possuem 7 km² e estão sob jurisdição do Japão sem qualquer recurso natural valioso encontrado. Devido ao caráter de disputa há uma grande dificuldade de investigar o potencial econômico no subsolo marinho nestas ilhas, no entanto em se tratando de uma disputa respectivamente entre a segunda e terceira maiores economias do mundo, sendo que a China tem ogivas nucleares e o Japão é o maior aliado militar dos Estados Unidos, torna estas ilhas de muita relevância principalmente em um cenário onde Estados buscam expansão de poder e influência marítima.



Mapa 6: Área de disputa entre Japão e China

Fonte: MARTINS, 2013

3.2.3. China, Índia e Paquistão

As relações entre China e Índia foram marcadas por três confrontos militares: em 1962, em 1967 e em 1987. Ainda que tenham melhorado as relações comerciais entre ambas, que saltou de \$ 3 bilhões em 2000 para \$ 617 bilhões em 2010, e que tenham passado a cooperar também em acordos regionais como os BRICS, e a adesão à Rota da Seda e ao banco AIIB fundado pela China, ambas têm interesses estratégicos de expandirem suas influencias no oceano Índico sobre as rotas que atravessam suas mercadorias e recursos energéticos, da qual a predominância de uma, ameaça a expansão da outra (JAFFRELOT, 2011).

Um ponto sensível entre as duas potências é o reconhecimento sobre os territórios em disputa. Enquanto China resiste em reconhecer os estados de Arunachal Pradesh, Jammu e Caxemira de soberania Indiana, em represália Índia omite o reconhecimento de Taiwan e Tibete como soberania chinesa. Em 2009 Pequim tentou bloquear um empréstimo de \$ 2,9 bilhões do Banco de Desenvolvimento Asiático (ADB) destinado a um projeto em Arunachal Pradesh território do qual Pequim não reconhece soberania Indiana (JAFRELOT, 2011).

Outro ponto de atrito aconteceu em 2009-2010 em que as autoridades chinesas decidiram conceder os vistos para os habitantes de Jammu e Caxemira em folhas avulsas sem carimbar os passaportes indianos, uma forma de contestar a soberania destas sobre a Índia. Em resposta, Nova

Delhi anulou a visita oficial à China a qual estava confirmada (JAFRELOT, 2011). Índia e Paquistão mantêm relações estremecidas por disputas da região Caxemira, de nascentes dos rios que abastecem ambas as partes, pois a maior bacia hidrográfica do Paquistão tem sua fonte na região da Caxemira que se encontra no território sob jurisdição da Índia. Em 1960, foi assinado um Tratado das Águas da bacia do rio Indus para garantir que a Índia em um contexto de Guerra contra o Paquistão não tenha o direito de desviar o curso dos rios do qual deixaria o Paquistão sem fonte de água (GIELOW, 2019).

A Guerra entre as duas nações pela disputa da Caxemira, em 1947 a 1948, levou a divisão da região, em que um terço sob controle do Paquistão e o restante de controle da Índia. No entanto, essa divisão nunca chegou a um consenso satisfatório. Paquistão tem a predominância da população muçulmana e a região da Caxemira sob domínio da Índia é muçulmana, enquanto a Índia tem a predominância hinduísta. A Caxemira se tornou uma fratura geopolítica porque ambos os países da disputa desenvolveram armamentos nucleares e tem a proporção de ameaçar a segurança internacional. Um agravante no conflito foi o território do norte da Caxemira cedido pelo Paquistão para a China, do qual a Índia não reconhece (GIELOW, 2019).

Já as relações entre China e Paquistão são amistosas, a começar pela aliança militar como a produção conjunta dos primeiros caças JF-17 em 2009, o planejamento da construção de rodovias para conectar ao Porto de Gwadar, além da central hidrelétrica que os chineses estão construindo acima da entrada do rio na Índia, que pode alterar sua vazão (JAFRELOT, 2011). Neste contexto, enquanto China fortalece suas relações com Paquistão para frear a expansão da Índia, esta reforça sua aliança com os Estados Unidos e Japão para conter a China.

Além da rivalidade por questões territoriais, China e Índia também disputam suas influências por via marítima, enquanto a Índia quer manter sua potencialidade e controle sob o Oceano Índico responsável pela passagem por mais da metade de suas mercadorias, defronta com a expansão do “colar de pérolas chinês”¹⁰ e a proliferação de mísseis no planalto tibetano que também depende das rotas no oceano Índico para obter seus recursos energéticos que provém do Oriente Médio (JAFRELOT, 2011).

¹⁰ O termo “colar de pérolas” foi utilizada pela primeira vez em um documento interno do Departamento de Defesa dos Estados Unidos intitulado “*Energy futures in Asia*”. (VAZQUES, apud PATROCÍNIO, 2013). A China nunca utilizou esse termo oficialmente. O termo refere-se a iniciativa estratégica da China em construir diversos portos ao longo das principais rotas petrolíferas desde o Mar da Arábia até o Mar do Sul da China para formar um cordão que de certa forma ameaça a supremacia da Índia na região (PATROCÍNIO, 2018).

3.2.4. Rússia e Ásia Central

De acordo com Kaplan (2013), a Rússia é a maior potência territorial do mundo e sua principal via de acesso ao mar é bloqueado por gelo durante vários meses do ano, em decorrência a este aspecto, sua expansão e estratégia consistem pela via terrestre, um dos temas centrais de Mackinder. Após o declínio do bloco soviético em 1991, ainda que seja uma potência militar com uma base aérea no Casaquistão, no Quirguistão e o Tadjiquistão, que consentem a patrulha russa nas suas fronteiras com o Afeganistão (KAPLAN, p.185-186, 2013), Seixas (2017) aponta um descrédito ao status de potência internacional diante a perda de influência no *Heartland*.



Mapa 7: Rússia e Ásia Central

Fonte: WISSEL, 2016.

Após a ruptura sino-soviética e o fim do bloco soviético, em 1991, a criação da Organização da Cooperação de Xangai (OCX), em 2001, foi um importante instrumento para reaproximação sino-russa e para a reintegração global da Rússia. Ambas com o mesmo objetivo de conter a expansão dos EUA no continente Asiático tem demonstrado este alinhamento no posicionamento de questões globais, como a China absteve de condenar a Rússia na Ucrânia, a Rússia já se demonstrou favorável à China em relação a Taiwan nos conflitos no Mar do Sul da China (SEIXAS, 2017).

Em uma análise de período no curto prazo, Pequim respeita a influência da Rússia na Ásia Central, mas se opõe a dominância da Rússia na região, pois é preferível se relacionar com Estados soberanos a subordinados ao Império Russo. Não obstante, após a intervenção armada da Rússia na Ucrânia em 2014, as instituições financeiras e os países do Ocidente retaliaram por sanções econômicas, sendo a China sua única opção a recorrer por suporte financeiro. Além disso, também se beneficia dos investimentos chineses na região e à Rota da Seda que contribui para gerar estabilidade na região e conter o extremismo religioso.

3.2.5. Os Estados Unidos da América

Embora não seja o objetivo deste trabalho aprofundar a política externa dos Estados Unidos entre 2001 a 2018 na Ásia e como se manteve sua estratégia para garantir sua presença na região, tal política foi se alterando de acordo com os acontecimentos e agenda política interna de cada governo. Devido a importância de tal país e suas relações com o país analisado, será feita uma breve análise da forma como se manteve a influência da hegemonia mundial numa região rica em recursos energéticos em disputa com outros atores na região.

George W. Bush, eleito presidente dos EUA, entre 2001 a 2009, se destacou pelo discurso de combate ao terrorismo caracterizado pelo discurso maniqueísta entre o bem e mal logo após o atentado às Torres Gêmeas e outros pontos do país, declarando guerra a Al Qaeda e todos os grupos terroristas de alcance global. Os EUA combateriam o mal a qualquer preço marcado pela “Guerra Global contra o terrorismo” na Doutrina Bush. Em resposta a presença estadunidense na região, países considerados pelo governo estadunidense como parte do Eixo do Mal, aceleraram neste período as políticas de programas nucleares como Irã, Coreia do Norte e Síria.

Tiveram destaques neste período a intervenção armada dos Estados Unidos no Oriente Médio, como: a invasão ao Iraque em 2003 e a Guerra do Afeganistão, iniciada em 2001 até o momento presente (2018). Além disto o maior investimento em bases aéreas e navais na Ásia, assim como um enfraquecimento das atuações das tradicionais Organizações Internacionais em que o governo estadunidense age de maneira *ad hoc* em trâmites informais, passando por cima das regras internacionais. Como resultado, iniciou uma postura unilateral favorecendo priorizando acordos bilaterais.

Em 2008, a crise financeira internacional desencadeada pelos Estados Unidos, marcou a ascensão da China neste período como o motor da economia mundial. O crescimento da Índia e a

reafirmação de potências como a Rússia e o Japão exigiram do governo americano foco maior no leste asiático, para reafirmar sua hegemonia global. Não foi por acaso que no governo Barack Obama (2009 a 2017) a primeira viagem internacional da secretária de Estado, Hillary Clinton, foi a Ásia, com o discurso de que “os EUA estavam de volta”, como também Obama foi o primeiro presidente dos EUA a participar da cúpula leste Asiática ASEAN.

Ainda que Obama tenha atuado em políticas de reativar a presença militar dos EUA no Leste Asiático, através do fortalecimento da aliança com a Coreia do Sul, o acordo militar com a Austrália em 2011, o maior marco do governo Obama na região foi o acordo de Parceria Transpacífico¹¹ ou TPP (em inglês, *Trans-Pacific Partnership*) pelo qual tinha objetivo de oferecer um contraponto à crescente influência econômica e política da China. Neste contexto, o governo Obama apostou em uma ordem multilateral liberal, reafirmando o potencial dos Estados Unidos no cenário internacional, mas dividindo as responsabilidades e custos quando necessário aos outros Estados. Reconheceu a importância e ascensão da China no sistema internacional, assim como buscou contrabalancear a China na região asiática por meio de alianças militares aos Estados mais afetados ao expansionismo chinês como Filipinas e Malásia, assim como defendeu as denúncias do Japão contra a movimentação chinesa próxima a ilha de concessão japonesa Senkaku, em disputa.

De acordo com Brzezinski (apud Padula, p.37-39, 2018) o fim da Guerra Fria que desencadeou o reconhecimento legítimo dos Estados Unidos como uma superpotência mundial foi o grande lance para que os Estados Unidos pudessem liderar os novos desafios geopolíticos do século XXI, no entanto após o atentado 11 de setembro de 2001, a luta maniqueísta seguida pelos postulados de Bush deixou obsoleta a visão estratégica geopolítica de longo prazo, resultando na decomposição do seu poder relativo. Ainda na opinião de Brzezinski, o governo seguinte do Obama, também não executou as mudanças necessárias para uma estratégia ao longo prazo, enquanto a Europa neste mesmo período - governo Bush e Obama - tornou-se enfraquecida e desunida; a Rússia e a Turquia à mercê da comunidade ocidental e, a China neste mesmo período aumentou sua capacidade econômica, militar e política na Eurásia (apud PADULA, p. 37- 39, 2018).

11 Voltado mais especificamente a consolidar garantias para o investimento externo direto; redução de barreiras comerciais promover integração econômica e liberalizar comércios e investimentos além de estabelecer normas comuns aos signatários (GUEDES, 2015).

Já o governo de Donald Trump, que assumiu a presidência dos EUA a partir de 2017 até o momento atual (2019), tem um posicionamento diferente do governo anterior. Se antes o governo Obama atuava através de um discurso e acordos multilaterais, Trump tem adotado políticas protecionistas, preferindo acordos bilaterais e utilizando um discurso de América em primeiro lugar; um exemplo que reflete tal agenda política foi a retirada dos Estados Unidos ao acordo do TPP e a Guerra comercial¹² com a China (LAPORTAS, 2018).

Brzezinski (apud Padula, 2018) propõe que os Estados Unidos deveriam exercer o papel de promover um “Ocidente ampliado” cooperando com os países que buscam evitar o domínio da China na região da eurásia, mas evitando qualquer conflito para que não seja arrastado a uma Guerra. Não obstante, aumentar os laços com a China para reduzir as chances de conflitos e liderando na iniciativa de garantir equilíbrio entre os rivais, se aproximando neste contexto da Rússia e Turquia devido respectivamente a localização estratégica e a influencia histórica de cada uma na Ásia como estratégia de garantia a sua liderança na Organização do Tratado do Atlântico Norte assinado em 1949 (OTAN) e equilíbrio na balança de poder mantendo seu status de liderança global (apud PADULA, p. 39, 2018).

Por fim, para Brzezinski, ainda que a China tenha tido uma estratégia geopolítica assertiva, ameaçando o equilíbrio de poder na Eurásia e a estabilidade da supremacia estadunidense, não é o objetivo da China substituir o papel dos Estados Unidos no sistema internacional, até porque ela se beneficia do atual jogo político bem como sua posição de não assumir tamanhas responsabilidades, porém é notável que seu crescimento e potencial na região da Eurásia representa um desafio estrutural na distribuição de poder global, principalmente na interação entre Estados Unidos, Rússia, Japão e Índia (apud PADULA, p. 35- 40, 2018).

3.3. A Relevância das Rotas Marítimas na Ásia

O mar do sul da China (MSC) ou também conhecido como Mar da China Meridional está localizado no sudeste Asiático, que abrange à China, Taiwan, Malásia, Brunei, Indonésia, Singapura, Vietnã e Filipinas. É considerada a zona de tráfego comercial marítimo mais movimentado do mundo, pois é por ali que chegam todos os recursos necessários para a produção

¹² Em junho de 2018 o governo Trump anunciou aumentar as tarifas de produtos importados da China que se encontra em 10% para 25%, em resposta China impôs tarifas de 25% sobre 128 produtos dos EUA como soja, carros, aviões e etc (LAPORTA, 2018).

de bens e materiais da China e região, além de corredor de passagem entre os Oceanos Índicos e Pacíficos. O acesso de saída deste espaço são os estreitos localizados no sul do MSC de Malaca, Sunda, Lombok, Makassar nos quais passam anualmente mais de 50% da frota mercante mundial (FERNANDES, 2018).

Em 2016, quase 40% do comércio global de gás natural liquefeito (GNL) ou cerca de 4,7 trilhões de pés cúbicos atravessaram o mar do Sul da China. Malásia e Catar são dois exportadores de GNL e quase 60% das suas rotas atravessam o MSC, como também Omã, Brunei e Emirados Árabes embarcam entre 84% a 100% de suas exportações e o Japão considerado o maior importador do mundo de GNL recebe mais da metade da sua mercadoria importada por meio do mar do sul da China (EIA, 2017).

O MSC é ponto de passagem de um terço de todos os itens comerciais do mundo conduzidos por mar e metade das demandas energéticas do sudeste da Ásia passam por lá. Além de dar acesso ao Oceano Índico - principal via mundial de deslocamento de hidrocarboneto entre Estados - esta região enfrenta alguns desafios como a pirataria; o radicalismo islâmico; a ascensão naval da Índia que ameaça os interesses da China; os gargalos geográficos congestionados dos estreitos da Indonésia (Malaca, Sunda, Lombok e Macáçar) por onde maior parte da frota de petróleo e mercadorias da China tem de passar. (KAPLAN, 2013, p. 224 – 225).

3.3.1. Os Estreitos na região Asiática

O Estreito de Sunda localizado entre as ilhas de Sumatra e Jaya na Indonésia conecta o Oceano Índico ao mar de Java com extensão de 100 km e 30 km de largura. Devido ser mais curto e mais largo que o estreito de Malaca, permite a passagem de navios de grande porte como avião, porém o tráfego é limitado devido a profundidade baixa que alcança até 20 metros, mas devida a sua pequena largura dificulta ações de pirataria.

O estreito de Lombok localizado entre Bali e Lombok nas ilhas da Indonésia que conecta o Oceano Índico com o mar de Java tem comprimento de 60 km e uma largura entre 20 a 60 km e profundidade atingida cerca de 250 metros sendo o mais profundo até mesmo que o Estreito de Malaca. Por isso é o preferido para transitar mercadorias muito mais pesadas, porém bem mais estreito que o estreito de Sunda; além disso, é onde mais se gasta dias para realizar as rotas, custo de fretes ocasionando maior custo e riscos.

