

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) VINICIUS LUIS DA SILVA

O RETORNO DA GEOPOLÍTICA CLÁSSICA NO SÉCULO XXI:

A Iniciativa Chinesa da Nova Rota da Seda - *One Belt, One Road*

Rio de Janeiro

2021

CC (IM) VINICIUS LUIS DA SILVA

O RETORNO DA GEOPOLÍTICA CLÁSSICA NO SÉCULO XXI:

A Iniciativa Chinesa da Nova Rota da Seda - *One Belt, One Road*

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval,
como requisito parcial para conclusão do Curso de
Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF (RM1) Marcos Valle Machado da Silva

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2021

AGRADECIMENTOS

A Deus toda honra e glória pela direção do caminho correto para superar desafios, conquistar objetivos e confiar nos seus desígnios inimagináveis.

Aos meus pais, Luiz e Edesuíta, por nunca desistirem de lutar pela melhor educação dos filhos e pela determinação que me permitiram chegar até aqui.

Aos meus irmãos, Diogo e Thiago, pela união, carinho e, por diversos momentos, o reconhecimento e orgulho à carreira que escolhi.

A minha esposa, Janaina e, meus filhos, Vinicius e Ana Luísa, pelo amor, motivação e apoio incondicional na vida e por entender, em muitos momentos, os desafios da distinta carreira.

Ao Capitão de Fragata (RM1) Nagashima, pelo incentivo a buscar a sofisticação intelectual e pelo exemplo de esmero ao lecionar.

Ao meu orientador, Capitão de Fragata (RM1) Valle, pela disponibilidade irrestrita, capacidade intelectual, críticas construtivas e sinceras na elaboração e conclusão deste trabalho.

Aos amigos de longa data, Capitão de Corveta (IM) Mercadante e CC Lino, pelo companheirismo e apoio irrestrito na caminhada na vida, carreira e estudos ao longo de 20 anos.

Aos instrutores e amigos da turma C-EMOS 2021, pela cordialidade e atenção em momentos de complexidade em algum aprendizado, com debates enriquecedores que contribuíram para o desenvolvimento intelectual.

À Marinha do Brasil e à Escola de Guerra Naval, pela oportunidade oferecida em desenvolver uma capacitação fundamental, necessária e oportuna para um futuro Oficial de Estado-Maior.

RESUMO

Nesta dissertação objetiva-se descrever as particularidades da iniciativa chinesa da Nova Rota da Seda - *One Belt, One Road* (OBOR), no período compreendido entre seu lançamento, em 2013, no governo do atual presidente Xi Jinping, até 2019. Trata-se de um empreendimento que, de acordo com o governo chinês, é a ação mais significativa da política externa da República Popular da China para o mundo, no século XXI. A metodologia aplicada versará sobre um estudo de caso que investigará as particularidades do megaprojeto de infraestruturas, nas vertentes marítima e terrestre, sob a teoria geopolítica clássica do Almirante estadunidense, Alfred Thayer Mahan (1840-1914), no que tange ao poder marítimo, para desenvolvimento dos Estados e do geógrafo inglês, Halford J. Mackinder (1861-1947) sobre a importância do poder terrestre e sua interpretação geoestratégica, que visa ao controle e domínio do mundo. A pesquisa se orienta pela seguinte pergunta: como a iniciativa da Nova Rota da Seda chinesa – *One Belt, One Road* – e seus desdobramentos podem transformar o cenário geopolítico internacional asiático no século XXI? Frente a esse questionamento, a proposta é apresentar a iniciativa OBOR como um instrumento de promoção às relações comerciais de longo prazo e, possivelmente, permanentes, por meio da construção de várias infraestruturas nos Estados envolvidos no projeto, de forma a otimizar o intercâmbio dos diversos recursos, com o viés e discurso de cooperação mútua, harmonia e desenvolvimento conjunto de prosperidade e multilateralismo. Contudo, em aspectos geopolíticos, há particularidades da iniciativa chinesa, como a expansão territorial conectada aos preceitos de Mackinder e de Mahan, ao promover o controle das rotas marítimas, a fim de gerenciar os fluxos comerciais e outros recursos dos Estados integrantes, tendo em vista garantir a segurança alimentar, energética e outras demandas domésticas de sua população. Por fim, destaca-se o propósito de descrever e identificar os pontos estratégicos da *One Belt, One Road*, no âmbito marítimo e terrestre, evidenciando suas principais vulnerabilidades críticas, reais e potenciais.

Palavras-chave: Nova Rota da Seda, megaprojeto de infraestruturas, vertente marítima e terrestre, pontos estratégicos, vulnerabilidades críticas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - O pivô geográfico da História.....	55
Figura 2 - Mapa dos Estados participantes e o ano de entrada.....	55
Figura 3 - Iniciativa da Rota da Seda Marítima (<i>One Road</i> - linha pontilhada azul).....	56
Figura 4 - Corredores econômicos da Nova Rota da Seda	56
Figura 5 - Rota ferroviária Yiwu-Madrid	57
Figura 6 - Rota ferroviária China-Irã.....	57
Figura 7 - Rota ferroviária Yiwu-London	58
Figura 8 - Gasodutos e Oleodutos na Ásia Central	58
Figura 9 - Gasoduto e Oleoduto Kyaukpyu- Kunming	59
Gráfico 1 - Exportações chinesas para economias participantes da OBOR.....	59
Gráfico 2 - Exportações chinesas para economias participantes da OBOR - % exportações totais chinesas.....	60

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BCIM –	Bangladesh-China-Índia-Mianmar
CPEC -	Corredor Econômico China-Paquistão
CMPHC -	<i>China Merchants Port Holdings Company</i>
CNP -	Congresso Nacional do Povo
COSCO -	<i>China Overseas Shipping Company</i>
EUA -	Estados Unidos da América
LCM -	Linhas de Comunicação Marítima
OBOR -	<i>One Belt, One Road</i>
OCDE –	Organização de Cooperação de Desenvolvimento Econômico
RPC -	República Popular da China
URSS -	União das Repúblicas Socialista Soviéticas
PCC -	Partido Comunista Chinês
PPA –	Autoridade Portuária de Piraeus

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	10
2.1	<i>Teoria Geopolítica Clássica de Alfred Thayer Mahan</i>	10
2.2	<i>Teoria da Geopolítica Clássica de Halford J. Mackinder</i>	15
2.3	<i>Importância e Aplicação das Teorias para o Objeto de Estudo</i>	18
3	AS PARTICULARIDADES DA NOVA ROTA DA SEDA, FLUXOS MARÍTIMOS, TERRESTRES E IMPACTOS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL	21
3.1	<i>A Iniciativa da Nova Rota da Seda – One Belt, One Road (OBOR)</i>	22
3.2	<i>Fluxos Comerciais Marítimos à Luz de Mahan</i>	26
3.3	<i>Fluxos do Comércio Terrestre à Luz de Mackinder</i>	29
3.4	<i>Impactos nos Fluxos do Comércio Internacional</i>	31
4	PONTOS ESTRATÉGICOS E VULNERABILIDADES	35
4.1	<i>Pontos Estratégicos Marítimos</i>	35
4.2	<i>Pontos Estratégicos Terrestres</i>	39
4.3	<i>Vulnerabilidades Críticas Reais e Potenciais</i>	42
5	CONCLUSÃO	46
	REFERÊNCIAS	51
	ANEXOS	55

1 INTRODUÇÃO

Ao fim da Guerra Fria (1947-1989), o mundo iniciou um período caracterizado como um sistema fechado, representado pela unipolaridade vivida pelos estadunidenses em detrimento às divergências ideológicas e políticas com a ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (1917-1991). Por outro lado, a República Popular da China (RPC), antes mesmo da última década do século XX, impulsionou sua política doméstica e, principalmente, externa, com ações significativas, sem maiores percepções de ameaça, inicialmente, por outros Estados e potências influentes no sistema internacional, destacando-se ao ascender de forma intensa e continuada, em toda Ásia.

Na verdade, a geopolítica pós-Guerra Fria deu origem a uma complexidade de ações que reordenaram as relações internacionais, sem uma característica marcante desse novo contexto geopolítico, no qual o discurso de multilateralismo ganhou força. Nesse contexto, a China atingiu, economicamente, a força de potência emergente, não dando importância ao regime de governo dos Estados envolvidos com ela, em relações comerciais, acordos e negociações, ao não exigir ou impor condições, fosse sob a perspectiva ideológica ou outras exigências de cunho político, com esses Estados.

Nesse sentido, antes de discorrer e apresentar a questão central desta dissertação, cabe destacar o lançamento, em 2013, da iniciativa *One Belt, One Road* - OBOR pelo presidente da China ainda em exercício, Xi Jinping, no início de seu governo e, possivelmente, em mandato vitalício, se depender do Partido Comunista Chinês (PCC). Esse programa, que abrange diversos projetos de infraestrutura, é o mais significativo de ação de política externa e o mais ambicioso do governo de Pequim, na atualidade.

A questão central desta dissertação, parte da seguinte pergunta de pesquisa: Como a iniciativa chinesa da Nova Rota da Seda *One Belt, One Road* – OBOR e os seus desdobramentos podem transformar o cenário geopolítico internacional asiático, no século XXI?

A moldura temporal da dissertação, iniciou no lançamento do programa, em 2013 e se estende até o ano de 2019, antes do início da pandemia sistêmica Covid-19, deflagrada na China e que alcançou proporções globais. A metodologia aplicada à dissertação será um estudo de caso como desenho de pesquisa, para verificar as particularidades da Nova Rota da Seda, com enfoque nos comércios marítimos e nos pontos estratégicos da infraestrutura, sob uma perspectiva geopolítica.

Dado o tema central, pretende-se descrever a iniciativa OBOR e sua estrutura, que tinha como finalidade prover aos Estados integrantes do projeto os meios para interesses mútuos nos fluxos comerciais, com a interconexão das infraestruturas de investimentos, que aconteceu, inicialmente, em 2013 na Eurásia, e, posteriormente, até o ano de 2019, alcançou outros Estados na África, América Central e do Sul. Cabe, ainda, apontar como a OBOR pode reconfigurar o sistema internacional e transformar o cenário geopolítico a favor da China, ao integrar a Eurásia e África no projeto e, complementarmente, as Américas Central e Sul (que não serão objeto de estudo desta dissertação).

De forma a compreender o estudo de caso sobre a norteadora questão de pesquisa, a dissertação foi estruturada em 5 capítulos. Após esta Introdução, o segundo capítulo apresenta a fundamentação teórica utilizada na pesquisa, cuja base alicerça-se na teoria geopolítica clássica de Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e Halford J. Mackinder (1861-1947), respectivamente – poder marítimo e terrestre – abordando considerações específicas de ambos os teóricos, para demonstrar a importância de aplicá-las nas vertentes das rotas marítimas e terrestres dos projetos.

No terceiro capítulo serão tratadas as particularidades da iniciativa OBOR, seus fluxos comerciais marítimos e terrestres, assim como os impactos nos fluxos do comércio internacional e potencialidades do projeto, em cooperação, com ganhos mútuos e positivos economicamente. Já o quarto capítulo tem como objetivo identificar os pontos estratégicos da Nova Rota da Seda, e evidenciar as vulnerabilidades reais e potenciais da iniciativa chinesa, na vertente terrestre e marítima do projeto, e como ela reconfigura o cenário internacional.

Por fim, no último capítulo, são apresentadas as conclusões, no que tange à China ser não só o centro, como também gerente da cadeia produtiva da iniciativa OBOR, com o intuito de consolidar o poder geopolítico como descrito por Mackinder, conforme os pressupostos teóricos do referido geógrafo, além de amplitude e controle das rotas marítimas, teoricamente apontadas pelo evangelista do poder naval, Mahan.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Tendo em vista descrever o fenômeno contemporâneo da iniciativa chinesa da Nova Rota da Seda ao longo desta dissertação, este capítulo tem como propósito evidenciar os conceitos fundamentais da teoria geopolítica de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), bem como a teoria de Halford J. Mackinder (1861-1947) e descrever a importância e aplicação destas teorias nas particularidades da OBOR.

Para alcançar esse objetivo, o capítulo está subdividido em três seções. A primeira seção é destinada a abordar alguns conceitos teóricos de Mahan, sobre a importância e desenvolvimento do poder marítimo para os Estados. A segunda trata dos conceitos concernentes à teoria do poder terrestre de Mackinder. Por fim, a terceira seção descreve a importância e aplicação das teorias nos pontos de interesses da Nova Rota da Seda.

2.1 Teoria Geopolítica Clássica de Alfred Thayer Mahan

O evangelista do poder naval¹, Mahan, publicou sua obra em 1890, a qual se tornou um referencial da história naval, *The Influence of Sea Power upon History* (1660-1783). Ao pensar como um homem do mar, ele é notório em seus escritos, e demonstra a superioridade do poder naval em relação ao poder terrestre, de forma a sustentar a concepção de que as maiores ou grandes potências da história alcançaram essa condição devido ao controle dos mares. Assim, procedeu a um exame geral da história da Europa em suas análises e escritos sobre os estadunidenses, tendo em vista observar o que teria o poder marítimo como efeito sobre os

¹ Evangelista do poder naval – Alcinha dada na obra de Margaret Tuttle Sprout, em *Mahan: Evangelist of Sea power*, Princeton UP, 1943; e que é influência na teoria do poder marítimo e da estratégia naval, levando em consideração Mahan, o Clausewitz do mar.

destinos dessa história (MAHAN, 1890). Sua obra teve perceptivo impacto no pensamento naval, especificamente, no que tange à supremacia inglesa, a qual garantiu êxito nas suas ações em relação às políticas navais à época (ALMEIDA, 2009).

Mahan declarava que os Estados podem evoluir ou entrar em declínio, mas nunca ficarem “estáticos”. Enfatizava que o *sea power*, ou poder marítimo, tem notável relevância no rumo dos Estados e afirmava, ainda, que este é indispensável ao contínuo crescimento à busca pela prosperidade, além de ser necessário para impor ou garantir a segurança. Segundo ele, a expansão econômica, assim como a política, constitui-se nos principais alicerces para um grande Estado e, que este deve se apoiar em uma estratégia de desenvolvimento expansionista, para ter acesso à riqueza acumulada (TOSTA, 1984).

Segundo Mahan (1890), a acumulação de riqueza dependia da estimulação um comércio exterior pujante e evolutivo que só pode ser mantido pela atuação de uma bem estruturada e imponente Marinha Mercante. Com isso, faz ver que esses bens exigem proteção que, por sua vez, só poderá ser facultada, por meio de “forte armada” em “bases estrategicamente situadas”. Ainda explicava o seguinte: “Enquanto uma marinha poderosa é necessária à segurança da navegação de um Estado uma Marinha Mercante prospera é, ao mesmo tempo, a espinha dorsal de seu poder naval” (TOSTA, 1984, p. 39).

Segundo Tosta (1984), Mahan ressaltava uma distinção entre o entendimento do poder marítimo para o poder naval e afirmava não serem sinônimos. A distinção no que tange ao poder naval não se trata somente do que o braço armado com potencial militar, nos mares, deve buscar, como o domínio dos oceanos ou uma parcela dele pela força da sua Marinha, mas considerar e, além disso, prover, a segurança e uma navegação pacífica para fluir e escoar o comércio em apoio aos navios mercantes.

Cabe ressaltar que Tosta (1984) ainda se utilizou da definição de Anthony E. Sokol (1888-1940) sobre poder marítimo, descrevendo que é a “capacidade de um Estado aproveitar

o mar como via de transportes, economicamente, para aumentar sua própria força pela troca de mercadorias e, militarmente, dependendo das condições geográficas e econômicas do Estado” (TOSTA, 1984, p. 42), o qual deve ser explorado pela Marinha com seus navios, aviões, portos e bases. Para o Almirante Oscar Di Giamberardino² (1881-1960), poder naval é a “possibilidade que tem um Estado de fazer uso do mar em seu próprio interesse, sendo capaz de defender, com os meios que dispõe, ação contra qualquer inimigo e impedir semelhante uso ao adversário” (TOSTA, 1984, p. 42).

Ao interpretar as definições indicadas por Tosta (1984), podemos afirmar que a parte naval se relaciona aos assuntos militares e estratégias, e o termo marítimo, com maior amplitude, envolve além do aspecto militar dos homens do mar, as relações e ações políticas, econômicas e geopolíticas, além de outros campos que expressam o poder nacional, como os psicossociais.

Sob essa ótica, Mahan considerava que, possuir potencial militar é um dos requisitos essenciais à conquista dos objetivos para buscar a hegemonia e controle dos mares. Este domínio fortalece, nas situações de paz ou mesmo nos conflitos, a continuidade do seu comércio marítimo intenso e a relação com a troca de produtos manufaturados por matérias-primas, principalmente, com as colônias ou Estados independentes à época, instituindo, assim, uma forte interdependência entre a necessidade de comércio exterior e a Marinha de Guerra forte. Neste sentido, cabe afirmar que a efetividade da Armada depende das suas bases e dos portos distantes (MAHAN, 1890)

Ao citar o evangelista do poder naval, Vesentini (2016) descreveu:

A chave para hegemonia mundial, segundo Mahan, estaria no controle das rotas marítimas, essas veias por onde circulam os fluxos do comércio internacional. A posse

² Almirante Oscar Di Giamberardino (1881-1960) – Estrategista naval italiano, escritor do livro *Arte da Guerra no Mar*, tradução de Miguel Magaldi, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1939.

de grande poder marinho, dessa forma, seria indispensável para um Estado que almejasse tornar-se importante potência mundial (VESENTINI, 2000, p. 17).

Sob esta vertente, ao afirmar que a chave do poder mundial está no controle das rotas marítimas de comércio, Mahan assinala que o desenvolvimento desse poder marítimo se fundamenta nos seguintes fatores: “configuração física, posição geográfica, extensão territorial, caráter nacional e instituições governamentais” (TOSTA, 1984, p. 40).

Mahan visualizava a configuração física do Estado como um facilitador ou entrave à evolução do poder marítimo. Declarou que a extensão do território nacional e a população devem ser proporcionais, aliado ao caráter nacional para estimular à mentalidade marítima para desenvolver capacidades (TOSTA, 1984).

Segundo Ribeiro (2010) ao iniciar a análise dos fatores, a posição da geografia de um Estado revela a posição privilegiada ou não em relação às inúmeras rotas marítimas de outros Estados. A vantagem da posição geográfica de um Estado pode se transformar na chave de uma imensa estrutura de poder marítimo que se apoia em portos ou bases espalhadas por todos os continentes, situadas em posições de alto valor estratégico. E por fim, as instituições governamentais representadas pelos líderes nacionais ao buscar um esforço inerente às políticas propostas à elevação e aplicação do poder marítimo que poderá favorecer o desenvolvimento do poderio naval (RIBEIRO, 2010).

Tendo em vista esta abordagem teórica, Mahan (1890) destaca: a produção, com a necessária troca de produtos ou mercadorias e o transporte, por meio do qual a troca é efetivada e as colônias, que contribuem e multiplicam as ações de transporte e proteção, em razão dos múltiplos pontos de segurança, o que possibilita, em suma, requisitos necessários ao poderio estratégico.

Essa abordagem conceitual mahaniana impulsionou a expansão territorial à época dos estadunidenses, com a perspectiva de missão civilizadora, pois ele enxergava aspectos

positivos no colonialismo e, estrategicamente, o fortalecimento do poderio naval e o controle dos mares seriam os principais atributos de uma grande potência (VESENTINI, 2016).

Segundo Vesentini (2016), toda geopolítica não foge à regra, e a teoria de Mahan é uma delas, pois implica uma filosofia da história. De acordo com o autor, o poder naval fundamentou-se em sua interpretação sobre a história das civilizações europeias em que o Ocidente deve comandar ou civilizar o mundo e, as guerras, mostravam-se inevitáveis na história. Mahan foi, ainda, precursor em sua teoria e influenciou alguns outros autores, entre eles, Mackinder, que refletiu sobre as possíveis implicações tecnológicas na disputa entre poderes marítimos e continentais (VESENTINI, 2016).

Embora algumas concepções mackinderianas tenham sido influenciadas pelas teorias de Mahan, ele discordou sobre o poder alicerçado no controle dos mares sobre o poder com base continental, dando como um dos exemplos, a potencialidade da integração continental tecnológica por ferrovias, além da concentração dos seus estudos à Eurásia, não fazendo parte dos estudos e observações nos escritos de Mahan (MATTOS, 2002).

No entanto, Mahan quando defende e aborda sua teoria, concentra seus pensamentos, principalmente, na aplicação política para o fortalecimento estadunidense, com propostas nas ações de política externa, em busca da consolidação de poder, em virtude do iminente enfraquecimento da Inglaterra (VISENTINI, 2016).

Neste sentido, pode-se deduzir, com o intuito de associar ao objetivo desta dissertação, que Mahan desenvolveu uma teoria com ampla repercussão ao enfatizar o comércio marítimo para a riqueza do Estado, conjuntamente, ampliar o controle dos mares, tendo em vista a supremacia nas relações comerciais com as colônias e outros Estados à época (MAHAN, 1890).

Por fim, Mahan (1890) inspirou e permitiu, com seus escritos, a continuidade da evolução do pensamento geopolítico e estratégico nos assuntos associados ao poder marítimo,

de forma a estimular a mentalidade marítima e comercial para riqueza dos Estados. Diante do exposto, cabe ressaltar que os ensinamentos do Almirante estadunidense, estendem-se à modernidade, ao se fazer uso, hoje, de sua base teórica nos cenários geopolíticos de interesse, como é o caso da vertente marítima na iniciativa chinesa OBOR, a ser descrita, no decorrer deste estudo.

2.2 Teoria da Geopolítica Clássica de Halford J. Mackinder

Halford John Mackinder (1861-1947), destacado teórico geopolítico clássico, foi um geógrafo inglês que percebeu as transformações causadas pela sociedade, a partir do surgimento das tecnologias. Formulava seus pensamentos sobre as áreas específicas do globo terrestre e, segundo seu embasamento teórico, o domínio dessas regiões, proporcionaria a hegemonia e controle mundial (MACKINDER, 1942)

Mackinder visualizava nos mapas muitas explicações sobre o que ocorria no contexto político mundial da época. Ao observar o globo terrestre, de uma forma holística, relatou a existência de uma nítida ligação entre os diversos acontecimentos que se processam nos territórios dos Estados, nas esferas econômica e militar, o que demonstra que o homem se encontrava em um sistema fechado, em que “cada choque, cada desastre repercute nas regiões antípodas e delas pode voltar aos pontos de origem” (TOSTA, 1984, p. 49).

Para ele, a potência que controlasse o centro da Eurásia (denominada por ele de *pivot area* e, posteriormente, *Heartland*³) seria capaz de dominá-la e, conseqüentemente, também governaria o mundo. Em seus estudos, ele apresentou um mapa de projeção de

³ *Pivot area or Heartland* – Mackinder considerou a Rússia como o pivô do mundo, posteriormente chamando-a de *Heartland* (coração continental) após a Primeira Guerra Mundial (1914-1919) (TOSTA, 1984).

Mercator, caracterizada pela área pivô, crescente interior⁴ ou marginal e, um crescente exterior⁵ ou insular, conforme mostra a FIG. 1 (TOSTA, 1984).

Segundo Vesentini (2016), Mackinder o “propugnador do poder terrestre”, constituiu a maior base teórica na geoestratégia como chave da hegemonia mundial em suas principais obras: *O Pivô Geográfico da História*, publicado em 1904, antes da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e *Democracia, Ideias e Liberdade*, em 1919, logo após o conflito. Em ambas as publicações, ele ressaltou a importância da Eurásia, da área pivô e, posteriormente, do *Heartland* ou coração continental, como descrito: “Quem dominar a Europa Oriental controlará o coração continental; quem dominar o coração continental, controlará a ilha mundial; quem dominar a ilha mundial controlará o mundo” (MACKINDER, 1942, p. 106, tradução nossa).

Esta citação pode ser considerada como uma das mais importantes e célebres de Mackinder, pois sintetiza a teoria do poder terrestre para o domínio e possível controle do mundo, diante dos possíveis embates entre poder terrestre e poder naval. O geógrafo inglês, definiu de forma embrionária o conceito de *Heartland* e incluiu a África no que ele chamava de “ilha do mundo”, formada, então, pela Europa, Ásia e agora a África. Os demais continentes, na visão do autor, seriam apenas satélites da ilha do mundo (MACKINDER, 1942).

Mackinder apresentou essas evidências na obra *The Democratic Ideals and Reality*, sendo um temor inglês, a hipótese de a Alemanha ser o Estado que representasse essa condição dominante no *Heartland*, entretanto, contida na Primeira Guerra Mundial (MACKINDER, 1942). Os germânicos ambicionavam esse domínio do *Heartland*, segundo as leis do

⁴ Crescente interior ou marginal – meia lua em torno da *pivot area*, abrangendo a Alemanha, a Áustria, a Turquia, Índia e a China (TOSTA, 1984).

⁵ Crescente exterior ou insular – meia lua externa, compreendendo a Inglaterra, a África do Sul, a Austrália, os Estados Unidos, o Canadá e o Japão (TOSTA, 1984).

crescimento espacial⁶ de Friedrich Ratzel (1844-1904), doutrinário e geopolítico alemão, ao imaginar uma possível unificação da Eurásia como um evento marcante, contudo, repelida pelas grandes potências na Grande Guerra (VESENTINI, 2016).

Mackinder observou os conflitos da história, principalmente, entre as potências terrestres e marítimas e, em sua análise, expôs a importância da evolução constante das tecnologias, pois estavam associadas aos ganhos ao diminuir a relação tempo e espaço entre as coordenadas do globo. Para ele, os transportes terrestres eram fundamentais para integrar regiões na Eurásia, no início do século XX. Ressaltava as ferrovias como modal de integração, incluindo o deslocamento de tropas, o que reduzia possíveis vantagens de Estados com supremacia naval, sobre as potências terrestres (MACKINDER, 1904).

Ele descortinou a infraestrutura das ferrovias no que tange ao desempenho comercial, logístico e militar de um Estado. Foi por esse motivo que ele enfatizou o uso de ferrovias em território da ex-URSS e estava vigilante sobre o aumento de capital com esse modal sem a influência do poder ou vertente comercial marítima inglesa. Ao considerar a ex-URSS um Estado mais influente na área denominada crescente interior ou marginal, consistia em aceitar no futuro o acesso soviético aos mares quentes e, conseqüentemente, ao poder marítimo por meio de navios de combate (MACKINDER, 1904).

Após a Grande Guerra, o geógrafo inglês, sublinhou que caso a Alemanha se tornasse aliada da ex-URSS, compartilhando portos, matérias-primas e suas frotas de navios, haveria um risco à supremacia dos ingleses e, assim, poderiam controlar o *Heartland* (VESENTINI, 2016). O desenvolvimento dessa região, com expansão territorial e união de

⁶ Leis do crescimento espacial – teoria fundamentada pelo alemão Friedrich Ratzel (1844-1904), considerado grande precursor da Geopolítica. Também conhecida como leis de Ratzel, pois explicam a modificação geográfica dos espaços políticos (TOSTA, 1984).

recursos, sem a necessidade do comércio marítimo ou da participação inglesa, foi um dos grandes temores de Mackinder, tendo em vista suas conjecturas geoestratégicas, pois ele era um defensor do império britânico (MACKINDER, 1942).

Ainda em suas formulações teóricas, ele considerou incluir a África no que ele chamava de ilha do mundo, constituída do *Heartland*, crescente interior e agora a África. O conceito de ilha do mundo previa reunir uma imensa população, recursos naturais abundantes, deixando de fora os estadunidenses, ingleses e japoneses, sendo na visão de Mackinder, apenas satélites dessa ilha (MACKINDER, 1942).

No entanto, Mackinder (1942) ao sintetizar suas ideias geoestratégicas, imaginou um possível evento no futuro, no qual, um Estado obtivesse o controle ou até mesmo o domínio do *World Island*, haja vista, as disputas hegemônicas de poder e, ao reconhecer essa possibilidade, interpretava um grande continente ou a ilha do mundo, algum dia, estar unida sob um comando único.

2.3 Importância e Aplicação das Teorias para o Objeto de Estudo

Nesta seção, será destacada a relevância dos pressupostos teóricos de Mahan e Mackinder, no que tange a importância e significância na promoção do pensamento geopolítico à contemporaneidade e, como ele influencia as ações governamentais, causando o desenvolvimento e expansão dos seus Estados.