Já o estreito de Malaca, que interliga os oceanos Índico – Pacífico controlado por Singapura e Estados Unidos é o principal canal de transporte marítimo para a China, Japão, Coreia do Sul e Taiwan. Mais de 70% de mercadoria e recursos naturais que chegam à China atravessa este estreito, ou seja, a maior parte de sua fonte econômica e fluxo energético dependem deste estreito tornando um ponto fundamental de segurança estratégica da China, quem o controla, detém na mão a fonte de crescimento e estabilidade política da China. Não obstante, é a melhor opção de se conectar com o sul, sudeste e leste da Ásia, e devido a sua importância enfrenta grandes ataques de pirataria, atentados terroristas e disputas para o controle da região (FERNANDES, 2018).

No norte do MSC encontra-se o estreito de Luzon e Taiwan. O estreito de Luzon, localizado entre a ilha filipina de Luzon e a parte sul da ilha de Formosa, que conecta o mar das Filipinas com o MSC para além do oceano Pacífico, com comprimento de 250 km, tem sua importância nesta região caracterizada pela passagem de numerosos cabos submarinos e fontes de comunicação para China, Coreia do Sul, Taiwan e Japão. Já o estreito de Taiwan, localizado entre a China continental e a ilha Formosa, possui 180 km de largura que distanciam estes dois pontos, seu valor na região refere-se por já ter sido palco de vários conflitos entre China e Taiwan, lembrando que Taiwan tem garantia de defesa por parte dos Estados Unidos caso sofra algum ataque e pode ser um ponto de deflagração (FERNANDE, 2018).

Além de ser a rota comercial de maior importância, somado a grande atividade de pesca como principal fonte de renda de países ao redor como Filipinas, Malásia, a região também é uma das poucas áreas que se sabe que contém recursos de petróleo e hidrocarbonetos, mas ainda não há um consenso exato sobre a dimensão destes recursos¹³, devido justamente às disputas de interesses territoriais sobre ilhas e áreas marítimas envolvendo Brunei, China, Taiwan, Malásia, Filipinas e Vietnã, que interferem no avanço das pesquisas, tornando palco de interesse e confronto entre as duas maiores potências globais: China e Estados Unidos.

A Agência EIA (2013a) declarou que os campos de petróleo e gás natural no mar do sul da China estão mais próximos dos países das linhas costeiras e não das ilhas contestadas. Ainda assim, a disputa pela região é justificável pelo fato de ser uma das maiores e mais importantes

13. Enquanto a Agência de Energia Americana (EIA em inglês) em 2013 estimou a existência de 11 bilhões de barris de petróleo e aproximadamente 190 trilhões de metros cúbicos de gás na região, a Chinese National offshore Oil Company (CNOOC) estimou em 2012 a existência de 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de metros cúbicos de gás natural (EIA,2013a).

rotas comerciais e de energia transoceânica do mundo. Quem controla a região, ganha relevância e força nas decisões políticas sobre rotas comerciais, por estas razões atrai interesses e disputas por países na região e por outros países fora do continente motivados pelos ganhos estratégicos e pela importância da região (EIA, 2013a).

3.3.2. As Disputas Marítimas no MSC

Para tratar das disputas marítimas sobre as ilhas ao redor do MSC e assim assegurar a estabilidade e o desempenho das suas atividades locais, existem os acordos internacionais. Especificamente para o MSC existe a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) assinado em 1982 que entrou em vigor apenas em 1994 definindo e delimitando as zonas e soberanias dos Estados sobre seus mares e sua costa marítima regulando e delimitando até onde é direito legítimo a exploração econômica de uma região que segue em disputa, há também a Declaração da Conduta das Partes do MSC (DOC) criado em conjunto pelo bloco ASEAN lançado em 1999.

O CNUDM estabelece três zonas que delimitam a soberania dos Estados sobre posses marítimas. As três zonas seguem referência de acordo com a linha de base determinada por onde a linha do mar é o ponto mais baixo antes da terra firme. A primeira zona refere-se onde os Estados costeiros exercem soberania legítima sobre o mar, solo e subsolo, liberando apenas as passagens de embarcações comerciais, livres de guerra, que se estende sobre 12 milhas a partir da linha de base no mar.

A segunda zona é a contígua, que pode alcançar até 24 milhas náuticas onde o país pode exercer todas as medidas preventivas e necessárias para garantir sua segurança antes que qualquer embarcação tanto comercial ou de guerra alcance a primeira Zona, além de controle aduaneiro e sanitário. Já a terceira zona pode alcançar até 200 milhas náuticas a partir da linha base que garante aos Estados a soberania e posse dos recursos naturais no solo e subsolo marítimo (PINOTTI, 2015).

No entanto, aos países que tem suas costas opostas ou postas ao lado às de outros Estados é negada a extensão das zonas e Mar territorial, exceto para quando há um precedente histórico ou outra circunstância especial. Uma vez que o MSC se enquadra na regulação de costas opostas ou adjacentes, muitos países que disputam as ilhas na região argumentam que há precedentes históricos que lhes assegurariam a posse legítima e controle da região de interesse.

Ainda que existam o Tratado e o Acordo regional, as dificuldades para se avançar na solução de conflitos nas ilhas para garantir a segurança regional permanecem. De modo geral, enfrentam os seguintes entraves: a ausência de consenso comum entre as nações para finalizar os acordos; em restringir ou não a utilização dos espaços disputados; liberação da pesca nas áreas de conflito; se deve permitir atividades militares próximos ao conjunto das Spratly. Apesar das pressões externas como dos Estados Unidos e Japão, as negociações continuam abertas e progride de forma gradual. O MSC é de extrema importância para executar a rota marítima OBOR e por isto tem maiores reivindicações e presença da China que tem um poder assimétrico referente aos outros países que estão na disputa das regiões, ao passo que estes recorrem em uma aliança com os Estados Unidos para contrabalançar o poder e frear o expansionismo chinês na região. São os arquipélagos Pratas, *Spratlys*, *Paracel* e *Arrecife de Scarborough* todos localizados no MSC.



Mapa 8: Disputas no Mar do Sul da China

Fonte: (MEDIUM, 2016)

3.3.3. As Ilhas Pratas

As Ilhas Pratas ou nomeadas como ilhas Dongsha estão sob a administração de Taiwan. Constituídas por 2,8 km², são um ponto de disputa entre Taiwan e China, uma vez que a China não reconhece a independência das ilhas, quem vêm se auto declarando como “Um país, dois sistemas” no esforço de uma reunificação. Vale reforçar que Taiwan tem tratado de cooperação

mútua e de segurança com os Estados Unidos, no qual este tem compromisso na defesa militar caso a ilha sofra agressão, que colocaria em confronto direto contra a China.

3.3.4. Arquipélago de Paracel

O Arquipélago de Paracel, composto aproximadamente por 130 ilhas e recifes espalhados numa extensão de 15 mil km², é palco de disputa entre Taiwan, Vietnã e China despertando interesses devido a zona pesqueira e localização estratégica no mar de maior movimentação comercial. A China, assim como Taiwan, defende precedente histórico¹⁴ para legitimar suas demandas na região, uma vez que reconhecido precedente histórico dá plenos direitos sobre a região assim como a legitimação de regulamentações políticas de navegação sobre o local.

3.3.5. Ilhas Spratly

As Ilhas Spratly localizadas no centro do MSC são constituídas por um arquipélago de aproximadamente 750 ilhas, ilhéus, atóis e recifes cerca de 390 mil km². As Ilhas são uma das mais movimentadas sob o tráfego marítimo comercial, sendo disputadas entre Brunei, China, Filipinas, Malásia, Taiwan e Vietnã, com exceção de Brunei todos os países ocupam alguma das ilhas Spratly.

Em 2015, imagens satélite revelaram que a China estava construindo uma pista de pouso além de outras ações como esforços em construção de ilhas artificiais¹⁵, investindo em infraestrutura como prédios de apoio, cais de carga e possíveis antenas de comunicação por satélite ampliando milhares de metros. Tais manobras levaram as Filipinas instaurarem uma ação

14A China faz referência a documentos oficiais de várias dinastias como a Han Ocidental (206 a.C – 9 d.C) que apontavam através de mapas que as ilhas já eram utilizadas e serviam como ponto de conexão do comércio regional, assim como a dinastia Ming (1366 – 1644) identifica em seu mapa três locais que corresponderia às Ilhas Spratly e Paracel. Porém diante das limitações técnicas cartográficas desse período dificulta a padronização das localizações e nomes das ilhas. Já o Vietnã defende sua soberania sobre as ilhas Spratly e Paracel em precedente histórico através dos mapas elaborados nos anos de 1630 – 1653. A oficialização das posses do Vietnã sobre a ilha Paracel teria acontecido pela primeira vez em 1816, tendo este se responsabilizado por atividades administrativas e das patrulhas das ilhas e águas adjacentes (PINOTTI, 2015).

15 A Construção de ilhas artificiais acontece em torno das ilhas naturais já existentes; para isso precisa-se em uma introdução geral de muitas rochas e recifes de corais. Contudo, para as ilhas suportarem pistas de pouso e instalações militares estas demandam muita areia, para isso a China utiliza frota de dragas, navios projetados para retirar e transportar materiais do fundo do mar (MESQUITA, 2018).

contra a China na Corte Internacional de Haia com o apoio dos Estados Unidos em 2016 (MESQUITA, 2018).

O Tribunal Internacional de Haia anunciou que tais manobras executadas como as reivindicações da China alegando precedente histórico são ilegítimas, reafirmando que a construção de ilhas artificiais viola a Convenção das Nações Unidas de 1982 sobre o direito do mar¹⁶. No entanto, a China vem ignorando e recusando reconhecimento sobre a decisão da Corte de Haia. As imagens a seguir evidenciam o progresso da ilha artificial Fiery Cross Reef próximas ao arquipélago de Spratly (MESQUITA, 2018).



Mapa 9: Fiery Cross Reef em 2006

Fonte: MESQUITA, 2018.

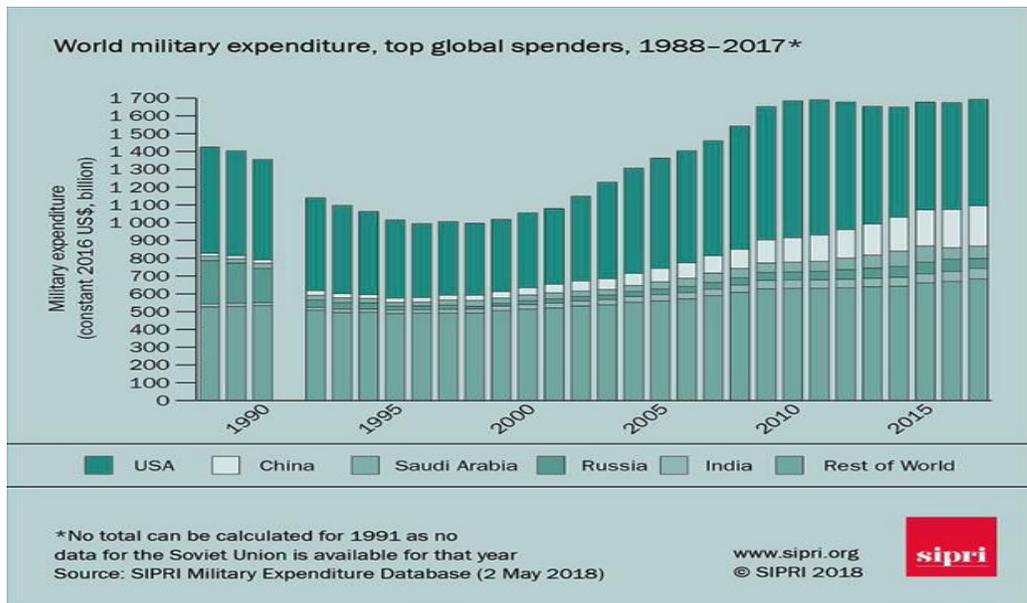
16 (TRIBUNAL... 2016).



Mapa 10: Fiery Cross Reef em 2017

Fonte: MESQUITA, 2018.

A junta naval estadunidense tem declarado e enviado vários relatórios para o tribunal internacional sobre a militarização e expansão de navios de guarda costeira e navios de guerra da China, que vem marcando território em áreas de livre passagem no Mar do Sul da China. O progresso da base militar em Spratly é um exemplo, além disso, analistas vem projetando o interesse de uma nova base militar Chinesa em *Scarborough Shoal* que devido a sua localização geográfica deixaria a capital das Filipinas em uma área de fácil ataque. A tabela a seguir, comprova como a China vem aumentando suas despesas militares, enquanto os gastos dos Estados Unidos permanecem constantes.



Mapa 11: Despesas Militares Globais entre 1988-2017

Fonte: SIPRI, 2018.

Enquanto os Estados Unidos denunciam a expansão chinesa, a China alega que são os EUA que estão militarizando o mar do sul da China, enviando navios de guerra americanos com mais frequência para as águas próximas a ilhas artificiais de Essays (posse chinesa). A última operação contabilizada desse tipo foi em maio de 2018 quando dois navios de guerra americanos navegaram perto das ilhas de Paracel (MYERS, 2018).

Para Kaplan (2013) há uma corrida armamentista nos mares do continente asiático, pois enquanto os Estados Unidos concedem à Taiwan mísseis de defesa antiaérea e sistemas avançados de comunicação militar, japoneses e sul-coreanos se dedicam a desenvolvimento de submarinos, e Índia avança fortalecendo sua marinha. Considerando as disputas supracitadas no espaço marítimo, percebe-se um ajuste de equilíbrio de poder a favorecer a cada um (KAPLAN, p.228, 2013).

Em decorrência da queda do bloco soviético, em 1991, e a independência do Turcomenistão, Uzbequistão, Tadjiquistão, Cazaquistão e Quirguistão impulsionou aos Estados Unidos a aplicar políticas estratégicas para afastar influência da Rússia sob os novos Estados independentes, através do discurso de combate ao terrorismo, os Estados Unidos se manteve presente na consolidação da estrutura militar e defesa, além de interesses comerciais e recursos naturais que a região contém.

A riqueza de recursos naturais da Ásia Central reflete nas negociações comerciais, onde empresas ocidentais investem aproximadamente 13 bilhões de dólares no Cazaquistão e cerca de 8 bilhões de dólares no Azerbaijão desde 1993, ainda que envolvido na alta tensão de conflitos étnicos, marcado por ataques terroristas. Em tais países encontram-se a presença militar dos Estados Unidos como no Tadjiquistão e Quirguízia, e negociações com a Rússia simultaneamente como Cazaquistão e Armênia. Pois, enquanto os Estados Unidos cumprem o papel de reformar a base de defesa e treinamento aos oficiais, os russos oferecerem armamento a baixo custo (CHETERIAN, 2003).

Neste contexto, o governo chinês vem buscando diversificar suas parcerias produtoras de recursos energéticos para não depender restritamente de alguns países, uma vez que já depende desse insumo. Sendo assim, suas relações com países da África Subsaariana e América do Sul vem consolidando cada vez mais. No caso, a Venezuela, a China possui dois contratos comerciais firmados conhecidos como o *Fundo Pesado I* (2007) e II (2009) no qual a Venezuela paga empréstimos contraídos com bancos estatais chineses através de remessas de petróleo (FERNANDES, 2018, p. 96).

O Sudão do Sul, que exporta 80% de sua produção para o país asiático, também tem contratos comerciais com a China que em troca, tem benefícios para receber armas, visto que, ainda há conflitos territoriais com o Sudão do Norte. O Irã, sendo o terceiro maior produtor da Organização de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), tem sofrido retaliações estadunidenses, que incluiu retirá-lo do sistema financeiro americano e quaisquer negócios com sua participação. Vários países recusaram, como a França, a manterem acordos comerciais; mas não amedrontaram a China, que adotou novas medidas para que esta retaliação internacional não afetasse suas relações comerciais e interesses estratégicos (CHINA..2018b).

4. Os Projetos Aprovados pelo AIIB à luz Geopolítica

Os conflitos e as disputas que marcam a Ásia, caracterizados por interesses de países com potencial nuclear e militar, e diante a grande demografia populacional dos países envolvidos, como China, Paquistão, Índia, Rússia e a presença dos Estados Unidos, de certa forma, impedem a consolidação de um único ator controlando as regras do jogo na região. Neste contexto, a China para alcançar liderança e controle das rotas que passam suas mercadorias e recursos energéticos utiliza da liderança de projetos de infraestrutura na Ásia para sobressair aos demais. Destaca-se o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) fundado pela China e que, oficialmente, não se diz ter relação direta aos projetos Rota da Seda, ou instrumento para atender os interesses da agenda de Pequim (SUOKAS, 2018). Para investigar tal afirmativa, o objetivo é analisar os projetos aprovados pelo banco, e verificar se há uma predominância dos interesses chineses ou de fato para atender as demandas da região de forma multilateral.