Pode-se afirmar que Mahan (1890), ao evidenciar a necessidade do controle do mar, o desenvolvimento dos Estados e a centralidade do mar em seus destinos, atendeu aos interesses políticos estadunidenses à época. Os principais pontos da sua teoria são importantes até hoje, obviamente com adaptações ao mundo volátil, incerto, complexo e ambíguo no ambiente contemporâneo, com outros ajustes e interpretações.

Como pontos relevantes na sua conceituada teoria, citam-se a expressão *sea power* ou poder marítimo, o fortalecimento da importância do mar, o poder marítimo como impulsionador da economia, o grande impacto na ação política, o refletir e estudar com constância os assuntos do mar e o recorrer à história como uma ferramenta primordial para estabelecer estratégias (MONTEIRO, 2011).

Mahan privilegiava as evidências ao defender o desenvolvimento do *sea power* e levava seus leitores a refletirem sobre assuntos como: a ambição nacional, a amplitude da força militar, as necessidades para se estabelecer o poder mundial; as Linhas de Comunicação Marítima (LCM) e dependências, as frotas mercantes, os meios e requisitos logísticos do Estado e, primordialmente, a força do emprego da Marinha como um braço armado de poder empregado como instrumento político do seu Estado (CROWL, 2008).

Por fim, ele demonstra o conceito da “trindade mahaniana” (grande Marinha Mercante, forte Armada e bases estrategicamente posicionadas), definido como seu grande legado (MAHAN, 1890). É possível, ainda, associar os pensamentos de Mahan às necessidades estratégicas no mundo atual, exemplificando as necessidades das colônias e bases no passado, às parcerias comerciais e acordos internacionais de cunho político, estratégico, militar e, principalmente, o econômico na iniciativa chinesa OBOR.

Sendo assim, Mahan (1890) em referência às colônias, à produção e ao transporte, citados estrategicamente no passado, aponta uma similaridade em relação às ações de política externa da China e sua iniciativa OBOR - que será detalhada no próximo capítulo. A similaridade cabe ao beneficiarem os Estados integrantes da Nova Rota da Seda na geração de um caminho para escoar seus produtos, formar uma nova esfera de influência para suas exportações com novos horizontes e diversos empreendimentos nesses Estados, de forma a desenvolver a infraestrutura local com cooperação, além de riqueza e poder para si mesmo.

Em relação à importância da teoria de Mackinder, é importante destacar que, cada século tem a sua própria perspectiva geográfica, e nos mapas está a explicação dos acontecimentos internacionais, de forma a hierarquizar os espaços geográficos com ilhas de importância estratégica, destacando a importância do controle dessas regiões ao conjecturar um possível domínio que poderia ameaçar a soberania dos Estados e dominar o sistema internacional (TOSTA, 1984).

Com base na fundamentação teórica apresentada, conclui-se que os pontos essenciais destacados, a partir dos conceitos de Mahan e Mackinder, promoveram a formulação de pensamentos expansionistas e influenciaram ações de governo dos Estados, não só no século das duas guerras mundiais, como também, no século XXI, com a exemplificação do empreendimento OBOR, objeto de estudo desta dissertação.

E por fim, contribuíram, ainda, para estudos posteriores e para a evolução de grandes pensadores geopolíticos “neoclássicos”, pois suas teorias são atemporais, de forma a estimular a continuidade e o desenvolvimento às reflexões geopolíticas, além de orientar o pensamento estratégico na contemporaneidade, como é o caso das ações do governo de Pequim, referente a iniciativa OBOR.

3 AS PARTICULARIDADES DA NOVA ROTA DA SEDA, FLUXOS MARÍTIMOS, TERRESTRES E IMPACTOS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Este capítulo tem como propósito, primeiramente, apresentar um sucinto contexto histórico da origem da rota da seda, que motivou o lançamento do programa da Nova Rota da Seda, em 2013, considerada a ação de política externa e geopolítica mais significativa na contemporaneidade.

Posteriormente, serão descritas as particularidades desse novo empreendimento, seus fluxos comerciais marítimos na visão de Mahan, assim como os terrestres à luz de Mackinder e, por último, os impactos causados no comércio internacional.

De acordo com Frankopan (2019), em sua obra, *Rota da Seda – O Coração do Mundo*, o comércio entre a China e os locais mais longínquos no mundo antigo desenvolveu-se de forma lenta. Nessa época, descobrir os melhores caminhos ou rotas ao longo do deserto não era tarefa simples. Além disso, eles transportavam produtos raros e de grande valor por longas distâncias e, nessas condições difíceis, os pagamentos tinham que ser altos para compensar os riscos.

Cabe destacar que o Império Persa (550-330 a.C.), era constituído por uma região abundante que ligava o mar Mediterrâneo ao coração da Ásia, o que gerou o crescimento do comércio e oportunizou benefícios que motivaram os governantes a custearem expedições militares em localidades que trouxessem ainda mais recursos para o império (FRANKOPAN, 2019).

Nesse contexto, Frankopan (2019) afirma que a seda era o produto essencial a ser comercializado, alcançando uma diversidade de papéis relevantes nesse mundo antigo. Esclarece, ainda, que a seda, assim com as moedas, era a forma de pagamento dos soldados.

Em certas situações, a seda era a moeda mais confiável, pois, era complicado produzir dinheiro em valores suficientes. Além disso, naquela época, a China não era monetizada como um todo, o que criava um obstáculo específico, para se realizar o pagamento dos militares nas zonas de operações em áreas longínquas, onde moedas, na verdade, se tornavam inúteis. Como resultado, a moeda usada para pagamentos era, na maioria das vezes, a seda bruta e, por conta disso, tornou-se a moeda universal e não apenas um artefato de luxo (FRANKOPAN, 2019).

Diante do exposto, pode-se afirmar que essa antiga rota foi, por muitos séculos, um caminho ou via de comunicação central das primeiras civilizações e que, agora, evidencia seu retorno. Pode-se afirmar que, na antiguidade, especificamente, essa região do mundo era mais interconectada, do que se poderia imaginar atualmente. Foi, em muitos momentos, uma região pioneira, como pode-se perceber hoje – intensa, dinâmica e competitiva – onde as antigas rotas fluíram com vida nos rumos mais distantes para desenvolver e garantir os fluxos comerciais à época (FRANKOPAN, 2019).

3.1 A Iniciativa da Nova Rota da Seda – One Belt, One Road (OBOR)

É possível assegurar que, durante séculos, áreas e riquezas foram descobertas no Oeste, particularmente, no novo mundo das Américas. Atualmente, é o Leste que atrai os Estados com necessidades diversas, em busca dessas abundantes e disputadas riquezas. Como parte do Oriente Médio, rica em petróleo, à China, em sua contínua ascensão econômica associada ao avanço tecnológico, mostra-se, hoje, como a região que volta a ser o centro do mundo, assim como foi na antiguidade (FRANKOPAN, 2019).

A China, no século XXI, deixa evidente que visa atingir a sua Grande Estratégia⁷. De fato, tem alcançado seu poder, em muitos aspectos, seja nos assuntos internacionais ou domésticos, o que a torna um dos Estados em constante desenvolvimento e expansão, tornando-se, assim, a segunda economia dentre as maiores potências mundiais. A crescente evolução da China no cenário mundial significa, pois, o renascimento de seu poder econômico dominante em séculos passados, após ter passado por uma reforma estrutural iniciada no século XX, o que permitiu ao Estado desenvolver e acelerar, além da esfera econômica, a política e a militar (NORTON, 2015).

Segundo Geromel (2019), a conhecida reforma estrutural chinesa, iniciada no século XX e aliada à sua Grande Estratégia, tem origem e motivação nos momentos imperiosos longínquos. Além disso, a força dos momentos austeros do século das humilhações⁸ (1839-1949), no qual a China foi alvo de pressões imperialistas, por parte dos Estados do Ocidente e do Japão, impulsionaram as ações governamentais em direção ao fortalecimento doméstico e à busca de expansão do poder econômico e político, no cenário internacional (GEROMEL, 2019).

O governo da China, motivado por um passado milenar, apresentou uma das ações iniciais e mais significativas de política externa, realizada à época pelo atual presidente da China, Xi Jinping, ao divulgar a iniciativa da Nova Rota da Seda chinesa ao mundo, em 2013, durante visita solene às regiões da Ásia Central e, posteriormente, ao Sudeste Asiático (MEDEIROS, 2016). Nessa ocasião, evocou memórias dessa interconexão ao passado, e assim discursou:

⁷ Grande Estratégia da China – Garantir o desenvolvimento econômico e social, assim como a soberania estatal; modernização militar para defender seus interesses; diminuir riscos e dependências externas, e, proporcionar investimentos para atrair Estados vizinhos e expandir o poder político em assuntos internacionais (NORTON, 2015).

⁸ Século das humilhações – Período entre 1839-1949 conhecido pelas invasões estrangeiras que resultaram na desarticulação completa da civilização chinesa. Durante todo o século da humilhação a China esteve em guerra (GEROMEL, 2019).

Há mais de 2.000 anos, o emissário chinês Zhang Qian, da dinastia Han, visitou por duas vezes a Ásia Central em missão pacífica e amistosa, abrindo as portas para um intercâmbio amistoso entre a China e os países dessa região e inaugurando a Rota da Seda, ligando o Oriente ao Ocidente e a Ásia à Europa [...]. Essa história de intercâmbios com mais de 2.000 anos demonstra que nações de raças, crenças e culturas diferentes podem compartilhar a paz e o desenvolvimento com base na união e na confiança mútua, na igualdade e benefícios recíprocos, na inclusão e assimilação mútua, assim como na cooperação ganha-ganha (JINPING, 2014, p. 184, tradução nossa)⁹.

Ao expor sobre o ambicioso projeto de infraestrutura, Xi Jinping apresentou o cinturão terrestre – *One Belt*, e, posteriormente, na vertente marítima, Rota da Seda Marítima – *One Road*. A ideia central, além da construção terrestre era instaurar um cinturão marítimo que ligasse as instalações portuárias chinesas com a costa africana, avançando pelo canal de Suez até o Mediterrâneo (JINPING, 2014). O projeto tem como centro uma infraestrutura interconectada de transportes, energia e comunicação, sendo um promissor processo de integração da Eurásia, que compreende uma série de obras terrestres, interligando Ásia, Europa, Oriente Médio e África, assim como, os oceanos Pacífico e Índico, incluindo o mar Mediterrâneo (LACHER, 2020).

Segundo Lacher (2020), o projeto tem como propósito desbravar uma área onde estão disponíveis recursos fósseis e minerais ainda não explorados, e conectar as áreas de grande potencial comercial e econômico. Este vultoso empreendimento envolve portos, rodovias, centros de distribuição, além de, gasodutos e oleodutos, com o intuito de favorecer as exportações chinesas, com projeções de ultrapassar investimentos no montante de US\$ 1 trilhão, envolvendo mais de 65 Estados que representam coletivamente mais de 30 % do PIB

⁹ Original em inglês: “More than 2,100 years ago during the Han Dynasty (206 BC – AD 220), a Chinese envoy named Zhang Qian was twice sent to Central Asia on missions of peace and friendship. His journeys opened the door to friendly contacts between China and Central Asian countries and started the Silk Road linking the East and West, Asia and Europe[...] More than 2,000 years of exchanges demonstrate that on the basis of unity, mutual trust, equality, inclusiveness, mutual learning and mutually beneficial cooperation, countries of different races, beliefs and cultural backgrounds are fully able to share peace and development” (JINPING, 2014, p. 184).

global, 44% da população mundial e aproximadamente 75% das reservas de energia conhecidas (STANLEY, 2018).

Como ação de política externa mais significativa, o governo chinês ambicionou que o projeto deveria também interligar as províncias chinesas a outros Estados, propondo um regime de livre comércio no espírito de cooperação econômica mundial. Além disso, declara que a iniciativa chinesa OBOR é aberta a todos e não se limita à geografia (JINPING, 2014).

No que se refere, ainda, à Nova Rota da Seda:

Trata-se de um conjunto de corredores de desenvolvimento promovidos pela China que visam, no curto prazo, conectar a Ásia Central à costa chinesa e assim garantir o fornecimento de gás, petróleo e minérios para o país, além de abrir novos mercados e caminhos para escoar produtos chineses. A ideia é conectar o Oeste chinês não apenas à costa, mas fundamentalmente ao restante da Ásia, e ampliar sua presença continental. No longo prazo, o objetivo da Rota da Seda é extremamente ambicioso e deve promover mudanças radicais para o Oeste Chinês e para toda a Ásia Central. Planeja-se criar um amplo conjunto de infraestruturas terrestres (rodovias e trens de alta velocidade) que cheguem até o Oriente Médio e a Europa, cortar alguns milhares de quilômetros da tradicional rota marítima que conecta a costa chinesa e o Ocidente, e assim, expandir o poderio chinês pela Ásia (CINTRA *et al.*, 2015, p. 252).

No que tange à FIG. 2, cabe apontar a similaridade das ações empreendidas pelos ingleses e americanos, no passado, ao ocuparem a capacidade produtiva ociosa em outros Estados, concederem oportunidades de trabalho, escoarem e expandirem seus produtos e serviços; em síntese, suscitarem dependência econômica. A partir desse contexto, relacionam-se as ações desse empreendimento chinês, como um de seus objetivos (MEDEIROS, 2016). Outro objetivo exposto pelo governo de Xi Jinping é a conclusão das obras desse vultoso projeto até 2049, quando se comemora o centenário da Revolução Popular Chinesa (1949) (FIGUEIREDO, 2019).

Diante dos fatos apresentados, o ambicioso projeto permite – além de consolidar uma integração dos Estados envolvidos – a capacidade de impulsionar interesses comerciais, econômicos e geopolíticos a seu favor. Ao investir em infraestruturas de outros Estados, gera dependências e potencializa o intercâmbio comercial, de forma a garantir segurança alimentar,

energética, assim como outras demandas domésticas da imensa população, aliada às pretensões políticas dos governantes da China (LACHER, 2020).

3.2 Fluxos Comerciais Marítimos à Luz de Mahan

Ao serem abordados os fluxos do comércio marítimo, cabe destacar o objetivo de se contribuir com a grande estratégia da República Popular da China (RPC), sob a perspectiva de Mahan. Os pontos do conceito teórico, que podem ser associados à ação da política externa pretendida pela China são: os três pilares de Mahan, os requisitos para o poderio estratégico e os fundamentos para desenvolver e alcançar o poder marítimo.

O primeiro ponto conceitual aplicado pelo Estado Chinês defende a teoria de que o governo deve ter acesso à riqueza acumulada, com o comércio exterior pujante e crescente, por meio de três pilares: uma grande Marinha Mercante, uma forte Marinha de Guerra e bases estrategicamente posicionadas (MAHAN, 1890). Na ótica de Mahan (1890), o alcance a mercados externos necessitaria dessas três condições: uma Marinha Mercante apta para levar produtos a novos mercados; uma forte Marinha de Guerra capacitada de impedir ou derrotar marinhas rivais; e a preservação de canais de comunicação entre o Estado e o comércio externo, com bases estratégicas para garantir o abastecimento. Em síntese, tratava-se do conjunto de ações de política externa, econômica e militar à época.

De acordo com Pautasso (2016), com os fluxos marítimos, objetiva-se estabelecer as principais conexões comerciais, a fim de alcançar os amplos mercados na Ásia, no Oriente Médio e na África. A rota segue de Fuzhou na província de Fujian, na costa chinesa, atravessa o estreito de Malaca, passa pelo oceano Índico nos Estados da Índia e Sri Lanka, segue para costa africana – nos Estados do Quênia e o Djibouti – até o nordeste da África (Chifre da África), mar Vermelho no Mediterrâneo, Atenas na Grécia e termina em Veneza na Itália, com

inspiração nos antepassados, ou seja, nas históricas rotas da dinastia Ming¹⁰ (1368-1644) do século XV, conforme mostra a FIG. 3.

O segundo conceito aborda os requisitos para o poderio estratégico: produção, transporte e colônias. Pode-se reiterar que entre os propósitos do OBOR, ao associar preceitos mahanianos, destaca-se os aspectos políticos e econômicos essenciais, por meio de uma expressiva economia produtiva, pois acredita-se na produção de bens para troca, tendo em vista o desenvolvimento da produção do Estado. Em relação aos transportes, esses aspectos relacionavam-se aos navios mercantes no traslado de bens-*shipping*; e na existência de Estados (viés de colônia para Mahan) nessa relação comercial, com locais de troca de mercadorias, apoio e portos ou bases para os navios (ALMEIDA, 2009).

Ainda, segundo Almeida (2010), em uma análise dos pensamentos teóricos de Mahan, os pontos essenciais que facilitam esse desenvolvimento são: as condições e particularidades da sua configuração e conformação física; a dimensão ou extensão territorial e tamanho da população; e o caráter da população e do governo.

A respeito da configuração física de um Estado, tal condição tem potencial para facilitar ou impossibilitar o progresso, particularmente, do poder marítimo. Uma configuração privilegiada pode assegurar acesso ao mar e permitir a construção de portos e bases navais, não esquecendo a configuração do litoral, que contribui para o intercâmbio comercial dos Estados (TOSTA, 1984). A configuração física da China abrange 22.147 km de fronteiras terrestres¹¹

¹⁰ Dinastia Ming (1368- 1644) – Período em que o Império Ming com o Almirante Zheng He (1371-1433) e suas expedições marítimas, percorreram toda a Ásia e chegaram ao Leste da África, que explorou rotas marítimas em mais de trinta Estados. Disponível em: <<https://www.khanacademy.org/humanities/art-asia/imperial-china/ming-dynasty/a/technology-during-the-ming-dynasty-13681644>> Acesso em: 20 jun. 2021.

¹¹ Fronteiras terrestres - 22.147 km. Disponível em: < <https://www.nationsencyclopedia.com/geography/Afghanistan-to-Comoros/China.html>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

divididas em 16 Estados, sendo a mais extensa do mundo, e 14.500 km em extensão da costa litorânea¹².

Cabe destacar, ainda, que a configuração física apontada por Mahan associava as variadas circunstâncias inerentes à geografia de um Estado, de modo a influenciar o desempenho em prol das atividades navais e marítimas desse Estado (MAHAN, 1890). Desse modo, é significativo salientar que, embora a mentalidade chinesa tenha privilegiado a parte territorial por um longo tempo, hoje, a parte marítima vem sendo potencializada, empregando-se os pensamentos mahanianos (KAPLAN, 2013).

À luz de sua teoria, o Estado deveria ter uma extensão territorial compatível com o tamanho da população. Uma pequena população, apesar de disposta a defender seu território, teria diminuída, em muito, a força de seu poder naval (TOSTA, 1984). Nesse sentido, pode-se verificar uma preeminência nesses últimos pontos concernentes à dimensão e população da China, visto que esta possui uma extensão territorial¹³ considerável de 9.597 milhões de km² e uma população com mais de 1,43 bilhão de habitantes¹⁴. O caráter populacional seria o quanto uma população é estimulada aos assuntos do mar e ao comércio, de forma a criar vantagens materiais, além das fronteiras do Estado, para promover ações de conquista. E por último, o governo, como o componente central dentre dos cinco elementos, com o comprometimento de instituir líderes em prol dos interesses nacionais, para ser tornar estadistas (RIBEIRO, 2010).

Em geral, as instituições governamentais, associadas às características pessoais de um líder, destacam-se mais quando sua autoridade e legitimidade são aceitas pela população em regimes autoritários, sendo este fato evidente, no caso do presidente Xi Jinping, haja vista

¹² Costa litorânea - 14.500 km. Disponível em: <<https://www.nationsencyclopedia.com/geography/Afghanistan-to-Comoros/China.html>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

¹³ Extensão territorial - 9.596.961 km². Disponível em: <<https://paises.ibge.gov.br/#/dados/china>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

¹⁴ População chinesa - 1,433 bilhão de pessoas em 2019. Disponível em: <<https://paises.ibge.gov.br/#/dados/china>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

que, em 2018, o Congresso Nacional do Povo (CNP) sancionou a permanência do líder chinês no poder, vitaliciamente (GEROMEL, 2019).

Em vista dos argumentos apresentados, pode-se destacar que as bases teóricas do evangelista do poder naval influenciaram as ações de política externa da RPC, no que tange ao cinturão *One Road* do projeto (cinturão marítimo), na administração de Xi Jinping. A iniciativa chinesa detém elevada relevância geopolítica e possibilita reconfigurar o cenário internacional, positivamente, de forma *win-win*¹⁵, com multilateralismo e relação de vantagens mútuas apresentadas aos Estados envolvidos (JINPING, 2019).

E por fim, o pensamento de mahaniano levou aos chineses a importância do fortalecimento da sua Marinha, pois, ao mesmo tempo que a RPC investe nos projetos de infraestruturas em outros Estados, ela amplia e moderniza em alto grau seu aparato militar, em particular a Marinha, ao fortalecer suas defesas do mar do sul meridional, principal rota marítima para o escoamento de seu comércio (KAPLAN, 2013).

3.3 Fluxos do Comércio Terrestre à Luz de Mackinder

Serão abordados, neste item, dois pontos, à luz da teoria de Mackinder, que viabilizam a ação externa da China, concernente ao projeto OBOR e fluxos do comércio terrestre. Neste sentido, destacam-se os seguintes pontos: 1 - prover uma infraestrutura, especialmente, de ferrovias, na Eurásia e Europa; e 2 - explorar e futuramente controlar os vastos recursos continentais disponíveis no coração continental - *Heartland*; e na ilha do mundo

¹⁵ *Win-Win* (ganha-ganha) - Expressão que se refere aos ganhos por ambos os envolvidos na relação comercial ou negociação considerada vantajosa, mutuamente, apesar de ganhos assimétricos (FISHER, *et al.*, 2018).

- *World Island*, por meio de uma vasta rede de gasodutos e oleodutos interligados ao cinturão econômico - *One Belt*, além das ferrovias e outros modais não apresentados nesta dissertação.

Primeiramente, quando Mackinder declarou que o Estado deveria investir nas infraestruturas ferroviárias, para fortalecer uma posição na área do *Heartland* e projetar poder, percebia os papéis que as ferrovias poderiam desempenhar ao serem implementadas atividades de cunho logístico na área comercial e no viés militar. Foi por esse motivo, que se preocupou com o desenvolvimento de ferrovias em território russo, pois alertava para a acumulação de riquezas nessa região, sem as ações e influências inerentes do poder marítimo inglês no passado, ao não envolver ou depender do comércio oceânico (MACKINDER, 1942).

Como exemplo das ideias de Mackinder sobre o conceito de ferrovias, a estratégia logística chinesa no *One Belt* consiste no desenvolvimento de seis corredores econômicos que conectam os Estados da Ásia Central, Oriente Médio e Europa para uma relação comercial por meio de conjunto de obras de infraestruturas complementares, incluindo a África Subsaariana (OECD, 2018). Os seis corredores econômicos são: 1 – corredor econômico da China, Mongólia e Rússia; 2 – nova ponte terrestre da Eurásia; 3 – corredor econômico da China, Ásia Ocidental e Ásia Central; 4 – corredor econômico da China - Paquistão; 5 – corredor econômico da China, Bangladesh, Índia e Mianmar; e 6 – corredor econômico China - península da Indochina (PAUTASSO *et al.*, 2020).

Diante do exposto, as ferrovias da iniciativa chinesa OBOR, interconectadas por diversos Estados envolvidos no projeto, remetem ao conceito teórico apresentado por Mackinder, ao integrar, em primeira análise, os fluxos do comércio terrestre, por meio do modal ferroviário (MACKINDER, 1904). Ao projetar sua infraestrutura terrestre em todas as direções e cobrir a Eurásia e chegar à Europa e África, oferece benefícios mútuos aos Estados envolvidos, nas relações comerciais (JINPING, 2019).

Tendo em vista o segundo ponto apresentado, a iniciativa chinesa, à luz da lente teórica de Mackinder, detém um mecanismo com capacidade de exploração dos recursos energéticos e naturais do – *Heartland* – e avança no – *World Island*, ao gerenciar um conjunto integrado de infraestruturas, como um passo para viabilizar e otimizar o acesso aos recursos mundiais ainda disponíveis, de forma a garantir a segurança energética, alimentar e outros consumos domésticos demandados pela imensa população chinesa (LACHER, 2020).

Posto isto, além das ferrovias, a Nova Rota da Seda oferece uma vasta rede de gasodutos e oleodutos relacionados ao cinturão econômico – *One Belt* – e otimiza o deslocamento de tais recursos energéticos oriundos de variadas localizações, com a construção de infraestruturas que permitem o suprimento de recursos, devido à conectividade oferecida pelo programa (PAUTASSO, 2017).

Por fim, segundo Lacher (2020), os diversos cinturões terrestres garantem o acesso e a exploração da iniciativa aos recursos energéticos mundiais disponíveis em áreas continentais extensas e abundantes em tais recursos, alcançando, portanto, o pressuposto de Mackinder, ao teorizar a conectividade terrestre como via de alcance de poder e expansão.

3.4 Impactos nos Fluxos do Comércio Internacional

A Nova Rota da Seda apresenta, como um de seus pilares, a facilitação do comércio. Além do eixo de conectividade, através de infraestruturas marítimas ou terrestres, a contribuição aos fluxos de comércio internacional torna-se evidente desde a sua inauguração, em 2013 (SÁRVÁRI & SZEIDOVITZ, 2016).

Sob a ótica econômica, a Nova Rota da Seda, incluindo a dimensão terrestre *One Belt*, em conjunto com a faceta marítima, *One Road*, tem potencial de “criar uma área de

cooperação econômica que se estende do Pacífico Ocidental ao mar Báltico” (FUNG BUSINESS INTELLIGENCE CENTRE, 2015, p. 3, tradução nossa).¹⁶

Nesta lógica, a criação de uma série de infraestruturas a longo prazo permite uma maior conectividade entre os Estados integrantes, e impulsionando, conseqüentemente, uma cooperação econômica regional. Com tais infraestruturas estratégicas, que serão abordadas detalhadamente no capítulo seguinte, tende-se a aumentar a facilidade do escoamento de produtos. Como resultado, pode-se sinalizar um possível aumento das exportações chinesas. De fato, desde 2013, as exportações chinesas totais têm aumentado gradualmente, com as economias dos Estados integrantes do projeto OBOR (OCDE, 2018), (GRAF. 2).

Por essa vertente, Kotz (2017) completa esta lógica ao sublinhar que, o volume do comércio da China com os Estados envolvidos no OBOR apresenta uma tendência ascendente, considerando que, em 2013, cerca de 65 Estados integrantes na iniciativa OBOR representaram 25% do volume total do comércio chinês. Sendo assim, pode-se concluir que a OBOR ultrapassa a natureza geopolítica, tornando-se simultaneamente um projeto geoeconômico, quando analisado com enfoque no comércio, e amplia a influência econômica chinesa nas regiões, Ásia, África e Europa, onde o projeto opera (KOTZ, 2017).

Quando se observam os fluxos comerciais internacionais, os Estados integrantes da iniciativa chinesa apresentam um crescimento destes fluxos, devido à conectividade desenvolvida pelas infraestruturas de interligação, seja por via marítima ou terrestre. Consoante um relatório da Organização para Cooperação e do Desenvolvimento Econômico (2018), a iniciativa chinesa é considerada um instrumento de promoção ao comércio.

¹⁶ Original em inglês: “*Create an economic cooperation area that stretches from the Western Pacific to the Baltic Sea*” (FUNG BUSINESS INTELLIGENCE CENTRE, 2015, p. 3).

Outros estudos empíricos de natureza quantitativa reforçam este resultado, visto que revelam o potencial efeito positivo do OBOR para os fluxos comerciais, com dados factíveis. Para ilustrar este efeito, o estudo do Banco Mundial (2019) indica que a iniciativa chinesa, mediante suas infraestruturas, aumenta os fluxos comerciais entre os Estados participantes em até 4.1 %, e esse impacto pode ser potencializado três vezes mais, mediante a construção e aperfeiçoamento das infraestruturas de transportes na iniciativa.

Em termos dos fluxos comerciais, a melhoria nas infraestruturas, tanto da via marítima, quanto terrestre, combinadas com a redução nos atrasos ocorridos nas fronteiras, aumentará o comércio em mais de 10% para as regiões como Ásia Central e Ocidental, Oriente Médio e Norte da África. Da mesma forma, uma vez que o projeto OBOR, no decorrer dos corredores econômicos, seja implementado integralmente, representaria uma vantagem aos Estados da África Subsaariana, Oriente Médio, Norte da África, Ásia Ocidental e Central (BANCO MUNDIAL, 2019).