Para isto, os projetos AIIB serão analisados através de três fatores: 1) se a localização do país contemplado ao financiamento é estratégica para a China promover a Rota da Seda; 2) se é fonte de recursos energéticos ou 3) se é estratégico para criação de rotas alternativas às existentes. O que se pretende fazer, no entanto não é analisar cada projeto em si, mas interpretá-lo através destes fatores e verificar se há relação com outros projetos bilaterais entre China e cada membro, e outras variáveis geopolíticas que não estão descritos no projeto.

4.1. O AIIB

O Banco de investimento em Infraestrutura Asiático (AIIB) iniciou suas operações em janeiro de 2016, composto por 87 membros e com um fundo total de investimento em torno de 7 bilhões de dólares¹⁷. O banco é regido pelas regras do direito público internacional e diferente dos Estados, não possui competência geral, ou seja, o Banco só pode exercer seus poderes concedidos a ele de acordo com a carta constitutiva (AIIB, 2018a).

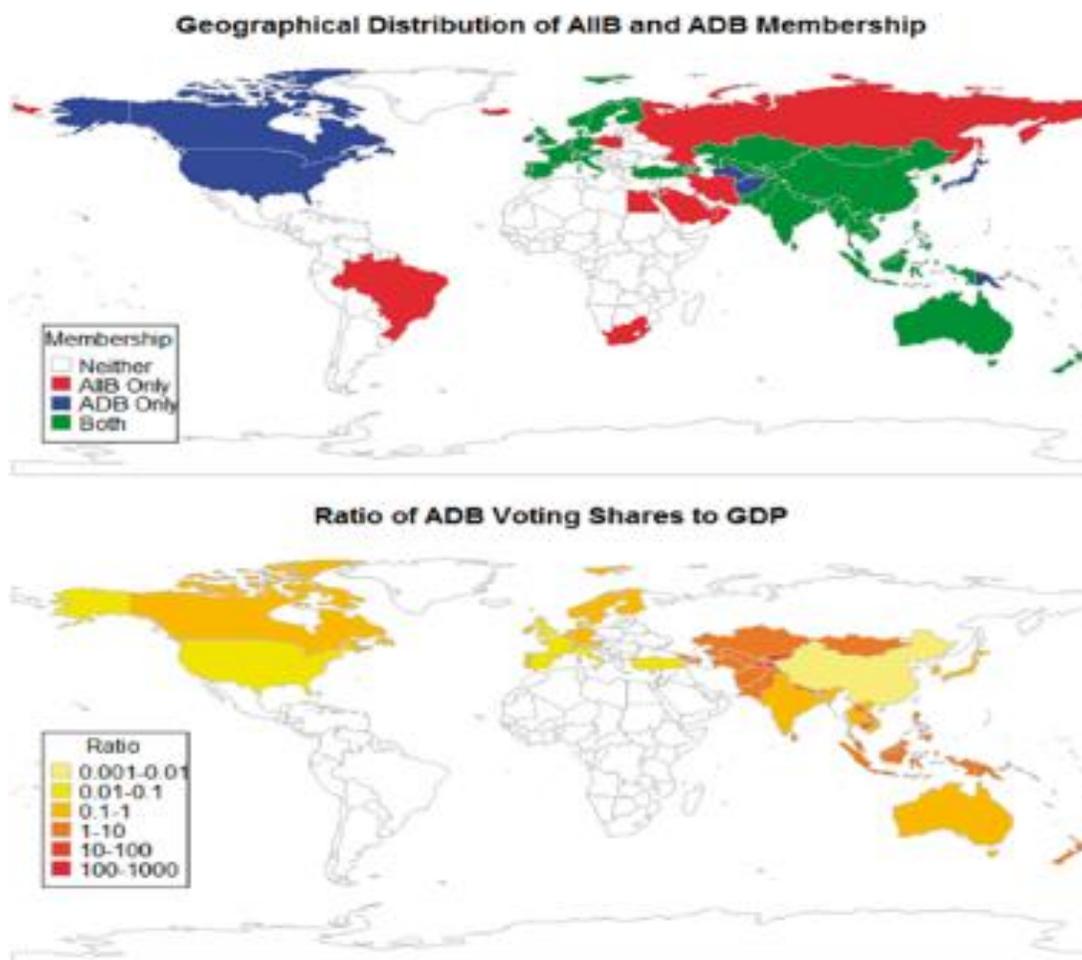
¹⁷Contagem realizada em 15 de novembro de 2018 no site oficial AIIB.

O Regime jurídico como sua fonte de poder delega as funções e competências atribuídas ao Conselho de Governadores, Conselho de Administração e ao Presidente. Cabendo aos governadores adotar regras e regulamentos; ao Conselho de Administração de estabelecer políticas e adotar as regulações de funcionários. Neste sentido, é um quadro de governança hierárquico, onde o presidente é o único cargo independente que pode adicionar novas políticas nas regulações, mas não pode alterá-las ou prejudicá-las (AIIB, 2018a).

Já o poder de voto leva em consideração a contribuição em capital de cada membro; o tamanho de sua economia; voto simples que cada membro recebe de forma igualitária e 600 votos são direcionados para cada membro fundador do banco que assinou a ata constitutiva até dezembro de 2015. Por ser um banco regional, 75% dos fundos do banco pertencem aos membros regionais tendo a China a única com poder de veto (AIIB, 2018a).

De acordo com o presidente do AIIB, Jin Liqun, a iniciativa da nova Rota da Seda anunciada em 2013, e o AIIB que iniciou suas operações em 2016, apesar de ambos serem propostos pela China, tem objetivos diferentes, porém se a iniciativa da Rota conter projetos viáveis em infraestrutura poderão ser contemplados pelo AIIB. Não obstante, defende que não é concorrente do Banco de Desenvolvimento Asiático (ADB) fundado pelo Japão, mas uma alternativa para dar suporte às debilidades de infraestrutura na região (SUOKAS, 2018).

O AIIB não é a única instituição financeira presente na Ásia que financia projetos de infraestrutura, O ADB atua na região desde os anos de 1960, assim como o Banco Mundial e Banco Europeu para Reconstrução e Desenvolvimento (BERD) também financiam projetos de infraestrutura na Ásia. No entanto, segundo Wang (2018), o AIIB e o ADB em relação aos membros das instituições que se sobrepõe, caracteriza uma disputa diretamente na região da Ásia. Enquanto o AIIB tem a participação da Rússia, Brasil e África do Sul que não são membros do ADB, por outro lado, os Estados Unidos, Japão e Canadá são membros do ADB e não estão no AIIB. A tabela abaixo contextualiza os membros do AIIB e o ADB na região.



Mapa 12: A distribuição geográfica dos membros AIIB e ADB

Fonte: WANG, 2018.

Para Panda (2017), existem duas características que diferenciam o AIIB das demais instituições financeiras internacionais. A primeira é o fato de o conselho de administração não ser permanente e, a segunda, o fato de ter um modelo de investimento flexível, sem muita burocracia e complicações. Se por um lado tais peculiaridades ganham confiança internacional pela rotatividade do quadro do Conselho Administrativo, por outro lado, há os que apontam como uma possível fraqueza e tendencioso para a China influenciar o processo de tomada de decisão (PANDA, 2017).

Além disto, um fato que não passou em branco sobre a influência da China na tomada de decisões do AIIB foi a rejeição da entrada de Taiwan¹⁸ no banco. Taiwan se candidatou como membro fundador do banco em março de 2015 quando as negociações sobre o estatuto do banco ainda estavam acontecendo, mas sua entrada foi negada com o argumento de que o artigo três da Ata Constitutiva do banco declara que “caso um solicitante não seja soberano ou não seja responsável pela condução de suas relações, o pedido de adesão será apresentado ou acordado pelo membro do banco responsável e por suas relações internacionais” (PANDA, 2017). Não obstante, o presidente do banco Jin liqun alegou que Taiwan poderia tentar se eleger através do Ministério das Finanças da China como fez Hong Kong que também não foi aprovado como membro, mas sua aplicação foi canalizada pelo Ministério das Finanças da China (PANDA, 2017).

4.2. Projetos

De acordo com a constituição do banco, os projetos são aprovados conforme os critérios preliminares de seleção que estão incluídos no programa de investimento contínuo, discutido e aprovado pelo Comitê executivo regularmente. O primeiro passo é o mutuário enviar um relatório de apresentação do que se destina, e viabilidade da execução do projeto, caso seja aprovado este primeiro passo o AIIB pode solicitar uma inspeção no local, exigir maiores detalhes técnicos e financeiros sobre a documentação.

Logo após essa apresentação, a equipe de projeto do AIIB juntamente com o mutuário do projeto trabalhará juntos para definir e planejar o cronograma, riscos do projeto e medidas de mitigação, custos e forma de pagamento. Após submetido ao Conselho do AIIB e aprovado pela diretoria o representante do mutuário e o vice-presidente e diretor de investimentos do AIIB assinam os contratos de empréstimos e de projetos em uma data mutuamente acordada, o empréstimo se torna efetivo após o cumprimento das respectivas condições de efetividade e dos requisitos legais.

¹⁸ O fim da Guerra Civil na China em 1949 resultou da vitória do Partido Comunista e o partido derrotado se refugiou na Ilha de Taiwan, a qual tem um governo eleito democraticamente e não se considera parte integrante da China. No entanto, Pequim considera a ilha como uma de suas províncias e adota o discurso de “Um país, dois sistemas” pressionando a reunificação chinesa. Já Taiwan se considera um país soberano com sua própria jurisdição, moeda, embora nunca tenha declarado formalmente a independência recebe apoio econômico e militar dos Estados Unidos (RFI, 2019).

O próximo passo é caracterizado pela função do banco em garantir a prontidão para evitar atrasos na implementação do projeto, isso inclui na aquisição de recursos como no recrutamento de pessoas para avaliação técnica e gerentes de projetos e estrutura como sala de escritório e todo suporte para prestar consultoria. Já o mutuário é responsável por implementar o projeto em tempo hábil. Todos os projetos aprovados estão ligados diretamente à infraestrutura dividida nos setores de: Água; Energia; Multisetor; Telecomunicação; Transporte; Urbano e Outros. O projeto de multisetor visa desenvolver mercados de capital de dívida para infraestrutura regional na Ásia emergente que terá uma carteira de crédito de \$ 500 milhões. Já o setor relacionado a ‘outros’ refere-se ao projeto na Turquia em promover infraestrutura nos campos de energia, tratamento de água e telecomunicação. A tabela abaixo apresenta os objetivos, setores e países dos 32 projetos aprovados da criação do banco até dezembro de 2018.

Tabela 1: Projetos aprovados no AIIB entre 2016-2018

País	Setor	Data de aprovação	Objetivo geral
Filipinas	Água	27/09/2017	Aprimorar gestão de inundação.
Indonésia	Água	24/06/2018	Modernizar o setor de irrigação.
Egito	Água	28/09/2018	Saneamento e tratamento de água.
Índia	Água	07/12/2018	Aprimorar abastecimento de água e distribuição.
Bangladesh	Energia	24/06/2016	Aumentar a capacidade e distribuição de energia.
Mianmar	Energia	27/06/2016	Construção de usina de energia de turbina à gás de ciclo combinado.
Paquistão	Energia	27/09/2016	Projeto hidrelétrico de extensão da Tarbela.
Azerbaijão	Energia	21/12/2016	Projeto Transatlântico de gasoduto Natural (TANAP).
Bangladesh	Energia	22/03/2017	Aprimorar a eficiência de fornecimento de gás natural.
Índia	Energia	02/05/2017	Aprimorar o fornecimento de distribuição de energia.
Tajiquistão	Energia	15/06/2017	Projeto hidrelétrico de reabilitação Nurek.

Egito	Energia	04/09/2017	Programa em Energia solar
Índia	Energia	27/09/2017	Fortalecer a capacidade de distribuição de energia elétrica ao sul da Índia.
China	Energia	08/12/2017	Melhorar a qualidade do ar e reduzir poluição do ar
Bangladesh	Energia	09/02/2018	Aumentar a capacidade de geração de energia em Bhola.
Turquia	Energia	24/06/2018	Fortalecer a segurança energética e a expansão da capacidade de armazenamento de gás
Indonésia	Multisetor	22/03/2017	Operacionalização de fundo regional de desenvolvimento de infraestrutura em diversas áreas.
Indonésia	Multisetor	22/03/2017	Projeto de segurança operacional de barragens.
Índia	Multisetor	15/06/2017	Investir em plataformas e empresas de serviços de infraestrutura em diversas áreas
Ásia	Multisetor	27/09/2017	Fundo para fornecer aos investidores capital que promova desenvolvimento e coop. Regional
Índia	Multisetor	24/06/2018	Mobilizar capital de setor privado para setores de infraestrutura

Indonésia	Multisetor	07/12/2018	Fornecer infraestrutura para o desenvolvimento de um novo destino turístico na região de Mandalika em Lom - bok.
Projeto Regional	Multisetor	18/12/2018	Criação de carteira de crédito para viabilizar projetos de infraestrutura em toda a região.
Omã	Telecomunicação	08/12/2017	Aumentar a alfabetização digital e produtividade de seu capital humano.
Tajiquistão	Transporte	24/06/2016	Melhorar a conectividade do país na Rede Rodoviária interregional e no Corredor de Cooperação Econômica regional da Ásia Central
Paquistão	Transporte	24/06/2016	Desenvolver o Projeto de Rodovia Nacional M-4 facilitando a mobilidade para os portos marítimos de Gwadar e Carachi
Omã	Transporte	08/12/2016	Aprimorar a eficiência de transporte e logística, redução de custo e tempo do porto de Duqm e a nova Zona Econômica Especial de Duqm
Georgia	Transporte	15/06/2017	Construção de uma nova rodovia para fornecer um desvio para a cidade portuária de Batumi
Índia	Transporte	04/07/2017	Melhorar a conectividade das estradas rurais em Gujarat

Índia	Transporte	08/12/2017	Expansão do metrô em Bangalore para fornecer conectividade norte-sul.
Índia	Transporte	11/04/2018	Gerir eficiência da rede de rodovias rurais em Madhya Pradesh
Índia	Transporte	28/09/2018	Ampliar a conectividade do transporte rodoviário em Andhra Pradesh
Indonésia	Urbano	24/06/2016	Acesso a infraestrutura urbana e serviços em favelas na Indonésia
Turquia	Outros	28/08/2018	Desenvolvimento de infraestrutura em diversas áreas.

Fonte: Elaboração própria através do site oficial AIIB .

Apesar da diversidade de projetos aprovados, o presente trabalho preocupa-se em analisar e interpretar, à luz geopolítica, os projetos que atendem os interesses estratégicos da China na região. Ainda que o presidente do banco AIIB e analistas chineses venham descrevendo que o banco é multilateral e não tem correlação direta com a Rota da Seda, assim como as decisões da diretoria e as licitações para executar o projeto estão seguindo o padrão internacional competitivo, SUOKAS (2018) parte-se da hipótese de que alguns projetos tendem a oferecer vantagens assimétricas para a China complementando projetos bilaterais que já estão em execução.

Neste contexto, serão analisados dois setores de infraestrutura que mais refletem nos interesses da agenda de Política Externa da China: o setor de energia e transporte. No quadro acima, existem doze projetos aprovados no setor de energia e oito projetos aprovados no setor de transporte até 2018. Para identificar quais projetos têm capacidade de atender os interesses geopolíticos da China, foram analisados a partir de três fatores iniciais: (i) se a localização do país selecionado é estratégica para a China; (ii) se o país possui recursos energéticos ou tem importância na rota de fluxos energéticos para a China; (iii) qual a vantagem singular da China ao desenvolver infraestrutura em cada país analisado. Partindo desta premissa, observou-se que nem todos influenciam ou são estratégicos diretamente para a China.