Tendo em consideração que, nesta dissertação, o enfoque da análise incide nos desdobramentos da Nova Rota da Seda para o cenário asiático, torna-se necessária uma observação minuciosa da mudança dos fluxos comerciais na região asiática, desde o estabelecimento da iniciativa chinesa. Nesse enquadramento, o OBOR favorece aspectos comerciais na Ásia Central & Ocidental, Ásia Oriental e o Sul Asiático (BANCO MUNDIAL, 2019), (GRAF.1).

Além disso, o estudo do Banco Mundial (2019) sugere que os projetos OBOR, com enfoque na conectividade e melhoria das “infraestruturas”, detenham, conseqüentemente, o potencial de ampliar o comércio total entre as economias dos Estados integrantes em 4,1%. Já, os “corredores econômicos” presentes no projeto OBOR tem o efeito de impulsionar em 4,6%, enquanto as “fronteiras”, tornaram-se mais eficientes em até 7,2% (BANCO MUNDIAL, 2019), (GRAF 1). Analisando-se os dados apresentados, o efeito, em termos econômicos, é

considerado positivo. Desse modo, é revelada uma potencialidade da OBOR para os Estados envolvidos, configurando-se, portanto, uma cooperação *win-win*.

E por fim, o projeto OBOR pode ser considerado um mecanismo alternativo, em relação aos acordos comerciais regionais, haja vista que oferece uma cooperação econômica, além de impulsionar os fluxos comerciais entre os Estados participantes. Por sua vez, a gênese da OBOR não é apenas de intercâmbio comercial entre Estados, podemos incluir o viés geopolítico e econômico, uma vez que, por meio da observação dos fluxos comerciais, pode-se sinalizar a natureza geoeconômica do projeto (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017). Assim, o eixo de conectividade estabelecido pela OBOR, tanto na faceta marítima, como na terrestre, está relacionado à otimização do comércio, com reflexos e desenvolvimento em outras áreas de interesse dos Estados integrantes.

Diante do exposto, conclui-se que o projeto de infraestruturas da OBOR produz e fortalece conexões marítimas e terrestres na região da Eurásia e se estende à África. A ênfase nas infraestruturas estratégicas que compõem a OBOR, é relevante para a permanência da conectividade e, conseqüentemente, eleva o cenário positivo com resultados comprovados, não apenas da China, mas de todos os Estados envolvidos em uma relação de apoio ao livre comércio, desenvolvimento e ganhos mútuos.

4 PONTOS ESTRATÉGICOS E VULNERABILIDADES

A iniciativa chinesa *One Belt, One Road* (OBOR) configura-se como uma nova estratégia global chinesa para o decorrer do século XXI (AOYAMA, 2016). Para alcançar tal eficácia, envolve, tanto, pontos estratégicos marítimos, como também terrestres. Logo, este capítulo tem como objetivo identificar os pontos estratégicos da Nova Rota da Seda, nos âmbitos marítimo e terrestre, evidenciando suas principais vulnerabilidades críticas reais e potenciais, com enfoque na faceta marítima do projeto chinês.

4.1 Pontos Estratégicos Marítimos

Nesta dissertação, estreitos, portos e bases militares em outros Estados são considerados como pontos estratégicos marítimos. De fato, o OBOR constitui uma série de infraestruturas, especialmente estruturas portuárias para instituir uma rede de logística eficaz e potencializar a face marítima do projeto. Sendo assim, a China tem enfatizado a construção de portos com a finalidade de avançar o conceito *One Road* (AOYAMA, 2016).

Na perspectiva de Pautasso (2016), a Nova Rota da Seda Marítima tem como finalidade estabelecer infraestruturas portuárias e, conseqüentemente, fortalecer os corredores de natureza econômica e energética (*One Belt*) do mar da China Meridional, do golfo Pérsico, estendendo-se ao mar Vermelho e envolvendo as penínsulas da Árabia, Indochina, do Indostão e do nordeste da África. Evidentemente, é uma maneira de fortalecer a presença chinesa nestes locais, por efeito de postos de controle ou *checkpoints* presentes na região, visto que, o estreito de Ormuz, que serve de passagem do golfo Pérsico para o oceano Índico, o estreito de Malaca, com acesso imediato ao oceano Índico e alcance ao mar da China Meridional e, por último, o estreito Bab el-Mandeb, localizado próximo ao mar Vermelho e ao oceano Índico, são

considerados pontos de estrangulamento ou *choke points* e podem ocasionar riscos à navegação e comprometer o acesso e passagem pelos estreitos (PAUTASSO, 2016).

No cenário asiático, algumas estratégias devem ser destacadas, devido à relevância para implementação eficaz da iniciativa OBOR. Segundo Aoyama (2016), a China tem se envolvido na construção de portos no exterior, em diferentes Estados, como Sri Lanka, porto de Colombo e porto de Hambantota; Cambodia, porto de Sihanoukville; Myanmar, porto de Kyaukpyu. Tais exemplos de construção portuária com acesso ao oceano Índico demonstram, na prática, o desenvolvimento do conceito *One Road*.

Contudo, na Ásia, a estrutura portuária de maior importância é o porto de Gwadar localizado no Paquistão. De acordo com Haines & Fialho (2019), este porto compreende – em conjunto com um arcabouço de infraestruturas – o corredor econômico da China-Paquistão (CPEC), sendo, pois, considerado o de maior importância tanto para o desenvolvimento, quanto para a consolidação do projeto chinês OBOR. De fato, a construção de portos avança sobre a dimensão marítima do projeto, incluindo o porto de Gwadar como parte do CPEC, o que indica, de forma prática, a diminuição da “distância da rota marítima entre a Europa e a China Ocidental para menos da metade” (QAZI, 2016, p. 136 *apud* HAINES & FIALHO, 2019, p. 88), reforçando, assim, a importância estratégica desta infraestrutura portuária para a iniciativa OBOR.

Além disso, é indispensável destacar que o empreendimento OBOR propõe-se, por intermédio do CPEC e do porto de Gwadar, variar as suas rotas marítimas, e assim, reduzir as linhas de comunicação marítima que percorram regiões estratégicas alvos de pirataria, como o estreito de Malaca (HAINES; FIALHO, 2019). Desse modo, o projeto OBOR possibilita rotas alternativas resultantes do envolvimento do Paquistão, Myanmar e Bangladesh para assegurar a segurança energética da China (abastecimento de petróleo), mesmo em situações de conflito ou bloqueio no estreito de Malaca (GOMES et al., 2019). Sob esta ótica, a diversificação de

rotas é uma alternativa eficaz para assegurar efetivamente a segurança energética chinesa e continuar a expandir o seu eixo comercial no que tange ao volume das exportações chinesas.

No continente africano, a região do nordeste da África representa um outro ponto de conexão por meio marítimo da Iniciativa OBOR (PAUTASSO, 2016). Conforme Pautasso (2016), o Egito e o Quênia, localizados no nordeste da África, são fundamentais tanto para o estabelecimento como também para o seguimento da OBOR, avançando, em termos práticos, o conceito *One Road* (AOYAMA, 2016). O Egito é crucial na nova da Rota da Seda Marítima em virtude de sua posição geográfica estratégica, visto que o acesso ao Canal de Suez reflete o ponto de conexão entre o oceano Índico e as águas quentes do mar Mediterrâneo (PAUTASSO, 2016).

Relativamente ao Estado do Quênia, o governo do presidente Xi Jinping estabeleceu um compromisso para o desenvolvimento do porto de Lamu com o intuito de incluir tanto com o Sudão do Sul quanto com a Etiópia, por meio de diversos empreendimentos na área de infraestruturas, abrangendo, por exemplo, rodovias, ferrovias e aeroportos (PAUTASSO, 2016). Pode-se concluir, portanto, que a construção dessas infraestruturas portuárias situadas em locais estratégicos auxilia a coordenação da iniciativa chinesa e reforça a interligação da faceta marítima com a dimensão terrestre, através de pontos marítimos estratégicos interconectados com infraestruturas ferroviárias, representando, assim, uma potencialidade para a iniciativa OBOR (PAUTASSO, 2016).

Ademais, ainda no continente africano, inclui-se o Djibuti, estrategicamente localizado na ligação do mar Vermelho com o golfo de Áden. Embora tenha pequena dimensão territorial, o país africano tem relevância para a Nova Rota da Seda Marítima (PAUTASSO, 2016), porque, em 2017, a China inaugurou, no Estado, sua embrionária base naval ultramarina. De acordo com Pautasso (2016), torna-se evidente o empenho da China para desenvolver uma Marinha preparada para operar em rotas marítimas de alcance global. À luz da teoria

mahaniana, bases estrategicamente situadas são fulcrais para assegurar o poder naval, desta forma, esta base naval não representa somente importância para iniciativa OBOR, adicionalmente, também reforça o poder naval da China (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

A companhia estatal chinesa, *China Overseas Shipping Company* (COSCO), tem investido desde 2017 em acordos de concessão para garantir o acesso a alguns terminais marítimos na Europa (CHAN, 2020). Dentre estes ilustramos os terminais dos seguintes portos: porto da Antuérpia (Bélgica), porto de Zeebrugge (Bélgica), porto de Rotterdam (Holanda), porto de Bilbao (Espanha), porto de Valência (Espanha), porto de Piraeus (Grécia), porto de Vado Ligure (Itália), porto de Marseille (França) e porto de Ambarli (Turquia). De forma semelhante, a companhia chinesa, *China Merchants Port Holdings Company* tem investido em portos europeus e no Norte da África, como: porto de Havre (França), porto de Marsaxlokk (Malta), porto de Dunkirk (França), porto de Marselha Fos (França), porto de Casablanca (Marrocos) e porto de Tanger Med (Marrocos) (CHAN, 2020). De acordo com Chan (2020), esta lista de infraestruturas portuárias visa, não só ampliar a faceta marítima da OBOR por meio da gestão das companhias chinesas em tais portos, como também reforçar o poder marítimo da China.

É importante destacar, ainda, que o principal ponto marítimo estratégico no continente europeu consiste no porto de Piraeus. Localizado na Grécia, com enfoque na atividade comercial, este porto encontra-se no epicentro da grande iniciativa OBOR. Nas palavras de Van der Putten, “O maior e estrategicamente mais importante projeto de infraestrutura chinês na região é o porto de contêineres operado pela COSCO em Piraeus, na Grécia”¹⁷ (VAN DER PUTTEN, 2016, p.15, tradução nossa). De fato, sua alta importância

¹⁷ Versão original em inglês: “The largest and strategically most important Chinese infrastructure project in the region is the Cosco-operated container port at Piraeus in Greece” (VAN DER PUTTEN, 2016, p. 15).

estratégica é evidente, haja vista que, em 2016, a companhia estatal COSCO efetivou um acordo com o governo grego, adquirindo 67% da Autoridade Portuária do Piraeus (PPA). Posteriormente, em 2018, a participação acionária da COSCO no porto de Piraeus efetivou-se completamente, alcançando, assim, 100% da PPA (CHAN, 2020).

Segundo Chan (2020), o papel da COSCO no Piraeus é uma expressão nítida de como a China transforma as rotas de comércio internacional, estabelecendo controle sobre um porto marítimo estrangeiro. Desta forma, a COSCO e o porto de Piraeus, configuram-se como um elo importante à Nova Rota da Seda Marítima, ao interligarem o Oeste Asiático, África e a Europa até o destino final do projeto *One Road*, em Veneza – Itália – tornando-se, assim, um dos pontos estratégicos de relevância dos fluxos comerciais marítimos.

E por fim, os portos criados no Leste Asiático e no oceano Índico (Sri Lanka, Paquistão, Bangladesh, Mianmar) têm o papel de impulsionar o comércio marítimo e, oferecer rotas alternativas tanto ao mar Meridional da China quanto ao estreito de Malaca (CINTRA et al., 2015).

4.2 Pontos Estratégicos Terrestres

Nesta dissertação, foram consideradas estradas, ferrovias, oleodutos e gasodutos como pontos estratégicos terrestres. Inicialmente, é relevante sublinhar que a iniciativa OBOR visa a robustecer as conexões ferroviárias, sendo assim, o escopo de análise incidirá nas infraestruturas ferroviárias que compõem a faceta terrestre do empreendimento chinês. Segundo Aoyama (2016), com finalidade de avançar em termos práticos o conceito *One Belt*, a grande estratégia global chinesa constitui um conjunto de corredores econômicos, apresentados no capítulo anterior. É importante sublinhar que o corredor China-Mongólia- Rússia (*corredor 1*) é composto por uma extensa rede de ferrovias que percorre até a nova ponte terrestre da Eurásia,

desta forma, interconecta esses dois corredores. Ademais, o corredor nova ponte terrestre da Eurásia (*corredor 2*) abrange trilhos em direção à Europa Ocidental percorrendo a Rússia, Bielorrússia, Cazaquistão e Polônia (PAUTASSO et al., 2020), (FIG. 4).

Contudo, dentre os seis corredores que constituem o cinturão econômico da Rota da Seda (FIG. 4), a China tem dado maior importância ao corredor econômico da China-Paquistão (*corredor 4*) com reconfiguração da ferrovia de Karakoram e a linha ferroviária Karachi-Pashawar. Relativamente ao corredor China Ásia Ocidental e Ásia Central (*corredor 3*) evidencia-se a ferrovia que interliga Urumqi, no território autônomo no noroeste da China (Xinjiang) percorrendo Uzbequistão, Turcomenistão, Irã, Turquia em direção à Alemanha (YIWEI, 2016 *apud* PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

Sob esta lógica, Li (2016) sublinha que, tanto o aperfeiçoamento das redes ferroviárias já existentes na Ásia Central, quanto a construção de novas infraestruturas têm a capacidade de incentivar o processo de integração física e econômica entre a Ásia Ocidental, China e Ásia Central.¹⁸

Já, o corredor econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar (BCIM) (*Corredor 5*) é relevante, visto que inclui uma infraestrutura multimodal com cerca de 2.800 km entre Kunming, na China, em direção à Kolkata, em território indiano (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017). Para complementar, Grinsztejn & Teixeira (2019) destacam a importância estratégica deste corredor econômico, pois possibilita o envio de gás e petróleo por rotas terrestres, conseqüentemente, reduz a dependência do estreito de Malaca. Por último, o corredor da península indochinesa (*corredor 6*) objetiva fortalecer a integração econômica do Sudeste

¹⁸ LI (2016). Disponível em: < <http://www.inquiriesjournal.com/articles/1319/the-new-silk-road-assessing-prospects-for-win-win-cooperation-in-central-asia> >. Acesso em: 20 jun. 2021.