Além disto, dos 32 projetos, 09 serão analisados de acordo com os fatores supracitados. Destacam-se os países: Azerbaijão e Geórgia, considerados localização estratégica que conecta a Europa e a Ásia, além de fortalecer a presença da China na Ásia Central; o Tajiquistão, que apesar de não ter recursos energéticos é uma região vulnerável para conflitos étnicos além de fazer fronteira com a China, Afeganistão e Paquistão; Bangladesh, devido a sua proximidade com a Baía da Bengala, permite maior influência sob a Orla do Oceano Índico; Omã, que além da abundância de recursos naturais sua proximidade ao Estreito de Hormuz; Mianmar, devido a sua posição geográfica considerada uma rota complementar ao Estreito de Malaca e Paquistão que apesar de não ter recursos energéticos o Porto de Gwadar tem uma posição estratégica além de contrabalancear a influência da Índia na região. O quadro abaixo destaca quais projetos serão analisados e que atendem aos interesses geopolíticos da China na região.

Tabela 2: Projetos Aprovados pelo AIIB convergentes aos interesses Geopolíticos da China na Asia

País	Setor	Data	Co-Financiadores	Valor financiado pelo AIIB (milhões)	Custo final
Bangladesh	Energia	24/06/2016	-	\$ 165	\$ 262.29 milhões
Mianmar	Energia	27/06/2016	IFC/ ADB	\$ 20	Aguardando a aprovação.
Paquistão	Energia	27/09/2016	BM	\$ 300	\$823.5 milhões
Azerbaijão	Energia	21/12/2016	BM/ EIB/ EBRD/ BP/BOTAS TURKEY/RSP	\$ 600	\$ 8.6 bilhões
Bangladesh	Energia	22/03/2017	ADB	\$ 60	\$ 453 milhões
Tajiquistão	Transporte	24/06/2016	EBRD	\$ 27.5	\$ 105.9 milhões
Paquistão	Transporte	24/06/2016	ADB/ DFID	\$ 100	\$ 273 milhões
Omã	Transporte	08/12/2016	-	\$ 265	\$353.33 milhões
Georgia	Transporte	15/06/2017	ADB	\$ 114	\$ 315.2 milhões

*Elaboração própria através do site oficial AIIB¹⁹.

¹⁹ IFC (Cooperação financeira internacional) / ADB (Banco de desenvolvimento Asiático)/ BM (Banco Mundial)/ EBRD (Banco europeu para Reconstrução e Desenvolvimento)/ BP (*British Petroleum*)/ RSP (Recursos do Setor Privado)/ DFID (Departamento Financeiro Internacional do Governo do Reino Unido).

4.2.1. TAJIQUISTÃO



Mapa 13: Tajiquistao

Fonte: WORLD FACTBOOK, 2019.

A posição geográfica do Tajiquistão chama atenção devido aos países localizados na sua fronteiras, como o Afeganistão que além de deter gás natural tem bases instaladas e controlados pela Al Qaeda, responsável pelo atentado às torres gêmeas nos Estados Unidos; a Leste fronteira com a China; fronteira com Uzbequistão com predominância de recursos naturais como carvão e rota de passagem para o Cazaquistão rico em reservas de petróleo. Até 1991, o Tajiquistão foi controlado pelo bloco soviético; após sua independência, em 1992, a restrita e escassa infraestrutura e logística sem acesso ao mar deixou em uma situação isolada e vulnerável aos conflitos ao seu redor.

O Tajiquistão é um dos países mais vulneráveis da Ásia Central, no qual importa 70% da alimentação para sustento da sua população de aproximadamente oito milhões de habitantes contabilizados em 2017, 50% do seu PIB corresponde à dívida pública, além de uma economia dependente de remessas de trabalhadores que o expõe ainda mais a choques externos²⁰ e crises financeiras internacionais. Além disto, sua geografia formada por uma região montanhosa ao sul

²⁰De acordo com o Banco Nacional do Tadjiquistão, o valor das entradas de remessas (em dólares) foi reduzido de 35% - 40% em 2015 devido à recessão na Rússia, além da desaceleração do crescimento dos outros principais parceiros comerciais do Tajiquistão como a China, o Cazaquistão e a Turquia (AIIB. p.3. 2016).

e sudeste é uma porta de refúgio aos insurgentes do Taliban, e o fluxo de narcotráfico que atravessa a região (CIA FACTBOOK, 2018a).

As relações comerciais com a China foram estabelecidas logo após a dissolução com a União Soviética. Em 2002 o valor de comércio e mercado entre os dois países alcançaram cerca de 2 bilhões de dólares, sendo a China um dos maiores parceiros comerciais. Em 2011, o Tajiquistão assinou um acordo seguindo as normas do direito internacional em que entrega mais de 1000 km² de extensão à Cordilheira Pamir, que faz fronteira com China, Tajiquistão e Afeganistão, para a jurisdição da China, sendo esta a maior investidora de energia e infraestrutura no país (TAJIKISTAN... 2011).

Em relação à área de transporte, o país tem uma estrutura limitada. Como não há costa marítima e este se encontra a 3 mil km de distância do porto mais próximo, os custos de transportes estão entre os mais altos do mundo e o país é altamente dependente da rede rodoviária que representa mais de 90% do tráfego total. Não obstante, o setor rodoviário encontra-se obsoleto diante a falta de infraestrutura, manutenção e investimento, e é neste contexto em que os bancos de desenvolvimento financiam projetos para promover infraestrutura e conexão entre nas principais vias para atrair emprego e fortalecer o comércio na região.

O AIIB juntamente com o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento (BERD) e o Governo da República do Tajiquistão no montante total de \$ 105.9 milhão cumpre o objetivo de reativar uma seção da estrada em Dushanbe que estende até à fronteira com Uzbequistão, o qual faz parte do Corredor Regional de Cooperação Econômica da Ásia Central 3²¹ (CAREC) que conecta à China aos corredores 2, 4 e 5 da (CAREC). A responsabilidade da obra está sob o Ministério dos Transportes do Tajiquistão e a empreiteira contratada para execução da obra foi a *China Xinjiang Beixin Construção & Engenharia (Group) Co. Ltd*. A qualidade da construção foi controlada pela *SAI Consulting Engineers Pvt.ltd*, da Índia (OPENING.. 2018). Neste contexto, a China tem vantagem singular, uma vez que a localização do Tajiquistão faz divisa com países produtores de óleo e gás natural, e é também um corredor de conexão entre China e Cazaquistão

²¹O Corredor 3 faz parte do Programa de Cooperação Econômica da Ásia firmado em 2001 com 11 países membros: Afeganistão, Azerbaijão, China, Geórgia, Cazaquistão, Quirguizistão, Mongólia, Paquistão, Tajiquistão, Turquemenistão, Uzbequistão. Desde 2001 o CAREC tem mobilizado mais de \$31.5 bilhões de investimentos em setores de transporte, energia e desenvolvimento de corredores econômicos de ligação entre os países membros (CAREC, 2018).

para a Ásia Central nas redondezas do mar Cáspio, do qual a China demanda recursos naturais e vem fortalecendo sua influência na região em projetos de infraestrutura.

Em 2017, foi aprovado outro projeto pelo AIIB, mas na área de energia no Tajiquistão. Apesar de dispor de usinas hidrelétricas que fornecem quase 95% de toda a eletricidade no país, o setor energético do Tajiquistão enfrenta dificuldades em garantir fornecimento adequado e fiável de eletricidade principalmente em períodos sazonais de inverno. O Banco Mundial aponta a necessidade de reabilitação para garantir o fornecimento adequado e superar a escassez de eletricidade no inverno, o qual impacta nas perdas econômicas estimadas em R\$ 200 milhões ou 3% do PIB (AIIB, 2017).

O AIIB, juntamente com o Banco Mundial e *Financing Gap*, financiaram o projeto com o custo total estimado de \$ 350 milhões do qual 60 milhões refere-se ao AIIB. O projeto consiste na reabilitação da maior usina hidrelétrica do país, Nurek, assim como aumenta a capacidade de geração de energia construída ou reabilitada no âmbito do Projeto e aprimorar os recursos preventivos de segurança das barragens contra riscos hidrológicos (AIIB, 2017).

Não obstante, o Tajiquistão é considerado um Estado fraco e tem divisa com a China e, diante a sua geografia montanhosa, é também opção para rota de refúgio de grupos como a Al Qaeda na região, ou seja, não é interesse da China que seus vizinhos com conflitos internos permanentes estejam propensos a invasões e sejam alvos de interferência militar de outros atores, como EUA. Até porque a China é a maior parceira econômica do país que, através do Tajiquistão, facilita a conexão outros corredores econômicos entre China e o restante da Ásia, garantindo rotas seguras e estabilidade em suas fronteiras.

4.2.2. PAQUISTÃO

O Paquistão é o quinto país mais populoso do mundo (superior a 200 milhões de habitantes), o quarto com maior gasto militar, potência nuclear, e com conflito permanente com a Índia sobre a região da Caxemira. O país possui um litoral com 1046 km de extensão ao longo do mar da Arábia e do Golfo de Omã. Além disto, sua localização oferece uma rota mais curta para China e Afeganistão de acesso aos portos marítimos da Ásia Central, além de possuir terras férteis (AIIB, 2016b).

O sistema rodoviário no Paquistão é a principal rota comercial para conectar a Ásia Central aos seus portos marítimos de Gwadar e Karachi. Neste contexto, o sistema de transporte

representa cerca de 10% do PIB e 6% do emprego total, no entanto, grande parte da rede rodoviária do país encontra-se sem manutenção e ajustes necessários que restringem a integração comercial da região aos Portos paquistaneses. O AIIB aprovou um financiamento de \$ 100 milhões para o projeto da Rodovia Nacional M-4 (Shorkot Khanewal) em 24 de junho de 2016, que é cofinanciado pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) por \$100 milhões, pelo Departamento para o Desenvolvimento Internacional do Governo do Reino Unido (DFID) por \$34 milhões e o investimento do governo Paquistanês de \$39 milhões. O projeto inclui a construção de terraplanagem; pavimentação de concreto asfáltico, construção de pontes, estrutura de travessia (passagens subterrâneas e galerias de tubulação) bem como melhorias na estrada e engenharia de segurança (AIIB, 2016b).

De acordo com o AIIB, o objetivo do projeto será na obtenção de um corredor de transporte mais eficiente e seguro entre Islamabad, Faisalabad e Multan para garantir maior conectividade entre as várias partes do Paquistão e segurança no fluxo de comércio que conecta a Ásia Central à China e o Porto de Gwadar. A empreiteira selecionada para executar o projeto AIIB foi a *China Railway Construction Corporation* (TIRBUNE, 2015). O Porto de Gwadar, localizado no Paquistão, no mar da Arábia, tem sua localização estratégica para o sul da Ásia, a Ásia central e a Ásia ocidental além de estar próximo do Estreito de Ormuz por onde se estima²² que passa diariamente cerca de 19% do petróleo mundial, como também está na foz do Golfo Pérsico com capacidade para tornar-se um polo econômico da região asiática. Em termos militares e estratégicos, o Porto de Gwadar pode ajudar a China a monitorar as rotas marítimas do Golfo Pérsico, além de ser uma rota alternativa para a China ao Estreito de Malaca caso este seja bloqueado pelos Estados Unidos.

²²(EIA, 2017)



Mapa 14: Porto de Gwadar

Fonte: WALSH, 2013.

O Projeto da Seção Nacional de Auto estrada M-4 Gojra-Shorkot atende às iniciativas do OBOR, uma vez que complementa o Corredor Econômico de conexão entre Paquistão e China (Porto de Gwadar à Província no Nordeste da China – Xinjiang). Conhecido como CPEC (China – Pakistan Economic Corredor), este dará à China livre acesso ao sul da Ásia, proximidade ao Golfo Pérsico e ao Oceano Índico, aumentando o fluxo de comércio e crescimento econômico na região para o Paquistão. Se por um lado é um projeto que atende os interesses chineses e beneficia o Paquistão, por outro, há a preocupação da Índia sobre o projeto que desafia sua projeção como potência marítima regional e seus interesses no Golfo Pérsico, pois o Oceano concentra 90% das mercadorias e recursos naturais que chegam à Índia. Além disso, a Índia e o Paquistão ainda têm conflitos armados sobre a disputa da região de Caxemira e demarcação de fronteiras.

Neste contexto, o CPEC que simboliza a aliança bilateral entre China e Paquistão sobre investimentos aplicados para a utilização do Porto, somado ao projeto aprovado AIIB de investimento em estrados e rodovias no Paquistão contribui para a China desenvolver alcançar seus objetivos sob a Rota da Seda que permite melhorar seu comercio crescente na Ásia Central, Oriente Médio e África reduzindo a distância e custos entre a rota marítima e terrestre. Uma vez que China e Paquistão apresentam fortes relações comerciais e são aliados no desenvolvimento de ogivas nucleares e mísseis balísticos, a maioria das armas e equipamentos bélicos do Paquistão

vem da China. As preocupações e análises que o governo indiano, Japão e Estados Unidos apresentam é a predominância e controle da China sobre as rotas marítimas na região asiática. Ainda que a China utilize um discurso de coexistência pacífica e econômica para construção de portos sua predominância e poder assimétrico garante controle e vantagens inquestionáveis.

De acordo com Kinge (2017) as companhias Chinesas têm sido fortemente incentivadas pelo governo a participar da construção de portos e outras infraestruturas na região, cinco de dez maiores portos de Contêineres do mundo estão na China e outro em Hong Kong, sua guarda costeira possui a maior frota de segurança marítima do mundo. A tabela a seguir evidencia a estratégia da China no controle de investimentos em portos na região do Oceano Índico diante as disputas geopolíticas que marcam a região.

Country	Container port	Chinese company	Shareholding of Chinese company
Malaysia	Kuantan Port	Guangxi Gulf Port Group	40%
Singapore	Singapore Container Port	COSCO Pacific	49%
Myanmar	Kyaukphyu Port	China National Petroleum Corporation (CNPC)	50.9%
Sri Lanka	Colombo International Container Terminal Hambantota Container Port	China Merchants Holdings (International) China Harbor Engineering Corporation	65%
Pakistan	Gwadar Port	China Overseas Port Holding Company	40-year lease agreement for operating and managing port
Egypt	Safaga Port	COSCO Pacific	20%
Djibouti	Djibouti Container Port	China Merchants Holdings (International)	23.5%

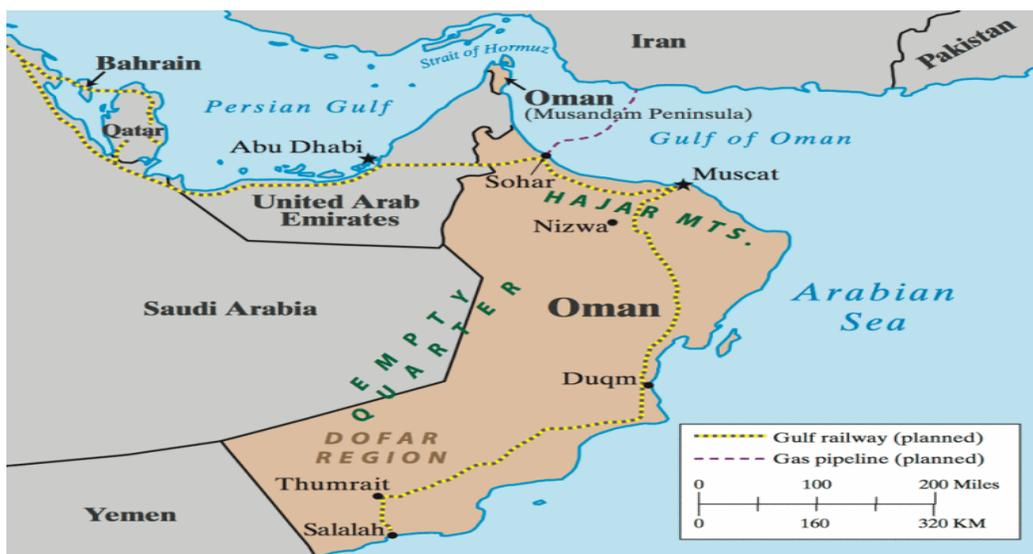
Tabela 3: Companhias Chinesas Presentes em vários investimentos de portos na região do Oceano Índico.

Fonte: PANNEERSELVAM (2018).

O Porto de Gwadar é um modelo onde Pequim usou seu *Know how* comercial e força financeira para garantir uma base comercial estratégica que vem tendo ocorrência de visitas ou embarcações da Marinha do exército de libertação do Povo, simbolizando um prenúncio de contingência militar no longo prazo. Afinal, há uma linha tênue que diferencia investimentos em obras de infraestrutura em portos para a construção de base navais, uma vez que construído infraestrutura e ser convertido em uma base naval apesar de não ser usual, não é impossível (KINGE, et al, 2017).

Contudo, os projetos de investimento em infraestrutura, também geram impactos sociais negativos. Ainda que China tenha sido aliada do Paquistão a fim de manter balanço de poder contra a Índia na região, há uma forte resistência e oposição das companhias chinesas na região por grupos separatistas, como é o caso ocorrido em novembro de 2018, do ataque ao Consulado da China na cidade portuária em Karachi, ateando fogo em carros do lado de fora do Consulado, onde dois policiais foram mortos e dois civis. Os grupos separatistas acusam o governo Chinês de “explorar nossos recursos” no Paquistão (BEECH, 2018).

4.2.3. OMÃ



Mapa 15: Omã

Fonte: EURASIA, 2018.

Omã é um país árabe localizado na costa sudeste da Península arábica, de regime monárquico absolutista do qual o Sultão Quaboos Bin Said Al Said tem sido o líder hereditário do país desde 1970, e compartilha jurisdição com Irã sobre o Estreito de Ormuz. O país também está no grupo dos dez maiores exportadores de GNL do mundo além de ser o segundo maior exportador deste produto no Oriente Médio, superado apenas pelo Qatar. Desde 2011, o país é observador do Fórum dos Países Exportadores de Gás, mas não faz parte de organizações internacionais como a OPEP.

Não obstante, é considerado um país de alta renda, e extremamente dependente da exportação de óleo, um terço do PIB é derivado de produtos relacionados a gás natural e petróleo. Em 2015, Omã produziu cerca de 981 mil barris de petróleo bruto por dia, diante da baixa nos preços mundiais de petróleo, Omã teve um déficit orçamentário de 4,6 bilhões em 2015 mesmo com o nível significativo de exportações de petróleo. Foi a primeira nação árabe a exportar óleo para a China, desde 1983 sendo seu maior parceiro comercial, exportando cerca de 44% de seus recursos para a China (GORVETT, 2018).

O Estreito de Ormuz, localizado entre Irã e Omã, com cerca de 38 km de distância entre os dois países é um dos principais pontos de estrangulamento e uma das rotas mais importantes do comércio internacional de relevância geopolítica e geoeconômica, uma vez que os maiores exportadores de petróleo encontram-se na região do Golfo do Pérsico, o Estreito de Ormuz é crucial para as importações e exportações dos países do Golfo e para o mercado de energia global sendo um ponto de tensão entre Irã e Estados Unidos.

Enquanto Irã garante uma imagem do Estreito de Ormuz como seu quintal estratégico²³, e mantém presença militar no estreito, os Estados Unidos implementam sanções econômicas para conter sua expansão marítima e projeto nuclear. Não obstante, os Emirados Árabes reivindicam três ilhas de domínio do Irã na região: Abu Musa, Greater Tumb Island e Lesser Tumb e os demais países árabes se unem com o apoio dos EUA para enfraquecer a supremacia marítima do Irã no Estreito, uma vez que todos estes países são dependentes da funcionalidade e atividade do estreito de Ormuz (GORVETT, 2018).

Neste contexto, Omã vem atuando na região como um país neutro e mediador de conflitos, garantindo sua segurança e parcerias comerciais tanto com Irã diante o laço histórico, comercial, como também os Estados Unidos diante a acordos de cooperação contra o terrorismo em alguns tópicos, treinamento militar, e acordos bilaterais, além de manter uma aliança estável com os demais países árabes em projetos de infraestrutura e relações comerciais. (GORVETT, 2018). Diante deste jogo diplomático de Omã com os demais, somado a abundância em seus recursos naturais é um país de extrema relevância para a articulação de interesses sob o Estreito de Ormuz.

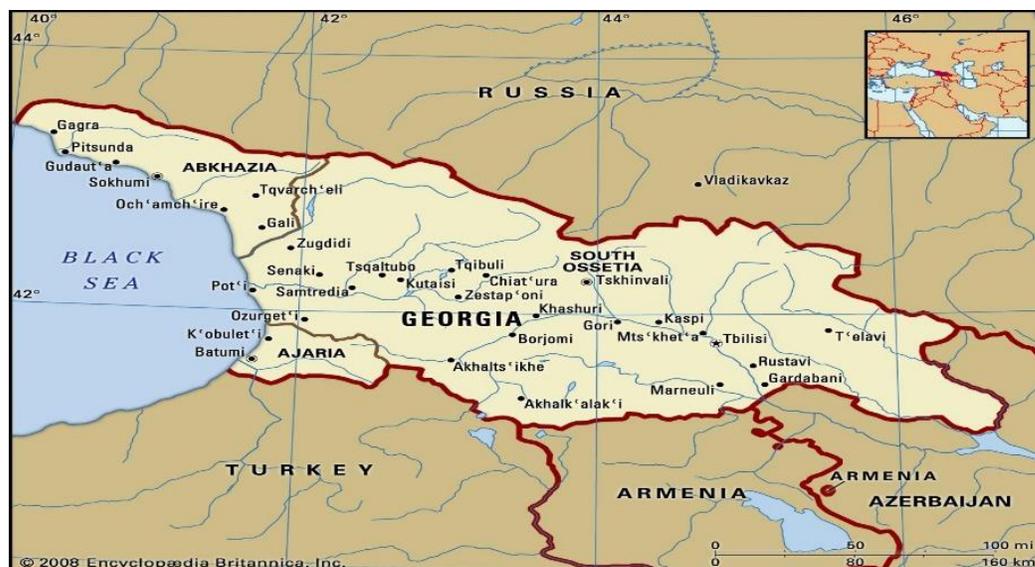
²³Haja vista que das oito ilhas que rodeiam o Estreito, sete são de soberania do Irã, além de desfrutar da maior extensão costeira do Golfo Pérsico e do Golfo de Omã com bases navais instaladas e possuir armamentos nucleares.

Em relação a sua localização, o país possui três portos de água profunda posicionado na orla do Oceano Índico, e favorável para tornar um polo logístico regional. O Porto de Duqm, de acordo com o *layout* estratégico de ferrovias que o conectam viabiliza as exportações de minerais através do transporte ininterrupto de produtos, e como também pode reduzir custo e tempo para o embarque, entrega e todo o processo de produtos minerais. O AIIB juntamente com a agência do Governo chamada Zona Econômica especial de autoridade de Duqm (SEZAD) financiaram respectivamente 265 milhões e 88,33 milhões de dólares em investimento de infraestrutura para o porto (AIIB, 2016c).

Além do projeto AIIB, que financia investimento no porto de Omã e oferece benefícios significativos para China devido à proximidade ao Estreito de Ormuz, a China em 2016, assinou um contrato de investimento de \$ 10,7 bilhões na construção de um parque industrial em Duqm a 550 km da capital – Mascate, o qual é fruto de um consórcio de seis empresas chinesas conhecido como *Oman Wanfang LLC*. O valor a ser investido equivale mais da metade do estoque direto de investimento estrangeiro de Omã (CONSTRUCTION.. 2018).

De acordo com a fonte de notícias Muscatdaily (CONSTRUCTION..2018), o consórcio da *Oman Wanfang* tem o objetivo de desenvolver a construção de um complexo de petróleo e gás, uma fábrica de tubos de aço, uma fábrica para veículos utilitários esportivos e um hotel cinco estrelas próximo ao porto de Duqm, entre outros projetos de vários portes para garantir a predominância chinesa em projetos de infraestrutura que atendem seus interesses na região.

4.2.4. GEÓRGIA



Mapa 16: Geórgia

Fonte: ENCYCLOPÉDIA BRITANNICA (2019b).

A Geórgia localizada entre o Mar Negro e o Mar Cáspio no leste europeu com fronteiras com a Rússia, Turquia, Armênia e Azerbaijão é mais um país com projeto aprovado pelo AIIB. Como já foi ocupada pela União Soviética e devido ao seu antecedente histórico, a Rússia tem grande influência e predominância na Ásia Central, embora a região do Cáucaso tenha predominância da influência russa, a Geórgia é o país que tem maior proximidade com os Estados Unidos se comparado aos seus vizinhos.

Não obstante, a Geórgia também faz parte do Cáucaso, considerada a região de maior tensão étnica, religiosa e separatista que envolve desde os pequenos atores na região aos interesses e interferências das grandes potências como Rússia, Turquia, Irã, Estados Unidos e China. A Rússia por sua vez tem sua predominância na região pela sua proximidade além de vários países da região terem feito parte do bloco soviético, além disto, a maior parte de sua costa marítima está bloqueada por gelo e restrita, o que a obriga a manter sua predominância nas rotas terrestre principalmente na região do Cáucaso.

Dos pequenos atores na região, a Armênia e o Azerbaijão, que também fazem parte do Cáucaso e fazem fronteira com Geórgia, são marcados por relações hostis com baixas ou inexistentes relações bilaterais. Neste contexto, a Turquia apoia o Azerbaijão, enquanto a Armênia mantém conflito com a Rússia e Irã, o qual a deixa extremamente dependente da Geórgia. Porém, as relações do Azerbaijão com o Irã e Rússia também são instáveis marcadas por conflitos.

A China também tem seu interesse estratégico na região, como tem fortalecido os laços econômicos com a Geórgia, sendo sua localização estratégica para a execução da Rota da Seda. De acordo com a fonte Geo-Stat (2015) (Escritório Nacional de Estatísticas da Geórgia), a China é o terceiro maior parceiro comercial da Geórgia, superada apenas pela Turquia e do Azerbaijão, com o comércio saltando de \$115 milhões em 2006 para \$820 milhões em 2014, O Investimento Direto Estrangeiro (IDE) também saltou significativamente de 2011, registrado em 9,6 milhões de dólares, para quase 200 milhões em 2014 (DIPLOMAT, 2015).

Em 2008, a Geórgia protagonizou o conflito separatista contra República da Ossétia do sul localizada em seu território, que não considera pertencente ao país recebeu apoio e intervenção da Rússia que almeja unificar a região devido à afinidade étnica e cultural, desgastou a relação entre Geórgia e Rússia, com o desfecho da vitória Russa e a perda do controle de território da Geórgia sobre 25% da Abecásia e 40% Ossétia do sul para o governo Russo. Neste sentido, o objetivo de conter a predominância dos interesses russos e seu potencial militar incontestado na região é primordial para sobrevivência da Geórgia, de modo a fortalecer laços estreitos comerciais com a China e Estados Unidos, seja em projetos de investimento em infraestrutura como vem ocorrendo com a China e Estados Unidos, seja em cooperação militar uma vez que não pode integrar à OTAN por não conter um dos requisitos básicos de conflitos territoriais.

A posição estratégica da Geórgia entre a Europa Ocidental e a Ásia Central além de conectar dois mares ricos em hidrocarbonetos e recursos minerais faz dela uma importante rota de passagem de recursos energético, é o caso do oleoduto Baku Tbilisi Ceyhan (BTC) transportando cerca de 1 milhão de barris de petróleo bruto por dia (AIIB, 2017a). A atividade econômica do país está relacionada ao cultivo de produtos agrícolas, mineração de manganês, cobre e aço, ainda que tenha localização estratégica de rotas energéticas é dependente de toda a importação de uso de petróleo e gás natural sendo vulnerável aos preços e fluxos internacionais de

energia. No entanto, gera receita nas tarifas e taxas de trânsitos pelo uso de dutos que atravessam seu país como é o caso do BTC.

Em 2017, os ministros da economia da Geórgia e China assinaram um memorando sobre a construção de uma zona econômica livre entre os dois países para consolidar a iniciativa da Rota da Seda como os projetos em infraestrutura, em destaque para a construção de um novo Porto de águas profundas em Anákliá no mar Negro, a ligação ferroviária entre Georgia, Turquia e Azerbaijão o qual tende a reduzir significativamente o tempo de embarque entre a China e a Europa. Não obstante, outro acordo bilateral que ganhou destaque foi o subsídio que a China ofereceu à Georgia de \$ 9,1 milhões para melhorar a infraestrutura médica do país. De acordo Giorgi Kvirikashvili, Primeiro Ministro da Georgia:

“O governo da Geórgia não poupará esforços - em estreita parceria com seus parceiros internacionais - para dar um novo impulso no âmbito da Rota da Seda para a diversificação das rotas de transporte e aumentar sua eficiência, bem como a implementação de projetos que fortaleçam os laços civilizacionais e econômicos entre a Europa e a Ásia”²⁴ (GEORGIA..2017, tradução nossa).

Não obstante em junho de 2017 o AIIB aprovou o financiamento de construção de uma nova rodovia de duas pistas para fornecer um desvio para a cidade portuária de Batumi, a segunda maior cidade da Georgia. O custo total estimado do projeto é de \$ 315,2 milhões dos quais \$ 114 milhões será financiado pelo AIIB, \$ 114 pelo ADB e \$ 87, 2 pelo governo da Georgia (AIIB, 2018). A empresa vencedora da licitação responsável pela obra foi a *Polat Yol & Mapa* com sede na Turquia, além disto, acordou-se o ADB como órgão responsável a monitorar, produzir relatórios e etc (CONSTRUCTION... 2017).

Se por um lado a Geórgia busca diversidade em parceiros estratégicos para afastar a influência russa, por outro lado, a China vem demonstrando suporte financeiro e parceria em acordos bilaterais para desenvolvimento de infraestrutura e promoção da Rota da Seda. Neste contexto, o projeto AIIB não só traz benefícios para a Geórgia, mas também uma vantagem singular para a China somado a outros projetos desenvolvidos na região. Ainda que este não seja executado por uma companhia Chinesa, a construção da rodovia próxima a Batumi, aprovado pelo AIIB, tem convergência com os objetivos da Rota Baku – Tbilisi – Kars (BTK) que conecta Azerbaijão, Georgia e Turquia para atender a iniciativa Rota da Seda.

²⁴ “Georgia's government will not spare efforts - in close partnership with its international partners - to give a new push within the framework of the Silk Road for diversification of transport routes and increasing their efficiency, as well as implementation of projects that will strengthen the economic and civilisational ties between Europe and Asia” (GEORGIA...2017, versão original).

4.3. Projetos Aprovados no Setor de Energia

4.3.1. BANGLADESH



Mapa 17: Bangladesh

Fonte: ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, 2019c.

A localização estratégica de Bangladesh contempla os interesses geoestratégicos da China, pois sua proximidade física e política com a Índia, a disponibilidade de mão de obra barata e a proximidade com a baía de Bengala tem implicações cruciais para os interesses geopolíticos da China na região e, evidência a tese de que China pretende exercer maior influência sobre o estreito de Malaca e o Oceano Índico através de investimento em infraestrutura em torno dos estados da orla do Oceano Índico.

Ainda que Pequim seja o terceiro maior fornecedor de armas do mundo, entre 2011 e 2015 cerca de 71% das exportações chinesas de armas foram para o Paquistão, Mianmar e Bangladesh – Estados próximos da Índia. Bangladesh foi o segundo maior destinatário de armas chinesas no mundo. Isto implica que, além de receber armamentos o país também depende de treinamento, manutenção e reparo por um longo tempo. Tal dependência exerce poder de influência da China no país importador, e considerando o fato geográfico de Bangladesh fazer fronteira com a Índia, de certa forma permite à China verificar e limitar influência indiana na região (NAHREEN, 2017).

Devido a alta taxa de custos trabalhistas e o esfriamento do mercado, as empresas chinesas que produzem intensivos em mão de obra de baixo custo estão procurando lugares com mão-de-obra barata para realocar suas fábricas. Neste contexto, Bangladesh caiu como uma luva para os interesses chineses, uma vez que quase um terço da sua população está concentrado na população entre 15-30 anos, além de ser uma das taxas trabalhistas mais baratas do mundo. Logo oferecer infraestrutura em Bangladesh é ameaçar o terreno para interesses geopolíticos e geoeconômicos da Índia (NAHREEN, 2017). Se por um lado o Bangladesh tem uma posição geográfica de interesse da China para maior influencia na baía de Bengala, por outro lado, para a Índia também há interesse em manter influência no Estado para garantir sua segurança nas fronteiras e disputas religiosas, pois há o receio de que o fundamentalismo islâmico e o jihadismo em Bangladesh transbordem o espaço fronteiro para a Índia (COOKSON, et al, 2018).