Asiático, haja vista o desenvolvimento da rede ferroviária para conectar Kunming, na China, com Singapura (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

Diante do exposto, vale a pena destacar que a iniciativa chinesa OBOR é composta por uma malha ferroviária que fortalece os corredores econômicos presentes nesta estratégia. Em relação ao arcabouço ferroviário sino-europeu, identificou-se a rota Yixinou (FIG. 5) com origem em Yiwu, em direção à Madrid, que possui a maior extensão, com aproximadamente 13.000 km e em, apenas, 21 dias conecta a Ásia Central e Europa (CHEN, 2018). Outra infraestrutura ferroviária identificada na Eurásia denomina-se rota ferroviária China-Irã, que conecta Yiwu até o Tehran em 14 dias, cuja extensão é de aproximadamente 10.000 km (DUHALDE et al., 2017). Esta rota representa um papel relevante, porque percorre diversos Estados localizados na Ásia Central, tais como Turcomenistão, Quirguistão, Cazaquistão e Uzbequistão (FIG. 6), e conseqüentemente tem potencial de acesso tanto aos recursos energéticos no Oriente Médio como também alcance aos Estados do Golfo Pérsico. Por fim, a rota ferroviária Yiwu-Londres (FIG. 7) com uma extensão de 12,000 km atravessa a Eurásia em 18 dias até o seu destino final em Londres, no Reino Unido (DUHALDE et al., 2017).

Além das estruturas ferroviárias, os gasodutos e oleodutos representam conectividade para iniciativa OBOR. Como sublinha Fallon (2015), “será a conectividade de infraestrutura energética, principalmente oleodutos e gasodutos, visto que a China já possui tubulações em Cazaquistão e Turcomenistão” (p. 144, tradução nossa)¹⁹. Em conjunto com os gasodutos e oleodutos na Ásia Central (FIG. 8), já se encontram em execução projetos de construção de gasodutos que, inclusive, se estendem até Turpan, na China (DUHALDE et al., 2017).

¹⁹ Versão Original em inglês: “Will be the connectivity of energy infrastructure, notably oil and gas pipelines. China already has pipelines in place from Kazakhstan and Turkmenistan” (FALLON, 2015, p. 144).

É importante destacar também a presença de gasoduto e oleoduto que percorrem Kyaukpyu, Mianmar, até Kunming, compreendidos na iniciativa OBOR (FIG. 9). O gasoduto inaugurou a operação em 2013, e já transportou 2,86 milhões de toneladas de gás enquanto o oleoduto apesar de ter sido concluído em 2014, apenas entrou em operação em 2017 com a potencial de transportar cerca de 22 milhões de toneladas de petróleo por ano para a base de Kunming (CHEN, 2018). A importância estratégica desta tubulação torna-se evidente, posto que permite à China movimentar petróleo oriundo do Oriente Médio via terrestre e de forma mais segura e rápida, em comparação ao estreito de Malaca (CHEN, 2018).

4.3 Vulnerabilidades Críticas e Potenciais

Apesar das potencialidades dessa iniciativa em relação à integração dos espaços geográficos com infraestruturas de natureza marítima e terrestres, o empreendimento OBOR apresenta certas vulnerabilidades críticas reais e potenciais que impõem dificuldades a sua coordenação do projeto isto porque a Nova Rota da Seda está sujeita a riscos de segurança de duas naturezas distintas: segurança tradicional e não tradicional (HAIQUAN, 2017).

Na vertente de segurança tradicional, primeiramente, configura-se o jogo geopolítico regional, visto que a Índia se opõe às forças externas no oceano Índico, especialmente ao “colar de pérolas” (HAIQUAN, 2017). Nesta lógica, o termo “colar de pérolas” traduz a disputa que tem ocorrido entre a China e os EUA pelo controle dos principais pontos estratégicos no oceano Pacífico, região chave se dominar o *Heartland* na visão de Mackinder (HAINES; FIALHO, 2019).

Além disso, os diversos conflitos territoriais na área em que a iniciativa chinesa opera resultam em potenciais desafios. Na dimensão marítima, as disputas – no mar da China Meridional – entre China e alguns Estados do Sudeste Asiático são identificadas como

vulnerabilidade potencial para iniciativa OBOR, enquanto no domínio terrestre conflitos territoriais persistem por anos, como os litígios pela região da Caxemira entre a Índia e o Paquistão; disputa de fronteira sino-indiana e o conflito territorial entre Israel e Palestina (HAIQUAN, 2017).

No que diz respeito ao terceiro elemento de segurança tradicional, Haiquan (2017) destaca a turbulência política interna nos Estados integrantes da iniciativa chinesa. Como por exemplo, podem ser citadas as rivalidades étnicas entre Norte - Sul do Quirguistão, que representaram um entrave à iniciativa OBOR, porque, em dezembro de 2013 Quirguistão alterou-se de uma participação ativa na construção da faceta terrestre, *One Belt*, para a retirada da construção da ferrovia China-Quirguistão-Uzbequistão. Como consequência, esta postura gerou dificuldade para a coordenação do projeto. Ademais, outros Estados integrantes da OBOR, tais como a Somália ao longo do oceano Índico, Iêmen, Irã e Paquistão estão tornando-se cada vez mais perigosos, o que evidencia uma vulnerabilidade potencial para a iniciativa OBOR (HAIQUAN, 2017).

Sob a perspectiva de segurança não tradicional, ameaças de diferentes naturezas (terroristas, extremistas religiosos e nacionalistas separatistas) são fatores que impõem obstáculos à implementação integral da iniciativa chinesa OBOR (HAIQUAN, 2017). Além disso, é importante manter o acesso seguro dos estreitos estratégicos, como o estreito de Malaca, o estreito de Ormuz e estreito Bab el-Mandeb para a execução da dimensão marítima da OBOR (HAIQUAN, 2017).

Em relação ao estreito de Malaca, Haiquan (2017) destaca que o obstáculo advém dos Estados Unidos, que intenciona manter o controle sobre ele. Em contrapartida Grinsztejn & Teixeira (2019) sublinham que este estreito é o ponto estratégico de passagem do Índico para o Pacífico. Contudo, a pirataria é uma ameaça permanente, evidenciando, desta forma, uma vulnerabilidade crítica real para iniciativa OBOR. Já o estreito de Ormuz revela uma fragilidade

de natureza securitária na região, enquanto o estreito Bab el-Mandeb também é alvo de pirataria (HAIQUAN, 2017).

Observa-se, ainda, nesta vertente de segurança não tradicional, a pressão regional de integração econômica. Embora a iniciativa chinesa OBOR tenha como um de seus objetivos fortalecer a relação econômica e comercial com o Oriente Médio, o Sudeste Asiático e a Europa, outras iniciativas de base econômica, tal como o Acordo de Associação Transpacífico; e o Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento, podem bloquear os objetivos estratégicos da OBOR (HAIQUAN, 2017). Logo, a pressão regional de integração econômica é avaliada como uma vulnerabilidade potencial para a iniciativa OBOR.

Além disso, cabe salientar que a segurança da iniciativa OBOR depende da interação entre as duas dimensões da iniciativa chinesa: *One Belt & One Road*. O corredor econômico BCIM e o CPEC conectam a dimensão marítima e terrestre da iniciativa chinesa OBOR (HAIQUAN, 2017). Sob esta lógica, a OBOR tem áreas em comum, principalmente Índia e Paquistão no Sudeste Asiático. China e Índia têm disputas por território, de longa data, então a China deve prestar atenção ao papel de “pivô” do Paquistão.”²⁰ (HAIQUAN, 2017, p. 143, tradução nossa). Portanto, garantir o Paquistão como Estado envolvido na OBOR e integrá-lo a um corredor econômico exclusivo é uma forma de minimizar a vulnerabilidade da OBOR diante das disputas territoriais e da oposição indiana.

Além das vulnerabilidades críticas reais e potenciais, a OBOR resulta em desdobramentos que podem afetar o cenário geopolítico internacional asiático no século XXI. Na faceta marítima, especialmente no oceano Índico, a iniciativa chinesa OBOR tem o potencial de expandir a influência chinesa devido ao desenvolvimento de infraestruturas nos Estados com

²⁰ Versão original no inglês: “The “One Belt” and “One Road” have common areas, mainly including India and Pakistan in South Asia. China and India have long-standing disputes over territory, so China must pay attention to Pakistan’s “pivot” role” (HAIQUAN, 2017, p. 143).

acesso ao oceano Índico, tais como Sri Lanka, Myanmar, Paquistão e Sri Lanka, Bangladesh²¹ (PAUTASSO et al., 2020). Deste modo, a China fortalece sua presença nos arredores estratégicos da Índia ao passo que dissolve a atuação histórica da Índia no cenário do Sul Asiático (PAUTASSO et al., 2020). Nesta lógica, a Índia tem adotado iniciativas e parcerias para fortificar sua influência regional no Sudeste Asiático e no Leste Africano (PAUTASSO et al., 2020).

Por essa vertente, a fim de remediar as vulnerabilidades críticas reais e potenciais, especialmente as rivalidades sino-indianas, pode-se associar a expansão chinesa no oceano Índico, via o projeto chinês OBOR, com base teórica de Mahan (1987): “Quem controla o oceano Índico domina a Ásia. Este oceano é a chave dos sete mares. No século XXI o destino do mundo será decidido em suas águas” (MAHAN, 1987, p. 195, tradução nossa).²² Portanto, a Nova Rota da Seda Marítima oferece a expansão chinesa para o controle do oceano Índico, e revela, como desdobramento, o potencial de reconfigurar o cenário geopolítico asiático no século XXI, pois ao assegurar o domínio de pontos estratégicos no oceano Índico, conseqüentemente, a China consolida sua influência regional em termos geopolíticos e fortifica seu poder marítimo.

²¹ Os portos de Hambantota e Colombo, no Sri Lanka; porto de Ilha Madae, em Myanmar; o porto de Gwadar, no Paquistão e o porto de Chittagong, no Bangladesh, são pontos estratégicos de dimensão marítima OBOR e integrados no colar de pérolas (PAUTASSO et al., 2020).

²² Versão original no inglês: “*Whoever controls the Indian Ocean dominates Asia. This ocean is the key to the seven seas. In the 21st century, the destiny of the world will be decided on its waters*” (MAHAN, 1987, p. 195).

5 CONCLUSÃO

Pode-se dizer que o projeto OBOR, com sua grandiosidade, permite a integração dos diversos Estados no empreendimento, de forma a desenvolver infraestruturas e demais benefícios, com efeitos duradouros pelas múltiplas construções e obras que desenvolvem e proporcionam melhorias domésticas estruturais nos Estados integrados à Nova Rota da Seda e fomentam as áreas econômicas, comerciais e financeiras, sob a perspectiva *win-win*.

Torna-se evidente que, diante desse quadro, nas pretensões do governo de Xi Jinping, ao abordar o projeto com o viés de cooperação e harmonia entre os Estados envolvidos, há outros interesses, muito além da abertura e construção nas áreas de relevância, para o desenvolvimento e intercâmbio comercial com vantagens mútuas. Cabe ressaltar que, esta dissertação considerou, depois da aplicação das teorias de Mahan e Mackinder, que há o interesse geopolítico nessas regiões, assim como, a projeção de poder no estilo confuciano (servir a comunidade para promover o bem), de forma a reconfigurar o cenário do sistema internacional no século XXI, com um discurso ao mundo, que foca em uma harmonia social, vantajosa para todos.

As teorias de geopolítica clássica apresentadas no Capítulo 2, como fundamentação teórica, são atemporais no aspecto geopolítico, estratégico e de projeção de poder. Essas bases teóricas de Mahan e Mackinder têm meritória percepção e utilização nos estudos contemporâneos, principalmente, quando um Estado possui uma Grande Estratégia, e, nessa questão, a RPC emprega os conceitos de ambos os autores, de forma inteligente e visionária, pois ambiciona e se orienta por um caminho expansionista, desenvolvimentista, gerando dependências dos Estados integrantes do projeto, de modo a garantir a segurança alimentar, energética e outras demandas consumistas, para sustentar as necessidades domésticas em contínua ascensão, por parte de sua vultosa população.

No Capítulo 3 foram descritas as particularidades do grande empreendimento chinês que envolve, desde 2013, inúmeros Estados, com os quais o governo de Pequim discursa sobre o benefício mútuo, cooperativo, desenvolvidor e de integração comercial entre povos e culturas distintas, além da união de Estados, a fim de trazer prosperidade a todos os envolvidos, por meio de uma proposta pacífica para a promoção da paz, ao trabalhar de mãos dadas para o desenvolvimento comum.

Entretanto, o governo chinês, na prática, ao se lançar ao exterior, integrando Estados a seu projeto, retrata um dos principais objetivos, a saber: segurança energética, alimentar e minerais estratégicos. Logo, não se preocupa com ideologias para firmar acordos comerciais ou passar uma mensagem missionária de sua cultura, ao mesmo tempo que não intenciona interferir em assuntos internos dos Estados envolvidos na OBOR. Em suma, pode-se afirmar que um dos fins almejados é a relação comercial, para garantir suas necessidades.

Ao ser abordada a teoria mahaniana, como uma das bases de estudo, o objetivo foi descrever como os chineses empregam, atualmente, o conceito do evangelista do poder naval, quando associado à contemporaneidade.

Foi abordado, no decorrer desta dissertação, que o governo de Pequim, ao fomentar um intenso comércio, por meio de gigantescas empresas de navios mercantes e, ao mesmo tempo, fortalecer e transformar sua Marinha de Guerra em potência, além de expandir suas atividades, ao estabelecer pontos mais distantes – como bases ou portos – a fim de situar-se estrategicamente, utilizou os preceitos indispensáveis ao seu “desenvolvimento, prosperidade e segurança”. É possível, portanto, identificar todos os conceitos mahanianos sendo aplicados pela RPC, ao interligar o cinturão marítimo ou *One Road* com interesses, para estimular o comércio, escoar seus produtos e posicionar-se estrategicamente nos diversos pontos da Rota da Seda Marítima no exterior.