Não obstante, Bangladesh é uma rota para os estados do nordeste da Índia e rota alternativa do corredor Siliguri²⁵ que foi prejudicado pelos militares da China no passado isolando todo o nordeste da Índia. Portanto, Bangladesh é palco de disputa entre Índia e China sob influência comercial, e em projetos de infraestrutura na região (COOKSON, et al, 2018). Destacam-se aqui dois fatores que tornam Bangladesh um país estratégico para a China: a) sua localização e extensão na Baía da Bengala; b) sua relação com a Índia uma vez que um dos principais corredores da Índia responsável por conectar toda sua região nordeste está nas proximidades de Bangladesh, quem domina Bangladesh de certa forma tem uma capacidade maior de limitar a expansão da Índia assim como amendrontar a viabilidade do corredor Siliguri.

A Baía da Bengala é considerada o maior golfo do planeta que tem uma constituição de uma forma semelhante ao triângulo, uma das regiões mais povoadas do planeta, concentrando cerca de meio bilhão de pessoas nos países costeiros ao Golfo: Bangladesh; Índia; Malásia; Mianmar; Sri Lanka e Tailândia. Daca, capital de Bangladesh tem a maior população de todas as cidades dos países do litoral. A principal atividade econômica da baía é o transporte marítimo, e assim como Índia, China depende da região para acesso a suas importações de recursos energéticos do qual utiliza a costa do Mianmar através de gasodutos sino-birnameses para receber suas importantes mercadorias. Destacam-se na região quatro portos de grande fluxo internacional

²⁵O Corredor Siliguri é uma pequena faixa de terra localizada no estado Indiano de Bengala Ocidental que liga os Estados do nordeste da Índia ao restante de seu território. Nepal, Bangladesh e Butão fazem fronteiras com esta passagem.

Devido a sua posição geográfica estratégica, Mianmar é um dos principais países na agenda de política estratégica para China. Além de ser uma saída geoeconômica da China para o Oceano Índico é também uma rota complementar à segurança energética chinesa contornando o estreito de Malaca, não obstante é um importante produtor de gás natural no sudeste asiático, embora que ainda tenha capacidade tecnológica subdesenvolvida.

Em 2016 a Companhia chinesa de investimentos em *commodities* energéticas ganhou aprovação do governo de Mianmar para construir uma refinaria com custo inicial de \$ 3 bilhões de dólares no país do sudeste asiático. O projeto inclui um terminal de petróleo de instalação, armazenamento e distribuição com capacidade de retirar 100 mil barris por dia na cidade costeira de Dawei. A empresa chinesa deteve 70% do projeto, e os 30% restantes foram divididas com companhias nacionais de Myanmar associadas aos setores: Militar; Energia e um grupo de propriedade privada.

Em 2018, China e Mianmar assinaram o acordo do Corredor Econômico (sigla em inglês CMEC) entre os dois Estados com extensão de 1700 km conectando Kunming, capital da Província Chinesa de Yunnan com três centros econômicos de Myanmar: Mandalay, Yangon e Kyaukpyu. O CMEC faz parte do processo da Rota da Seda garantindo uma via alternativa e acesso ao Oceano Índico. Segundo o DICA²⁶, a China investiu entre 1988 até 2018 cerca de \$ 20,01 bilhões em Myanmar (apud, IRRAWADDY, 2018).

Outro projeto de infraestrutura financiado pela China em Mianmar foi a aprovação do Porto marítimo na baía da Bengala em Kyaukpyu, o acordo inicial previa um investimento Chinês de \$ 10 bilhões para a construção do porto e de zonas livres e participação chinesa de 85%, no entanto diante as preocupações de endividamento externo, a aprovação final do governo de Mianmar para investimento neste projeto foi de \$ 1,3 bilhão com participação chinesa de 70%. O projeto visa aprimorar a rota alternativa para a China contornar o Estreito de Malaca, para atender aos objetivos da Rota da Seda (THE MARITIME EXECUTIVE, 2018).

Não muito distante dos interesses em investimento de infraestrutura e energia, o banco AIIB aprovou o financiamento para a construção e operação de uma usina de energia de turbina a gás de ciclo de 225 MW em Taungtha uma cidade do distrito de Myingya na divisão de

²⁶DICA - Directorate of Investment and Company Administration. Em tradução é a diretoria de investimentos e administração de empresas em Mianmar.

Mandalay. Embora tenha aprovado o projeto, encontra-se sob *status* de análise para aprovação do financiamento em \$20 milhões para a operação. De acordo com o jornal *South China Morning Post* (2018) Mandalay está localizada a cerca de 300 km da província chinesa de Yunnan, entre o cruzamento de rotas comerciais e transporte interregional. A posição estratégica de Mandalay tem refletido uma influência maior tanto econômica quanto militar de Pequim. A estimativa é que 60% da economia de Mandalay, incluindo as indústrias-chave são empresas chinesas ou de controle chinês “e dos 10 principais empresários de Mandalay, sete são chineses”. Isto tem refletido no surgimento de um ressentimento local da população por perda da identidade e cultura da região, além de fatores negativos da dinâmica da globalização como o alto índice de contrabando e os impactos ambientais (ASSOCIATED PRESS, 2018).

4.3.3. AZERBAIJÃO



Mapa 19: Azerbaijão

Fonte: ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, 2019e.

De acordo com Cookson e Coffey (2018) só há três formas de conduzir, via terrestre, recursos energéticos da Ásia para Europa: pelo Irã, pela Rússia e por Azerbaijão. Em outras palavras, para se livrar da influência Iraniana e Russa, o Azerbaijão é o caminho. O Azerbaijão é o único país que faz fronteira entre Rússia e Irã, além de ser o único Estado pós-soviético que

alcançou mercados mundiais por rotas não russas; seu primeiro oleoduto do Azerbaijão, conhecido como Baku-Tbilisi-Ceym, conecta o Cáucaso ao mar Mediterrâneo.

Neste contexto, o Azerbaijão é um país estratégico para atender os interesses da Rota da Seda como via de passagem terrestre entre Ásia e Europa, sinalizando as conexões interregionais de transporte. Em agosto de 2015 o primeiro contêiner que percorreu a Rota da Seda realizou um percurso de mais de 4.000 km da China em um recorde de seis dias com destino final ao Porto de Comércio Marítimo Internacional de Baku, capital do Azerbaijão. Com efeito é uma maneira de limitar a capacidade de liderança da Rússia na região do Cáucaso.

Os investimentos da China no Azerbaijão começaram a se intensificar a partir dos anos de 1990. Em 1992, o comércio bilateral foi de apenas 1,5 milhão de dólares, em 2017 saltou para 1,3 bilhões de dólares, após o acordo TRACECA (Corredor de Transporte Europa – Cáucaso- Ásia) entre a União Europeia, os países da Ásia Central e Cáucaso assinado em 1998, colocou em evidência a capacidade estratégica de centro logístico da região do Cáucaso. Ainda que seja uma região instável por diversos interesses e conflitos a disputa entre Rússia para manter sua hegemonia na região, a presença dos Estados Unidos e China tem sido marcantes após a queda do bloco soviético (MAMMADOV, 2018).

A localização geográfica do Azerbaijão se tornou foco central para projetos de integração regional e infraestrutura. Além do TRACECA da União Europeia, em 2007, os presidentes do Azerbaijão, Turquia e Geórgia assinaram um acordo para a construção da ferrovia Baku-Akhalkalaki-Kars conectando os três países, o Oleoduto Trans Adriático (TAP) entre os Países Grécia, Albânia e Itália que será abastecido pelo gás natural vindo de Shah Deniz (maior gasoduto do Azerbaijão). Nesta mesma linha, destaca-se a construção do gasoduto Trans-Anatólio (TANAP) financiado pelo AIIB conectando os campos de gás do Mar Cáspio aos mercados europeus (AIIB, 2016d).

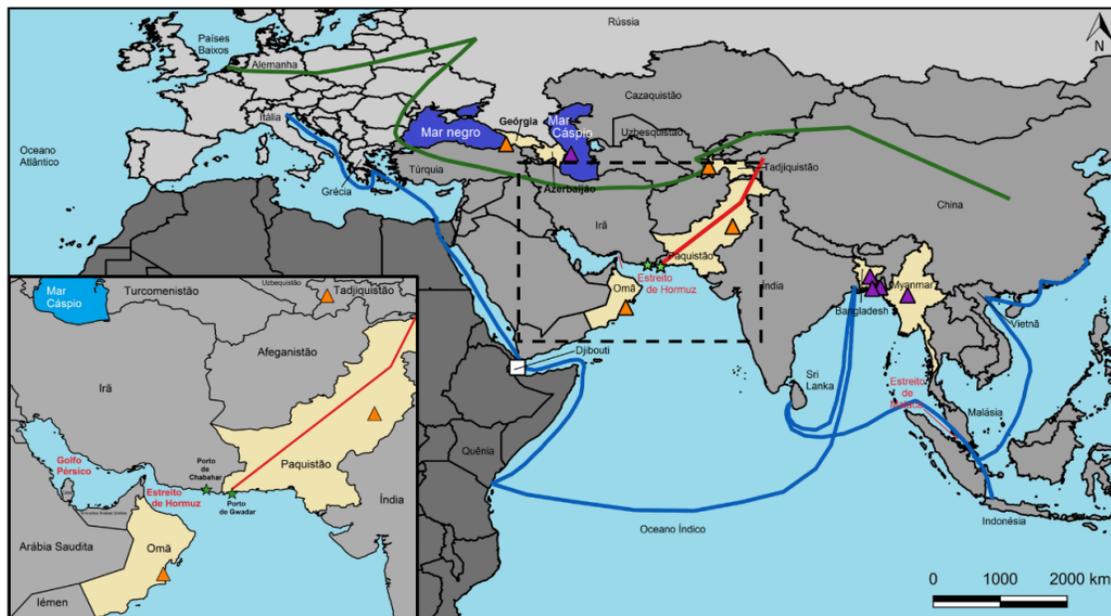
O custo final estimado do TANAP é de cerca de 8,6 bilhões de dólares dos quais 600 milhões de dólares serão financiados pelo AIIB, o projeto tem parceria com outros bancos multilaterais como o Banco Mundial, o Banco Europeu para a Reconstrução e Desenvolvimento (EBRD), o Banco Europeu de Investimento (EIB) entre outros empréstimos comerciais. O projeto tem uma extensão de 1,850 km que inicia no abastecimento em Shah Deniz 2, atravessa pela Turquia da qual será beneficiada e abastecida, fará conexão com o corredor TAP, passará por Albânia com destino final na Itália (AIIB, 2016d). Para garantir a segurança energética a grande

estratégia utilizada não somente pela China, mas também por outros países que dependem de tais recursos é a diversidade de rotas e gasodutos. O TANAP tem como finalidade além da integração regional, a diversificação de recursos energéticos especialmente para a Turquia que promove o aumento de armazenamento de gás, geração de emprego na região e integração com o mercado europeu.

4.4. A Rota da Seda e os projetos AIIB

Embora os Órgãos oficiais declarem que não há relação direta entre a Iniciativa da Rota da Seda e as operações do Banco AIIB, de 12 projetos aprovados em energia 7 projetos atendem os interesses geopolíticos da China e no setor de transporte de 08 projetos aprovados 4 garantem vantagens singulares à China se somados aos acordos bilaterais e outros investimentos entre China e estes países analisados (AIIB, 2019). No entanto, ainda que mensurar a quantidade seja uma forma significativa de demonstrar a relação entre AIIB e interesses geopolíticos da China, cabe aqui não restringir ao caráter quantitativo, mas a relevância de cada projeto estratégico para a China.

Desta forma, o AIIB como um instrumento financeiro multilateral, na teoria, fortalece um discurso de coexistência pacífica e cooperação de soma “ganha-ganha” que a China utiliza. Todavia, na prática, é uma âncora para a China se sobressair na disputa regional asiática. Principalmente nas regiões estratégicas de disputas geopolíticas, como no Estreito de Ormuz e o projeto aprovado em Omã. Os projetos aprovados no Porto de Gwadar, que geraram uma resposta da Índia, a qual iniciou investimentos no Porto de Chabahar no Irã, com uma distância entre ambos inferior a 500 km; a aprovação do Projeto em Bangladesh, na Baía da Bengala, e assim como a aprovação do projeto em Mianmar, de certa forma garantem a infraestrutura necessária para justificar o alcance e influência da China e seu projeto OBOR. O mapa a seguir busca relacionar a Rota da Seda e os projetos aprovados pelo AIIB.



Legenda:

- | | | | | | |
|---|------------------------|---|------------------------------------|---|---------------------|
| ▲ | Projetos de Energia | — | Corredor Econômico China-Paquistão | ■ | Continente Asiático |
| ▲ | Projetos de Transporte | — | Rota Marítima da Seda | ■ | Continente Africano |
| □ | Base Naval da China | — | Rota Terrestre da Seda | ■ | Continente Europeu |
| ★ | Portos | | | | |

Mapa 20: A Rota da Seda e os Projetos AIIB que atendem os interesses da China.

Fonte: Elaboração própria através das informações do site AIIB, 2018

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho se propôs a conectar os termos “infraestrutura” e “recursos energéticos” como meios de acumulação de poder e garantia de segurança perante os demais. Desse modo, infraestrutura e recursos energéticos são complementares, visto que possuir somente um deles não é suficiente para alcançar vantagens assimétricas na disputa internacional. Conforme destacamos anteriormente, a energia é a força motriz da globalização econômica de cada país. Se um Estado, ainda que rico em tais recursos, mas sem infraestrutura necessária, se torna dependente de outro para fornecer tais condições; quem domina a infraestrutura na região interfere nas decisões políticas e econômicas.

A China, diante da sua potencialidade econômica, é uma grande importadora de recursos energéticos e, para manter seu crescimento e produtividade que gira o mercado, precisa garantir a disponibilidade destas fontes, tal qual assegurar que tais mercadorias cheguem ao seu território. Neste contexto, o Estreito de Malaca, de controle e influência estadunidense, além da Índia, Coreia do Sul e Japão, utilizam esse estreito como rota de passagem destas mercadorias. A questão é: se qualquer conflito for desencadeado naquela região e causar um bloqueio na passagem, a China como dependente deste estreito, entra em colapso. Criar rotas de passagem alternativas ao Estreito de Malaca, portanto, tem ganhando destaque na sua agenda de política externa.

Diante deste contexto, a Rota da Seda e o AIIB foram analisados à luz geopolítica frente à interação entre estas duas variantes. Como já mencionamos os recursos energéticos são essenciais para as nações, principalmente para gerar riqueza e, a infraestrutura, por sua vez, é importante para alcançar tais recursos e consolidar seu poder. No entanto, como observado no terceiro capítulo, o interesse da China também ameaça o interesse de outros atores que atuam na Ásia e, de certa forma, impedem a viabilidade do projeto. Não é coincidência que a China utiliza um discurso de coexistência pacífica, cooperação regional e busca resgatar estes valores da antiga Rota da Seda para o apoio e integração da atual.

Neste contexto, observa-se a predominância de projetos em infraestrutura e energia em regiões estratégicas, palcos das atuais disputas para controle e investimento entre China e Índia, como a Baía da Bengala, o Estreito de Ormuz e Ásia Central. Tais regiões, além de serem ricas

em recursos energéticos, são as principais rotas alternativas - como a Baía da Bengala - sobre o Estreito de Malaca.

Não obstante, a presença dos Estados Unidos na Ásia é um fator que a impede não só a predominância e consolidação de seu poder naval no MSC, como a conquista nas disputas territoriais sobre as ilhas próximas ao seu território. Enquanto a China projeta seus interesses geopolítico para garantir controle de forma indireta na região, na contramão, os Estados Unidos vêm fortalecendo sua aliança militar com a Índia e Japão, Malásia e Mianmar para manter um equilíbrio de poder na região. Afinal, são estas disputas que impedem a consolidação de um *hegemon* na região.

O fato da Rota da Seda estar relacionada à projeção geopolítica da China no sistema internacional através das duas variáveis citadas, também pode ser analisada com as principais teses dos principais pensadores geopolíticos - Mahan, Mackinder e Spykman -. Neste contexto, a Rota da Seda pode ser interpretada como uma resposta à teoria do Spykman sobre a expansão dos Estados Unidos na Ásia. A via terrestre da rota tem suporte teórico de Mackinder, e a via marítima em Mahan. No entanto a viabilidade da Rota é um desafio principalmente por necessitar de muitos recursos financeiros para dar suporte a todos os projetos em infraestrutura. Após Sri Lanka entregar o Porto Hambantota para a China como forma de pagamento de dívida, este episódio criou um alarde entre os analistas que interpretam a Rota da Seda pelo viés geoeconômico. Neste contexto, a assimetria de poder entre os acordos cobertos por um discurso de cooperação e ganhos mútuos, a vantagem da China perante aos demais tem sido revelada e tais evidências comprometem ainda mais a efetividade da iniciativa. Após o escândalo de Hambantota, as regras e normas dos contratos e a forma pela qual estes vêm se estabelecendo assustou vários outros países, como Malásia e Mianmar, sobre os riscos dos acordos e a repensarem até que ponto tais acordos comerciais com a China interferem na capacidade de o Estado efetivar sua participação sobre a aprovação de alguns projetos e financiamentos vindos da China.

Embora a Iniciativa traga ganhos para toda a região da Ásia, que carece de projetos em infraestrutura para o desenvolvimento de cada nação, é uma região marcada por diversos conflitos étnicos, religiões, com a atuação de grupos terroristas na região, disputas territoriais, impedem de certa forma o avanço da iniciativa da Rota, principalmente para conectar tais regiões. Sobretudo, é uma iniciativa recente que, apesar de ter objetivos claros e princípios

sólidos, que seguem o padrão da carta das Nações Unidas, não há um site oficial que concentre todas as informações dos projetos que contemplam a Rota, para que possa ser feita uma análise minuciosa que, de fato, expõe a assimetria de poder através dos acordos comerciais.

Haja vista que a análise da Rota da Seda ainda não é um tema abrangente, identificamos a perspectiva econômica como predominante sobre a interpretação da iniciativa OBOR. Já a interpretação geopolítica ganha um esforço maior das escolas indianas e especialistas estadunidenses. A seção descritiva sobre o suporte financeiro da Rota da Seda evidenciou a necessidade financeira de projetos em investimentos na Ásia. Embora a revista *Deloitte Insight* (2018) tenha exposto uma tabela sem sua fonte primária, tal tabela refuta a hipótese de uma relação direta entre a Rota da Seda e o AIIB; ao analisar os projetos aprovados no AIIB, contudo, verificou-se que dos 32 projetos aprovados 20 projetos correspondem aos setores chave que articulam com OBOR: energia e transporte. Os três critérios definidos (localização estratégica; recursos energéticos; rotas estratégicas) revelaram que o Banco possibilita vantagens à China para alcançar a liderança regional.

Embora seja contraproducente analisar à exaustão os conflitos que configuram as disputas de poder e hierarquizam o sistema internacional na região asiática, o terceiro capítulo se restringiu às disputas que têm o potencial de inviabilizar a iniciativa da Rota da Seda, como a interação entre os atores diante a este cenário competitivo. Um exemplo citado é a relação hostil propensa à guerra entre a Coreia do Norte e Estados Unidos, que embora não esteja no trajeto da Rota, é uma justificativa para a permanência dos EUA na região, e sua aliança aos países pequenos que disputam territórios no MSC contra a China, o que, de certa forma, não agrada os interesses da China e Rússia.

Embora não seja o objetivo do trabalho avaliar o grau em que o AIIB compete por influência regional em infraestrutura, em comparação ao ADB, fundado pelo Japão, é válido destacar que o ADB, presente na região desde os anos de 1960, era o principal agente financiador de projetos de infraestrutura, uma vez que a China não tem a mesma atuação e controle que o Japão desfruta. O AIIB embora tenha sido criado seguindo os tramites de um banco multilateral, recusou a entrada de Taiwan antes mesmo de finalizar o estatuto do banco. Tal fator exposto pela imprensa internacional revela o interesse da China determinando as regras de um instrumento multilateral.

Ao avaliar os projetos aprovados do AIIB que tendem a oferecer vantagens assimétricas à China e convergência com a Rota da Seda de uma forma indireta, não foram encontradas relações diretas e claras entre ambos, uma vez que a Rota da Seda já possui uma imensurável quantidade de projetos, e não há literatura suficiente para dar suporte a estas interpretações, tal qual os acordos oficiais não estão acessíveis às fontes de alcance. A metodologia comprobatória da hipótese se baseou nos critérios estratégicos que cada país possui, como os recursos de que dispõem, e se os projetos do AIIB somado a outras iniciativas bilaterais da China comprovam a predominância desta nas regiões estratégicas.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana Ertal; MUGGAH Robert. A Nova Rota da Seda e o Brasil.

Diplomatique. 12 de junho de 2017. Disponível em: < <https://diplomatique.org.br/a-nova-rota-da-seda-e-o-brasil/> > Acesso em: 15 de novembro de 2017.

AGRISANI, Carlos H. Energia renovável e eficiência energética na China: Transição para uma matriz mais eficiente e sustentável. In: CONSELHO EMPRESARIAL BRASIL CHINA.

Perspectiva para a China no setorenergético, Edição 18, 2017. Disponível em:

http://www.cebc.org.br/sites/default/files/cartabrasilchina_ed18_.pdf Acesso em: 06 de fevereiro de 2019.

AIIB. *Georgia Batumi Bypass Road Project. Project Document*. 2017a. Disponível em:

<https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017/_download/georgia/document/batumi_bypass.pdf>. Acesso em 16 de janeiro de 2019.

AIIB. *Introduction*. Disponível em: < <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>>. Acesso em: 03 de dezembro de 2018.

AIIB. *Islamic Republic of Pakistan Tarbela 5 Hydropower Extension Project*. Project Document. 9 dez. 2016b. Disponível em:

<https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/pakistan-tarbela-5/approved_project_document_tarbela_5_hydropower_extension.pdf> Acesso em 27 de dezembro de 2018.

AIIB. *Republic of Azerbaijan Trans Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP) Project*. Project Document. 2016d. Disponível em:

https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/trans-anatolian/document/tanap-project-document.pdf. Acesso em 10 de fevereiro de 2019.

AIIB. *Republic of Tajikistan Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project*. Pg.3. June 6, 2016a.

https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/tajikistan/document/approved_project_document_tajikistan_border_road_improvement.pdf. Acesso em: 15 de dezembro de 2018.

AIIB. *Sultanate of Oman Duqm Port Commercial Terminal and Operational Zone Development Project*. Project Document. 2016c. Disponível em:

<https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/duqm-port-commercial/document/20161213051938915.pdf>. Acesso em 08 de janeiro de 2019.

AIIB. *Tajikistan: Nurek Hydropower Rehabilitation Project, Phase I*. 2017 Disponível em: <

<https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017/nurek-hydropower-rehabilitation-project.html>>. Acesso em 27 de dezembro de 2018.

AMADEO, Kimberly. China's Economy and Its effect on the U.S Economy the Surprising Ways Affects the U.S. Economy. **The Balance**. 25 de fevereiro, 2019. Disponível em: <https://www.thebalance.com/china-economy-facts-effect-on-us-economy-3306345> Acesso em: 02 de março de 2019.

ASSOCIATED PRESS. How a massive influx of Chinese migrants has changed Myanmar's second-largest city Mandalay. *South China Morning Post*. Maio, 2018. Disponível em: <<https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/2144154/how-massive-influx-chinese-migrants-has-changed-myanmars>> Acesso em: 27 de fevereiro de 2019.

BEECH, Hannah. "China's Sea Control Is a Done Deal, 'Short of War With the U.S'". **New York Times**, set. 2018. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2018/09/20/world/asia/south-china-sea-navy.html>. Acesso em: 22 de fevereiro 2019.

BRITES, Pedro; JAEGER, Bruna. **Infraestrutura na República da China: Impactos sobre a defesa e a segurança nacional e regional**. In: 1º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CIÊNCIA POLÍTICA DA UFRGS, Porto Alegre: UFRGS, 2015. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/sicp/wp-content/uploads/2015/09/BRITES-JAEGER-Infraestrutura-na-República-Popular-da-China_Seguranca-e-Defesa.pdf> Acesso em: 02 de janeiro, 2019.

BRUNJES, et al. China's Increased Trade and Investment in South Asia (Spoiler Alert: It's the Economy). University of Wisconsin: Madison. 2013, p. 4 -7. Disponível em: <https://www.lafollette.wisc.edu/images/publications/workshops/2013-china.pdf> Acesso em: 29 de janeiro de 2019.

CAREC. **What is CAREC?**. 2018. Disponível em: https://www.carecprogram.org/?page_id=31. Acesso em: 19 de dezembro de 2018.

CECIRE, Michael. *China's Growing Presence in Georgia*. *Diplomatic*. 2015. Disponível em: <https://thediplomat.com/2015/05/chinas-growing-presence-in-georgia/> . Acesso em: 10 de janeiro de 2019.

CHATZKY, Andrew; MCBRIDE, James. China's Massive Belt and Road Initiative. **Council on Foreign Relations**. 21 de fevereiro, 2019. Disponível em: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> Acesso em: 25 de fevereiro de 2019.

CHETERIAN, Vicken A base dos EUA na Ásia Central. **Diplomatique**, fev., 2003. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/a-base-dos-eua-na-asia-central/> Acesso em: 26 de novembro de 2018.

CHIN, Gregory; YONG, Wang. China debates: The dollar System and Beyond. In: SUBACCHI, Paola; DRIFILL John, (edit). **Beyond the dollar: Rethinking the international Monetary System**. Londres: Royal Institute of International Affairs, 2010.

CHINA adota medida para manter importação de petróleo do Irã, apesar de sanções dos EUA. **Globo**. Agosto, 2018b. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/china-adota-medida-para-manter-importacao-de-petroleo-do-ira-apesar-de-sancoes-dos-eua-22994742>. Acesso em: 17 de novembro de 2018.

CHINA contribui muito para reduzir fome global e para segurança alimentar, diz FAO. **XINHUA PORTUGUÊS**. Roma, 3 novembro, 2018a. Disponível em: http://portuguese.xinhuanet.com/2018-11/04/c_137581329.htm. Acesso em: 23 de novembro de 2018.

CHINA establishes rival to World Bank. **The Telegraph**. 25 deze. 2015. Disponível em: <https://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/banksandfinance/12069026/China-establishes-rival-to-World-Bank.html> Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

CHINA signs cooperation agreements with 86 entities under Belt and Road. **XinhuaNet**, Beijing, 17 de agosto 2017. Disponível em http://www.xinhuanet.com/english/2017-08/17/c_136534087.htm >- Acesso em: 18 de setembro de 2018.

CHINA. “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*”. Issued by the People’s Republic of China’s National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, March 2015. Disponível em: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html. Acesso em: 04 de setembro, 2018.

CINTRA, Marcos A. M; MARTINS, Aline R.A. O papel do dólar e do renminbi no sistema monetário internacional. In: CINTRA, Marcos A. M; MARTINS, Aline R. A. (org). **As transformações no sistema monetário Internacional**. Brasília: Ipea, 2013.

COFFEY, Luke; NIFTI, Efgan. Why the West needs Azerbaijan. **Foreign Policy**. 2018. Disponível em: <https://foreignpolicy.com/2018/05/28/why-the-west-needs-azerbaijan/>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

CONSTRUCTION begins for Oman wanfang’s complex in Duqm. **Muscatdaily** 2018. Disponível em: <https://muscatdaily.com/Archive/Business/Construction-begins-for-Oman-Wanfang-s-complex-in-Duqm-58fl>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2019.

CONSTRUCTION of Batumi by-pass road starts. **Roads Department of Georgia**. 31 de agosto 2017. Disponível em: <http://www.georoad.ge/?lang=eng&act=news&func=menu&uid=1504176094>. Acesso em: 10 de março de 2019.

COOKSON; Forrest; et al. China and India’s geopolitical tug of war for Bangladesh. **East Asia Forum**. BANGKOK, 2018. Disponível em: <http://www.eastasiaforum.org/2018/04/11/china-and-indias-geopolitical-tug-of-war-for-bangladesh/> Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

COONARS, Jon. *OBOR: How infrastructure funding trumps geopolitics*. **Asian Times**. 30 de maio de 2017. Disponível em: <http://www.atimes.com/obor-infrastructure-funding-trumps-geopolitics/>. Acesso em: 10 de setembro de 2018.

DEFESA AEREA NAVAL. *Coreia do Sul faz sua zona de defesa antiaérea se sobrepor à chinesa*. 2013. Disponível em: <http://www.defesaaereanaval.com.br/coreia-do-sul-faz-sua-zona-de-defesa-antiaerea-se-sobrepor-a-chinesa/> Acesso em: 09 de dezembro de 2018.

EIA. *Georgia's key Energy statistics*. 2013. Disponível em: <https://www.eia.gov/beta/international/country.php?iso=GEO>. Acesso em: 10 de janeiro de 2019.

EIA. *South China Sea Report*. 2013. Disponível em: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=SCS>. Acesso em: 05 de dezembro de 2018.

EIA. *The South China Sea is an important world energy trade route*. Abril, 2013. Disponível em: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10671> Acesso em: 13 de novembro de 2018.

EIA. *World Oil Transit chokepoints*. 2017. Disponível em: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC> . Acesso em 03 de janeiro de 2019.

EIA. *Almost 40% of global liquefied natural gas trade moves through the South China Sea*. November, 2017. Disponível em: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33592> . Acesso em: 11 de novembro de 2018.

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. Bangladesh. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Bangladesh> Acesso em 16 de janeiro de 2019c.

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA . Georgia. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Georgia>. Acesso em 10 de janeiro de 2019b.

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. Azerbaijão. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Azerbaijan>. Acesso em 27 de janeiro de 2019e.

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. China. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/China>. Acesso em: 06 de janeiro de 2019a.

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. Myanmar. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Myanmar>. Acesso em 22 de janeiro de 2019d.

EURASIA. *Omã plans pipeline to Iran as us sanctions loom*. 2018. Disponível em: <https://eurasia-news-online.com/2018/10/13/oman-plans-pipeline-to-iran-as-us-sanctions-loom/>. Acesso em: 06 de janeiro de 2018.

FERNANDES, Felipe Gusmão C. **Geopolítica e Geoeconomia do Mar do Sul da China**: as Disputas do Gigante Asiático pelo Domínio de Espaços Marítimos Estratégicos. 2018. 165f. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Economia Política

Internacional, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2018. Disponível em:
<http://www.ie.ufrj.br/images/posgraduacao/pepi/2018/defesa_pepi/mestrado/felipe_gusmao_carioni_fernandes_4da84.pdf>. Acesso em 10 de janeiro de 2019.

FIORI, Jose Luis. **O Poder Global e a Nova Geopolitica das Nacoes**. Rio de Janeiro: Boitempo, 2007.

FLORES, Eduardo M. China's Leadership in Global Economic Governance and the Creation of the Asian Infrastructure Investment Bank. In: **Rising Powers Quartely**, volume 1, issue 1, pg. 55-19, 2016.

FULL text of Chinese President Xi Jinping's address at AIIB inauguration ceremony. **China Daily** apud Xinhua. 16 de janeiro 2016. Disponível em: <
http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/16/content_23116718.htm> Acesso em: 29 de janeiro de 2019.

FULL text: Action plan on the belt and Road. **The State Council The People's Republic Of China**. 30 de março de 2015. Disponível em: <
http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm> Acesso em: 20 de novembro de 2018.

GEOPOLITICAL INTELLIGENCE SERVICE. Debate: What China's new Silk Road means for Europe. 2017. Disponível em: < <https://www.gisreportsonline.com/debate-what-chinas-new-silk-road-means-for-europe,expert-view,2425.html>>. Acesso em 20 de novembro de 2018.

GEOPOLITICS. **The Chinese geographic "fence"**. 2014. Disponível em:
<http://english.geopolitics.ro/the-chinese-geographic-fence/>. Acesso em: 12 de dezembro de 2018.

GEORGIA eyes gains in China's Belt and Road initiative. **Aljazeera**. Disponível em:
<<https://www.aljazeera.com/news/2017/11/georgia-eyes-gains-china-belt-road-initiative-171128160451540.html>> Acesso em 10 de março de 2019.

GIELOW, Igor. Geopolíticas e armas nucleares marcam crise entre Índia e Paquistão. **Folha Uol**. 28 de fevereiro, 2019. Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2019/02/geopolitica-e-armas-nucleares-marcam-crise-entre-india-e-paquistao.shtml?loggedpaywall> Acesso em: 03 de março, 2019.