Citam-se, ainda, os requisitos necessários ao poderio estratégico destacados por Mahan, ao serem associadas as antigas “colônias” aos Estados envolvidos no projeto OBOR, atualmente. No que tange ao “transporte”, pelo Almirante Mahan, compreendemos como as gigantes e modernas empresas chinesas de *shipping* efetivam as trocas comerciais. Coloca-se, ainda, em relevância a “produção” intensa e constante da indústria chinesa, que gera a necessária troca dos produtos com os Estados, em uma relação de comércio exterior, dita saudável, para estimular a balança comercial.

Por fim, em relação à teoria de Mahan, associam-se os fatores fundamentais para o desenvolvimento do poder marítimo do Estado, descrevendo as características inerentes do Estado chinês, como uma potencialidade, no que tange a sua configuração física, posição geográfica considerável, grande extensão territorial e quantidade de população proporcional ao seu território, caráter nacional e instituições governamentais que, diante da liderança Xi Jinping, favorecem o desenvolvimento do poderio naval.

Ao ser apresentado o cinturão terrestre da iniciativa OBOR destaca-se a teoria do poder terrestre de Mackinder, aplicada às finalidades do projeto e aos objetivos do governo chinês. Interpretou-se que a teoria aplicada à Nova Rota da Seda busca interconectar regiões, por meio de construções de novas ferrovias, gasodutos, oleodutos e estradas, para o desenvolvimento de infraestruturas dos Estados integrantes, com facilidades de intercâmbio comercial favorável na cooperação ganha-ganha.

Conclui-se que, tanto as teorias de Mahan, quanto de Mackinder têm fundamental importância ao se complementarem no cinturão econômico da Nova Rota da Seda. Ao verificar e descrever os modais, terrestres e marítimos, a China é sempre considerada o ponto focal, em suma, a origem e destino das rotas retornam praticamente para seu Estado. Logo, comprova-se a centralidade da China na iniciativa OBOR, ao envolver os Estados integrantes de seu megaprojeto.

No Capítulo 4 foram abordados os pontos estratégicos marítimos, terrestres e as vulnerabilidades da iniciativa chinesa. Ficou evidente, no decorrer do estudo, a ênfase da vertente marítima, sendo considerados como pontos estratégicos marítimos, os portos, estreitos e bases militares. No que tange aos portos, ficou evidente a série de infraestruturas portuárias que potencializam a rede logística e fortalecem a vertente marítima da iniciativa chinesa.

Em relação aos estreitos, foi destacada a necessidade de fortalecer a presença chinesa nessas áreas, por meio de postos de controle ou *checkpoints*, a fim de garantir a passagem nesses gargalos estratégicos ou *choke points*, interligando os fluxos marítimos comerciais do mar do sul da China, oceano Índico, golfo Pérsico e mar Vermelho, pelos diversos estreitos apresentados na *One Road*. E por fim, em relação aos pontos estratégicos marítimos, foi destacada a embrionária base naval chinesa no Estado africano do Djibuti, considerada fulcral e estrategicamente situada. Torna-se evidente, assim, o empenho chinês para potencializar uma Marinha, que opere e controle as rotas marítimas no projeto OBOR e em outros objetivos estratégicos.

Quanto às vulnerabilidades, considera-se a pirataria como uma ameaça permanente, evidenciando, desta forma, uma vulnerabilidade crítica real, e como vulnerabilidades potenciais, as disputas no mar da China Meridional, de fronteiras, de rivalidades étnicas e conflitos territoriais descritos na dissertação, que resultam em desafios à iniciativa OBOR. E por fim no Capítulo 4, destacou-se, como uma alternativa diante das vulnerabilidades, a diversificação de rotas, como um meio eficaz, para garantir a segurança energética chinesa e continuar a expandir seu eixo comercial, no que tange ao volume das exportações chinesas.

Diante da questão central de pesquisa: Como a iniciativa chinesa da Nova Rota da Seda, *One Belt, One Road* – OBOR e os seus desdobramentos podem transformar o cenário geopolítico internacional asiático no século XXI? – é possível destacar que a dimensão marítima do projeto chinês reconfigura o cenário asiático, na medida em que o desenvolvimento

do litoral, por meio de pontos estratégicos no entorno do oceano Índico e ampliação e diversificação das rotas marítimas e comerciais, à luz da lente teórica de Mahan, assegura o domínio chinês da Ásia, no século XXI.

De forma análoga, a faceta terrestre desta iniciativa chinesa transforma a Eurásia em termos de conectividade, conforme o pressuposto teórico de Mackinder, por intermédio de linhas ferroviárias com origem na China, que percorrem em direção à Europa. Ademais, pode-se concluir que os gasodutos e oleodutos compreendidos na OBOR salvaguardam a segurança energética da China. Em uma primeira instância, a iniciativa chinesa permite o controle dos recursos energéticos e naturais ainda disponíveis no *Heartland* – avança no *World Island*, seguindo a lógica de Mackinder, para os recursos energéticos mundiais. Desse modo, reconfigura o cenário de controle dos recursos energéticos.

Portanto, a iniciativa chinesa OBOR reconfigura o cenário internacional asiático, à luz da lente analítica da geopolítica clássica, com arcabouço teórico de Mackinder e Mahan, e torna-se um instrumento de estímulo para a conectividade terrestre da Eurásia, promoção comercial marítima e desenvolvimento de pontos estratégicos para o controle do oceano Índico. Em consequência, revela, como desdobramento, a ampliação da influência chinesa no cenário geopolítico internacional asiático do século XXI e sua afirmação como potência marítima.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Alfred Thayer Mahan- O homem. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v.129, n. 04/06, p. 147-173, abr/jun. 2009.

_____. Alfred Thayer Mahan - Os princípios da estratégia naval (IV) - Parte 2. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 130, n. 01/03, p. 137-154, jan./mar. 2010.

AOYAMA, Rumi. One Belt, One Road: China's new global strategy. **Journal of Contemporary East Asia Studies**, v. 5, n. 2, p. 3-22, 2016.

CHAN, Gerald. **China's Maritime Silk Road: advancing global development**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2020. p.18-23.

CHEN, Xiangming. Globalisation redux: can China's inside-out strategy catalyse economic development and integration across its Asian borderlands and beyond. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, v. 11, n. 1, p. 35-58, 2018. Disponível em: <<https://digitalrepository.trincoll.edu/facpub/217/>>. Acesso em: 2 ago. 2021.

CINTRA, MARCOS; FILHO, EDSON; PINTO, EDUARDO. **China em transformação: dimensões económicas e geopolíticas do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: IPEA, 2015. p. 15-44.

CROWL, Phillip A. Alfred Thayer Mahan - O historiador Naval. In: PARET, Peter (org.) **Construtores da estratégia moderna – Tomo 1**. Rio de Janeiro: Bibliex. 2008.

DUHALDE, Marcelo; Arranz, Adolfo; Hernandez, Marco; Long, Darren; HOLLINGSWORTH, Julia; NG, Teddy. **The five main projects of the Belt Initiative: A visual explainer**. Material iconográfico. South China Morning Post. 2017. Disponível em: <<https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/index.html>> Acesso em: 29 jun. 2021.

FALLON, Theresa. The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia. **American Foreign Policy Interests**, v. 37, n. 3, p. 140-147, 2015.

FIGUEIREDO, Danniell. **Centenário da revolução popular chinesa em 2049 e iniciativa One Belt One Road: entenda a nova rota da seda chinesa**. Politize, 2019. Disponível em:< <https://www.politize.com.br/nova-rota-da-seda-chinesa>> Acesso em: 20 jun. 2021.

FRANKOPAN, Peter. **O coração de mundo: uma nova história universal a partir da Rota da Seda, o encontro do Oriente com o Ocidente**. São Paulo: Planeta, 2019. 688 p.

FUNG BUSINESS INTELLIGENCE CENTRE. **The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road**, p.3 2015. Disponível em: <<https://www.sedeenchina.com/wp-content/uploads/2016/08/The-Silk-Road-Economic-Belt-and-21st-Century-Maritime-Silk-Road-MAY15.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2021.

GARY, Sandys. **Europe sees few benefits from China's Belt and Road**. Asia Times. 2020. Disponível em: < <https://asiatimes.com/2020/02/europe-sees-few-benefits-from-chinas-belt-and-road/>> Acesso em: 20 jun.2021.

GEROMEL, Ricardo. **O poder da China: o que você deve saber sobre o país que mais cresce em bilionários e unicórnios**. São Paulo: Editora Gente, 2019. 288 p.

GOMES, Brenda; CASTAGNA, Leonardo; BRUM, Samuel. Política externa da China: implicações estratégicas e geopolíticas da iniciativa “One Belt, One Road”. **Revista Perspectiva**, v.12, n.22, p.28-42, 2019. Disponível em: < <https://seer.ufrgs.br/RevistaPerspectiva/article/view/87186>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

GRINSZTEJN, Cândido; TEIXEIRA, Vinicius. A segurança energética da China em perspectiva: uma abordagem geopolítica, **Revista Intellector**, v.16, n.31, 2019. Disponível em:<<http://www.revistaintellector.cenegri.org.br/index.php/intellector>>. Acesso em: 20 jun. 2021.

HAINES, Andrés; FIALHO, Vinicius. Porto de Gwadar: um eixo estratégico para as relações Paquistão-China, *Conjuntura Austral*. **Journal of the Global South**, v.10, n.52, p.80-99. Disponível em:<<https://seer.ufrgs.br/ConjunturaAustral/article/view/96336>> Acesso em: 20 jun. 2021.

HAIQUAN, Liu. The security challenges of the “One Belt, One Road” initiative and China’s choices, **Croatian International Relations Review**, v.43 n.78, p.129-147, 2017. Disponível em:<https://www.researchgate.net/publication/320846723_The_Security_Challenges_of_the_One_Belt_One_Road_Initiative_and_China's_Choices>. Acesso em: 20 jun. 2021.

JINPING, XI. **A governança da China**. Rio de Janeiro: Contraponto, Foreign Language Press, 2014. 565 p.

_____. **A governança da China**, volume 1. Rio de Janeiro: Contraponto, Foreign Language Press, 2019. 568 p.

KAPLAN, Robert D. **A vingança da Geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica**. Rio de Janeiro: Campus - Elsevier, 2013. 408 p.

KOTZ, Ricardo. **Nova Rota da Seda: a fundamentação geopolítica e as consequências estratégicas do projeto chinês**, 2017. Disponível em: <http://www.erabedsul2017.abedef.org/resources/anais/8/1503106874_ARQUIVO_ArtigoERABEDSUL-RicardoKOTZ.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2021.

LACHER, Norbert. **A Nova Rota da Seda – geopolítica e poder: linha de falha geopolítica/geoestratégica do século XXI**. Rio de Janeiro: Novas Edições Acadêmicas, 2020. 608 p.

LI, Siyao. **The New Silk Road: Assessing Prospects for "Win-Win" Cooperation in Central Asia**, 2016. Disponível em: <<http://www.inquiriesjournal.com/articles/1319/the-new-silk-road-assessing-prospects-for-win-win-cooperation-in-central-asia>>. Acesso em: 26 jun. 2021.

MACKINDER, Halford. J. The geographical pivot of history. **The Geographical Journal**, v.23, n. 4, abr. 1904.

MACKINDER, Halford. J. **Democratic ideals and reality: a study in the politics of reconstruction**. London. Constable Publishers, 1942. 213p.

MAHAN, Alfred Thayer. **The influence of sea power upon history: 1660-1783**. United States of America. Dover Publications, New York, 1890. 557 p.

_____. The Indian Ocean in world politics: reflections on its future by Prasanta Sen Gupta. **India Quarterly: A Journal of International Affairs**, v. 43, n. 3-4, p. 195-212, 1987.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica e modernidade**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002. 156 p.

MEDEIROS, José da Silva. **A Rota da Seda do século 21 e a ascensão da China ao palco da governança global**. Disponível em: <https://www.resistencia.cc/jose-medeiros-a-rota-da-seda-do-seculo-21-e-a-ascensao-da-china-ao-palco-da-governanca-global>. Acesso em: 21 jun.2021.

MONTEIRO, Nuno Sardinha. **MAHAN: 7 Virtudes e 7 Pecados**. Lisboa, Portugal - Edições Culturais da Marinha, Cadernos Navais, nº 45, abr/jun. 2013.

NORTON, Simon. **China's grand strategy**. China studies centre, The University of Sydney, Sydney, Australia, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/320014084_China's_grand_strategy>. Acesso em: 22 maio 2021.

OECD. **China's belt and road initiative in the global trade, investment and finance landscape**, 2018. Disponível em: <<https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

PAUTASSO, Diego. O Papel da África na Nova Rota da Seda Marítima. **Revista Brasileira de Estudos Africanos**, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, v. 1, n. 2, 2016. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/rbea/article/view/67028>>. Acesso em 20 jun. 2021.

_____; UNGARETTI, Carlos Renato. A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. **Estudos Internacionais: revista de relações internacionais da PUC Minas**, v. 4, n. 3, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/P.2317-773X.2016v4n3p25>>. Acesso em: 20 jun. 2021.

_____; NOGARA, Tiago; RIBEIRO, Erik. A Nova Rota da Seda e as relações sino-indianas: o desafio do “Colar de Pérolas”. **Mural Internacional**, Rio de Janeiro, v.11, 2020. Disponível

em: <https://www.e_publicacoes.uerj.br/index.php/muralinternacional/article/view/50594>. Acesso em: 20 jun. 2021.

RAILWAY NEWS. **The New Silk Road**. Disponível em: <<https://railway-news.com/the-new-silk-road/>>. Acesso em: 2 jul. 2021.

RIBEIRO, Antônio S. Mahan e as marinhas como instrumento político. **Revista Militar**, Lisboa/Portugal, v. 1, ed. 2500, maio 2010. Disponível em: <<https://revistamilitar.pt/artigo/569>>. Acesso em: 16 maio 2021.

THE CLINGENDAEL INSTITUTE. The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey, introduction. **The Hague**: [s.n.], 2016. Disponível em: <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report_the%20geopolitical_relevance_of_Piraeus_and_China%27s_New_Silk_Road.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2021.