GORVETT, Jonathan. "*Oman plans pipeline to Iran as US sanctions loom*. **Asia Times**. Muscat, 2018. Disponível em: < <http://www.atimes.com/article/oman-plans-pipeline-to-iran-as-us-sanctions-loom/>> acesso em: 07 de janeiro de 2019.

GUEDES, Jose Paul; et al. TPP: MADE IN USA. **Diplomatique**. Ed. 101. 2015.
<https://diplomatique.org.br/tpm-made-in-usa/> Acesso em: 01 de dezembro de 2018.

HILMAN, Jonathan E. Game of Loans: How China Bought Hambantota. **CSIS**. 2 abril, 2018. Disponível em: <<https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota>>. Acesso em 02 de fevereiro de 2019.

HINDY, Lily. "A Rising China Eyes the Middle East." Lily Hindy. **TFC**. 2017. Disponível em: <https://tcf.org/content/report/rising-china-eyes-middle-east/> - Acesso em: 01 de setembro de 2018.

IRRAWADDY. Gov't Signs MoU with Beijing to Build China-Myanmar Economic Corridor. Burma: LWIN; NAN. 2018. Disponível em: <https://www.irrawaddy.com/news/burma/govt-signs-mou-beijing-build-china-myanmar-economic-corridor.html>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

J.P. "What is China's belt and road initiative?" *The Economist*. Beijing. 15 de maio de 2017. Disponível em: <https://www.economist.com/the-economist-explains/2017/05/14/what-is-chinas-belt-and-road-initiative> - Acesso em: 15 de setembro.

JAFFRELOT, Christophe. *India e China, Conflitos e convergência*. Diplomatie. Ed.46. 02 de maio de 2011. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/india-e-china-conflitos-e-convergencias/>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.

KAPLAN, Robert D. *A Vingança da Geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

KENNAN, George Frost. *A Rússia e o Ocidente*. Rio de Janeiro: Forense, 1966.

KLARE, Michael. *Rising Powers, Shrinking Planet. How scarce energy is creating a new world order*. Oxford: Oneworld Publication 2008.

KUGELMAN, Michael. The China-Pakistan Economic Corridor and Energy Geopolitics in Asia. **Wilson Center**. 9 ja. 2018. Disponível em: <<https://www.wilsoncenter.org/blog-post/the-china-pakistan-economic-corridor-and-energy-geopolitics-asia>>. Acesso em 12 de fevereiro de 2019.

KURIN, Richard. The Silk Road: Connecting people and cultures. **Festival**. 2002. Disponível em: <[HTTPS://FESTIVAL.SI.EDU/2002/THE-SILK-ROAD/THE-SILK-ROAD-CONNECTING-PEOPLES-AND-CULTURES/SMITHSONIAN](https://festival.si.edu/2002/the-silk-road/the-silk-road-connecting-peoples-and-cultures/smithsonian)> Acesso em: 12 de dezembro de 2018.

KYNGE, James, et al. "How China rules the waves". **Financial Times**. 12 jan. 2017. Disponível em: <<https://ig.ft.com/sites/china-ports/>>. Acesso em 24 de dezembro de 2018.

LAPORTA, Thais. Guerra Comercial: entenda a tensão entre EUA e outras potências. **G1** 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/guerra-comercial-entenda-a-piora-da-tensao-entre-eua-e-outras-potencias.ghtml> Acesso em: 02 de dezembro de 2018.

LAWLER, Andrew. How Europe Exported the black death. **Science**. 26 de abril 2016. Disponível em: <<https://www.sciencemag.org/news/2016/04/how-europe-exported-black-death>> Acesso em: 02 de dezembro de 2018.

LUFT, Gal; KORIN, Anne. Energy Security: In the Eyes of the Beholder. In: Energy security Challenges for the 21st century. Contemporary Military, Strategic, and Security issues. Santa Barbara CA: ABC CLIO LLC, 2009.

MAMMADOV, Symur. Azerbaijan importante link in new Silk Road. **China Daily**. 2018. Disponível em: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201810/20/WS5bca82bca310eff30328380c.html>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2019.

MAQUIAVEL, Nicolau. **O príncipe**. São Paulo: Civita, 1983 (Série Os Pensadores).

MARK, Joshua J. Silk Road. **Ancient History Encyclopedia**. 1 março de 2018. Disponível em: < https://www.ancient.eu/Silk_Road/> Acesso em: 02 de dezembro de 2018.

MARLOW; Lain. China's 1 billion White Elephant. **Blomberg**. 18 de abril, 2018. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-04-17/china-s-1-billion-white-elephant-the-port-ships-don-t-use>>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

MARTINS, Alexandre. Japão e Coreia do Sul também desafiam zona estabelecida pela China. **PUBLICO**. 2013. Disponível em: < <https://www.publico.pt/2013/11/28/mundo/noticia/japao-e-coreia-do-sul-tambem-desafiam-zona-estabelecida-pela-china-1614276>>. Acesso em 18 de janeiro de 2019.

MCCOY, Alfred. Tomgram: Alfred McCoy, Washington's Great Game and Why It's Failing. **TomDispatch**, 2015. Disponível em: < http://www.tomdispatch.com/post/176007/tomgram%3A_alfred_mccoy%2C_washington's_great_game_and_why_it's_failing>. Acesso em: 08 de fevereiro de 2019.

MEDIUM. **A Geopolítica do Mar do Sul da China**. SANTORO, Mauricio. 2016. Disponível em: <<https://medium.com/@mauriciosantor1978/a-geopol%C3%ADtica-do-mar-do-sul-da-china-10b20c70e750>> Acesso em: 03 de dezembro de 2018.

MEGGORAN, Nick; SHARAPOVA, Sevara. Mackinder's "Heartland": a help or hindrance in understanding Central Asia's International Relations?" **Central Asian and the Caucasus**. Disponível em: < https://www.ca-c.org/journal/2005/journal_eng/cac-04/02.megeng.shtml>. /. Acesso em: 12 de dezembro de 2018.

MELLO, Leonel Itaussu A. Quem Tem medo da Geopolítica. São Paulo: Hucitec, 1999.

MESQUITA, Joao Lara. Ilhas artificiais no Mar do Sul da China. **Estadão**. 07 de novembro, 2018. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/ilhas-artificiais-no-mar-do-sul-da-china/>. Acesso em: 12 de dezembro de 2018.

MINGHONG, Yang. Understanding the One Belt One Road Initiative: China's Perspective. In **China's One Belt One Road Initiative, Challenges, and Prospects**. New Delhi. 2016

MYERS, Steven Lee. China Warns 2 American Warships in South China Sea. **The New York times**. Beijing. 27 de março, 2018. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2018/05/27/world/asia/china-us-navy-paracel-islands.html>. Acesso em: 12 de dezembro de 2018.

NAHREEN, Avia. The growing strategic importance of Bangladesh to China. **The Daily Star**. 2017. Disponível em: <https://www.thedailystar.net/op-ed/the-growing-strategic-importance-bangladesh-china-1393957>. Acesso em: 02 de fevereiro, 2019.

NOGUEIRA, Joao Pontes; MESSARI, Nizar. Teoria das Relações Internacionais. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

OLIVEIRA, Lucas Kerr. Energia como Recurso de Poder na Política Internacional: Geopolítica e Estratégia e o Papel do Centro de Decisão Energética. 2012. 400f. Tese de Doutorado pelo Programa de Pós Graduação em Ciência Política, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

OPENING of the first ever three-route flyover in the 82nd mahalla of Dushanbe. **PRESIDENT**. Dushanbe City, 2018. <http://president.tj/en/node/18321>. Acesso em: 20 de dezembro de 2018.

PADULA, Raphael. O pensamento geoestratégico e os documentos estratégicos dos Estados Unidos no pós-Guerra Fria. In: **Revista Carta Internacional**, Belo Horizonte, v. 13, n.2, 2018, p. 31 – 55.

PANDA, Jagannath P. AIIB Chronicle: China's Ambition Behind Infrastructure Investment. **IDS Issues Briefs**. 21 de março 2017. Disponível em: <https://idsa.in/issuebrief/AIIB-chronicle-china-ambition-behind-infrastructure-investment_jppanda_210317#footnote21_3hj18mj> Acesso em: 28 de janeiro de 2019.

PANNEERSELVAM, Prakash. Maritime Component of China–Pakistan Economic Corridor (CPEC): India–China Competition in the Arabian Sea. In: **Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India**. Volume 13, Issue 2, 2017. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09733159.2017.1412577?scroll=top&needAccess=true>>. Acesso em 08 de fevereiro de 2019.

PAPIDZE, Mariam. Project of the Century: Georgia starts to build Anaklia Deep Sea Port. **AGENDA**. 09 de fevereiro, 2016. Tbilisi, Georgia. Disponível em: <http://agenda.ge/en/article/2016/8> Acesso em: 24 de janeiro de 2019.

PATROCINIO, Barbara Moreira Fonseca. O Colar de Pérola como uma estratégia geopolítica. **Conjuntura Internacional**. 12 de setembro, 2018. Disponível em: <https://pucminasconjuntura.wordpress.com/2018/09/12/o-colar-de-perolas-como-uma-estrategia-geopolitica/> Acesso em: 03 de fevereiro de 2019.

PAUTASSO; Diego, UNGARETTI; Carlos Renato. A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. *Estudos Internacionais*: Belo Horizonte, ISSN 2317 – 773X, v.4 n.3, p.25-44.

PINOTTI, Talita. China e Vietnã no Mar do Sul da China: disputas e questões estratégicas. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais e-ISSN 2238-6912 | ISSN 2238-6262* | v.4, n.8, Jul./Dez. 2015 | p.163-183. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/austral/article/viewFile/59949/36986>>. Acesso em 15 de janeiro de 2019.

PINTO, Eduardo C. O Eixo Sino-Americano e as Transformações do Sistema Mundial: tensões complementaridades, Comerciais, produtivas e financeiras. In: **A China na nova configuração global: impactos políticos e econômicos**. Ipeia, Brasília, 2011.

RFI. China pressiona pela reunificação com Taiwan. **GI**. 02 jan. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mundo/noticia/2019/01/02/china-pressiona-pela-reunificacao-com-taiwan.ghtml>>. Acesso em 09 de março de 2019.

RIBEIRO, Renato Janine. Hobbes: o medo e a esperança. In: WEFFORT, Francisco C (Org). **Os Clássicos da Política**. Sao Paulo: Editora Atica, 2011. p. 42-63.

SEIXAS, Eduardo Palma. China e o realismo: A Rota da Seda como Projeto de Consolidação e Projeção de Poder. 2017.139f. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais, Pontífica Universidade Católica do Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/34054/34054.PDF>>. Acesso em 12 de fevereiro de 2019.

SHAN, Liu. **Comparação entre a Rota da Seda e uma Faixa e uma Rota**. 2018. 103f. Dissertação de Mestrado em estudos interculturais Português/Chinês: Tradução, Formação e Comunicação empresarial – Instituto de letras e Ciências Humans, Universidade de Moinho, Braga, 2018. Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/56203/1/Liu%20Shan.pdf> Acesso em: 02 de janeiro de 2019.

SHARMA, Bal Kisha. KUNDU, Nivedita das. **China's one belt one road. Initiative, Challenges and Prospects**. 2016.

Shen Dingli. “China’s ‘One Belt, One Road’ Strategy is Not Another Marshall Plan.” March 16, 2015. Disponível em: <<http://www.chinausfocus.com/finance-economy/china-advances-its-one-belt-one-road-strategy/>>. Acesso em: 28 de julho 2018.

SHEPARD, Wade. How Azerbaijan, Georgia and Turkey subverted Russia and Isolated Armenia with New Railway. **Forbes**, 30 out. 2017. Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/10/30/new-silk-road-azerbaijan-georgia-and-turkey-unite-over-new-rail-line-armenia-further-isolated/#7f268a813aff>> acesso em 10 de março de 2019.

SIPRI. Global military spending remains high at \$1.7 trillion. 2 mai. 2018. Disponível em: <<https://www.sipri.org/media/press-release/2018/global-military-spending-remains-high-17-trillion>>. Acesso em 10 de janeiro de 2019.

STIGLITZ, Joseph. **In defence of the Asian infrastructure Investment bank**. The Guardians, US. 14 de abril de 2015. Disponível em: <https://www.theguardian.com/business/2015/apr/14/in-defence-of-the-asian-infrastructure-investment-bank>. Acesso em: 15 de setembro de 2018.

SUMMERS, Tim. China’s ‘New Silk Roads’: sub-national regions and networks of global political economy. In: **Third World Quarterly**. Centre for China studies, Chinese University of

Hong Kong. 12 abril, 2016. Disponível em: <
<http://dx.doi.org/10.1080/01436597.2016.1153415>>. Acesso em 10 de outubro de 2018.

SUOKAS, Jonas. China does not control AIIB, says bank chief. **Global Times**. 24 jan. 2018. Disponível em: <https://gbtimes.com/china-does-not-control-aiib-says-bank-chief> acesso em 10 de fevereiro, 2019.

TAJIKISTAN cedes land to China. **BBC**. 13 de jan, 2011. Disponível em:
 <<https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-12180567>> acesso em 10 de dezembro de 2018.

THE MARITIME EXECUTIVE. China and Myanmar agree to \$ 1.3 billion Port Project. MAREX. 2018. Disponível em: <https://www.maritime-executive.com/article/china-and-myanmar-agree-to-1-3-billion-port-project>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

TRIBUNAL de Haia anuncia decisão sobre disputa territorial no mar do Sul da china. **Sputnik**. Disponível em: < 2016. <https://br.sputniknews.com/mundo/201607125569599-decisao-mar-sil-china/> Acesso em: 13 de novembro de 2018.

TRIBUNE. “Chinese Railway Company wins bid for Karachi – Lahore Motorway. Web Desk. 2015. Disponível em: <https://tribune.com.pk/story/1007391/chinese-railway-company-wins-bid-for-karachi-lahore-motorway/> Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

VARELLA, Drauzio. A Peste Negra. **UOL**.2019. Disponível em: <
<https://drauziovarella.uol.com.br/drauzio/a-peste-negra/>> Acesso em: 04 de janeiro de 2019.

VISENTINI, Paulo F. A Ásia no sistema internacional e a China como pivô. In: *Conjuntura Internacional*, Belo Horizonte, v. 11, n. 1, p. 83 - 91, 1o sem. 2014. Disponível em: <
<http://periodicos.pucminas.br/index.php/conjuntura/article/view/7607/6581>>. Acesso em 15 de fevereiro de 2019.

WALSH, Declan. “Chinese Company Will Run Strategic Pakistan Port”. **New York Times**. Islamabad: Paquistão, jan. 2013. Disponível em:
 <<https://www.nytimes.com/2013/02/01/world/asia/chinese-firm-will-run-strategic-pakistani-port-at-gwadar.html>> acesso em 12 de janeiro de 2019.

WANG, king Yi. *Chinese International Strategy and the Belt and Road*. New Tapei: Taiwan. 2016

WANG, Yu. The Political Economy of Jorning the AIIB. In: *The Chinese Journal of International Politics*, Volume 11, Issue 2, p.105–130, 22 maio 2018. Disponível em: <
<https://doi.org/10.1093/cjip/poy006>> acesso em 12 de janeiro de 2019.

WISSEL, Paula. How Journalists In Kazakhstan Were Protected By Reporter Shield Law In Washington State. **KNKX**. 2016. Disponível em: < <https://www.knkx.org/post/how-journalists-kazakhstan-were-protected-reporter-shield-law-washington-state>>. Acesso em 19 de janeiro, 2019.

WORLD CIA FACTBOOK. Tajikistan. 2019. Disponível em:
< <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ti.html>>. Acesso em: 12 de janeiro de 2019.

XINHUA. **China contribui muito para reduzir fome global e para segurança alimentar, diz FAO.** Roma, 3 novembro, 2018. Disponível em: http://portuguese.xinhuanet.com/2018-11/04/c_137581329.htm. Acesso em: 23 de novembro de 2018.

Xiong Guangkai, 2003. International Strategy and New Military Transformation. Beijing, China: Tsinghua University Press.

YNULING, Zang. One Belt, One Road: A Chinese Overview. **Global Asia**. 26 de setembro, 2015. Disponível em:< https://www.globalasia.org/v10no3/cover/one-belt-one-road-a-chinese-view_zhang-yunling> Acesso em: 12 de fevereiro de 2019./