THE ECONOMIST. **Iran's new trains**. Disponível em: <<https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2016/04/02/joining-the-dots>>. Acesso em: 2 jul. 2021.

THE WASHINGTON POST. **Map**: The world's longest train journey now begins in China. Disponível em: <<https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/11/21/map-the-worlds-longest-train-journey-now-begins-in-china/>>. Acesso em: 2 jul. 2021.

TOSTA, Octavio. **Teorias geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984. 103 p.

SÁRVÁRI, Balázs; SZEIDOVITZ, Anna. The political economics of the New Silk Road, **Baltic Journal of European Studies**, v.6, n.1, 2016. Disponível em: <<https://sciendo.com/pdf/10.1515/bjes-2016-0001>>. Acesso em 20 jun. 2021.

VAN DER PUTTEN, Frans. Infrastructure and geopolitics: China's emerging presence in the eastern Mediterranean. **Journal of Balkan and Near Eastern Studies**, v.18, n.4, p.3337-351, 2016. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/19448953.2016.1195978>>. Acesso em 20 jun. 2021.

VESENTINI, José Willian. **Novas geopolíticas**. São Paulo: Contexto, 2016. 125p.

WORLD BANK. **Trade effects of the New Silk Road**: a gravity analysis. Complementarity between improved infrastructure, corridor management and trade facilitation reform. 2019. Disponível em: <<https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/623141547127268639/trade-effects-of-the-new-silk-road-a-gravity-analysis>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

ANEXOS

ANEXO A

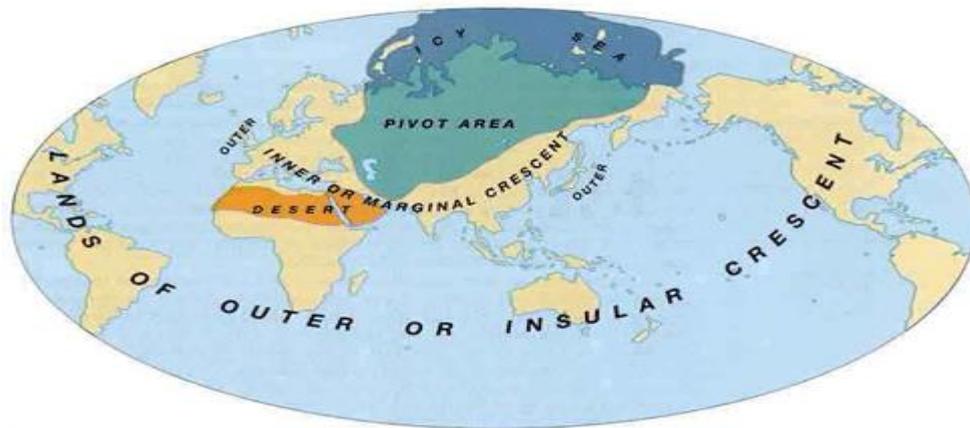


Figura 1 - O pivô geográfico da História
 Fonte: *The Geographical Pivot of History*, 1904.

ANEXO B

The Belt and Road Initiative Has Gone Global

Official BRI participants by year of joining

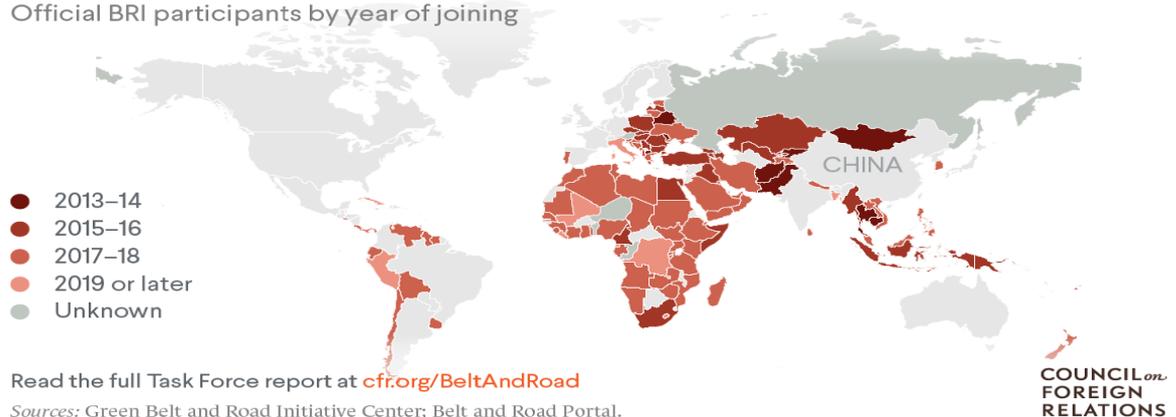


Figura 2 - Mapa dos Estados participantes e o ano de entrada
 Fonte: *Council on Foreign Relations*, 2019, p. 14.

ANEXO C



Figura 3 - Iniciativa da Rota da Seda Marítima (One Road - linha pontilhada azul)
 Fonte: GARY, 2020.

ANEXO D

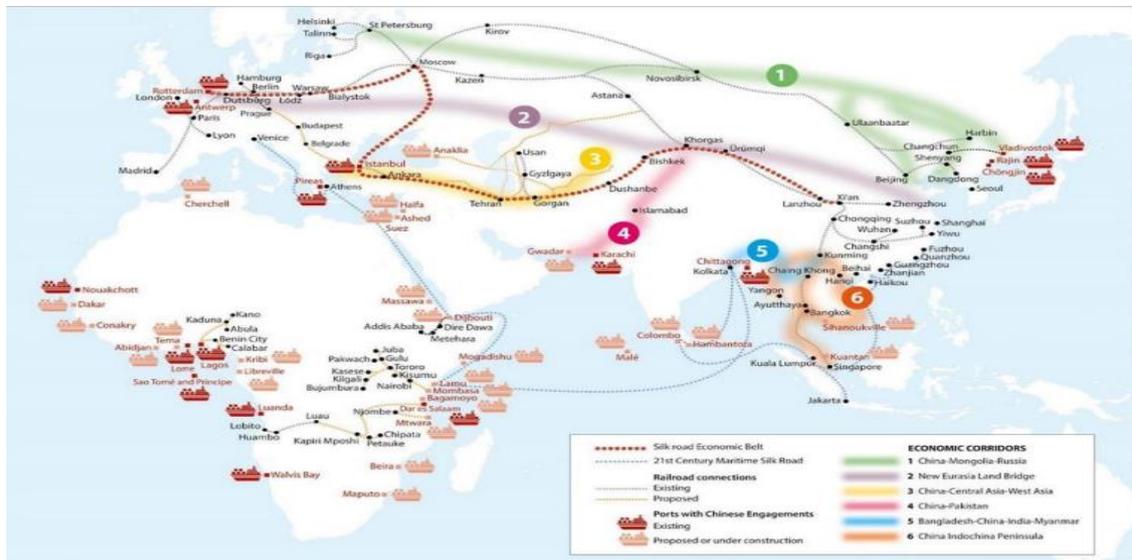


Figura 4 - Corredores econômicos da Nova Rota da Seda
 Fonte: OCDE, 2018.

ANEXO G



Figura 7 - Rota ferroviária Yiwu-London
 Fonte: *Railway-News*, 2017.

ANEXO H



Figura 8 - Gasodutos e Oleodutos na Ásia Central
 Fonte: *The Central Asian gas pipeline*, 2017.

ANEXO I

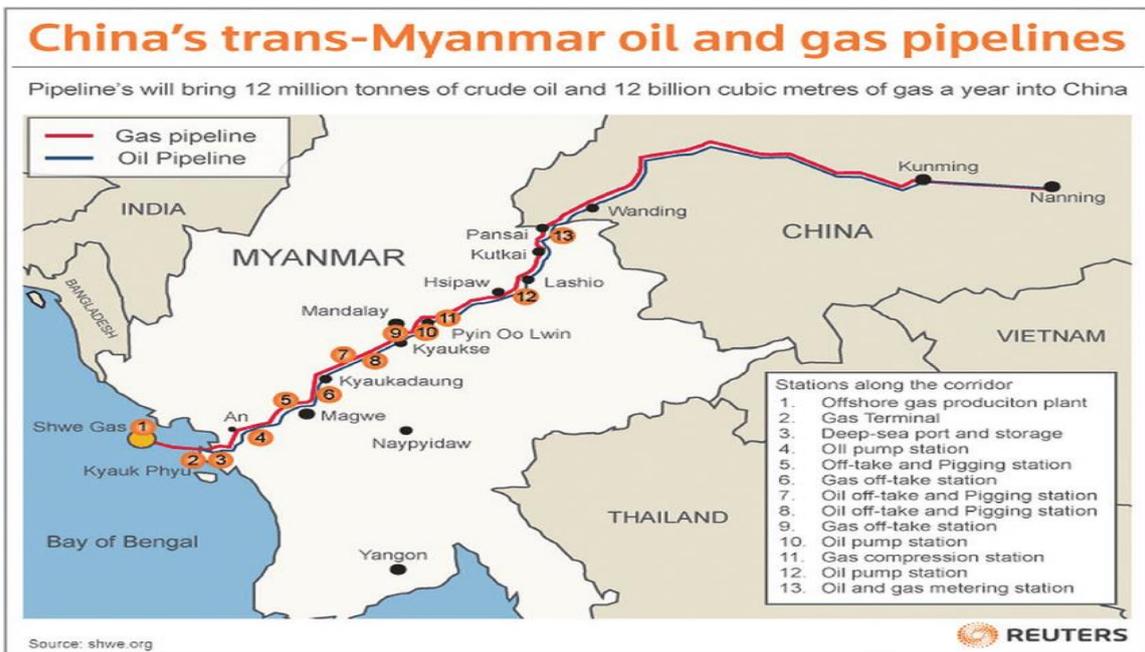


Figura 9 - Gasoduto e Oledoduto Kyaukpyu- Kunming
Fonte: CHEN, 2018.

ANEXO J

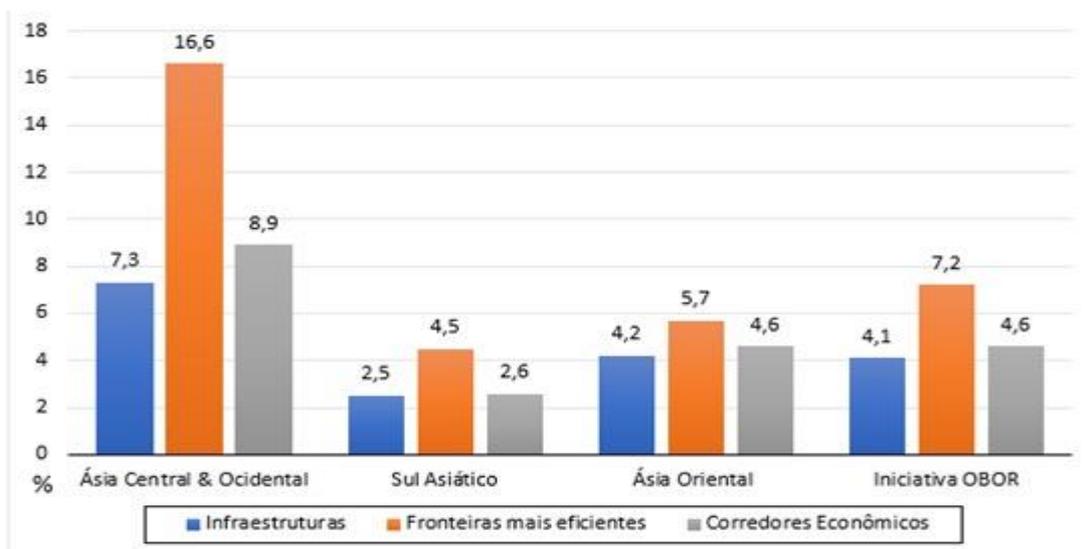


Gráfico 1 - Mudança no comércio total em porcentagem (%)

Fonte: Grupo Banco Mundial, 2019, p. 27.

Nota: A mudança no comércio foi calculada como a diferença entre o comércio Pré OBOR e Pós OBOR para cada região.

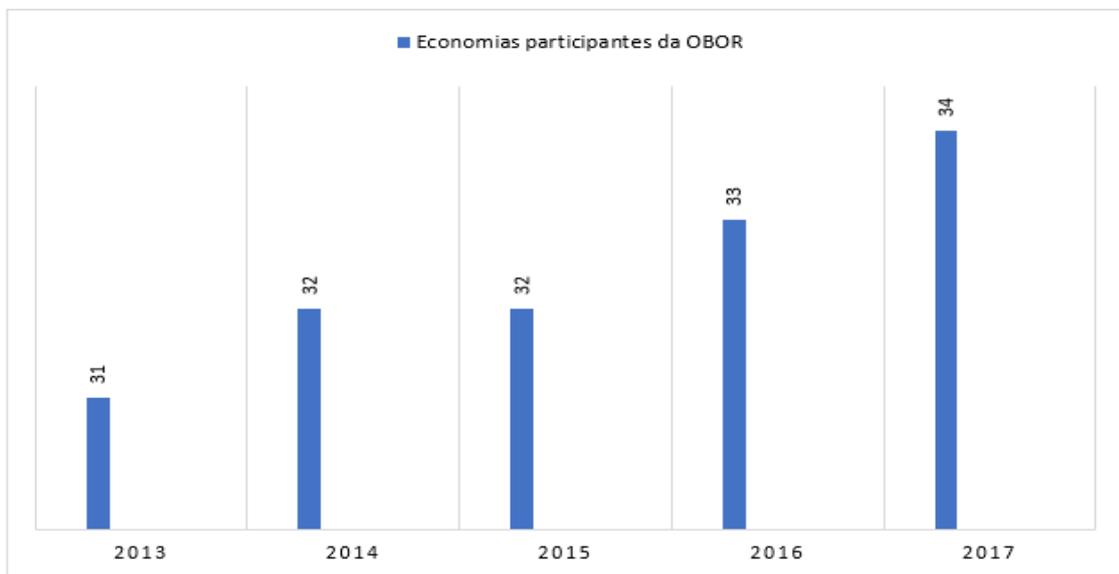
ANEXO K

Gráfico 2 - Exportações chinesas para economias participantes da OBOR - % exportações totais chinesas
Fonte: OCDE, 2018, p. 30.