

MARINHA DO BRASIL  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS MARÍTIMOS  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

JESSICA TAMIRES AZEVEDO ROCHA

***THE NEW SILK ROAD: 21<sup>ST</sup> CENTURY MARITIME SILK ROUTE E SUA  
RELEVÂNCIA PARA A POLÍTICA EXTERNA CHINESA***

RIO DE JANEIRO  
2024

MARINHA DO BRASIL  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS MARÍTIMOS  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

JESSICA TAMIRES AZEVEDO ROCHA

Trabalho de conclusão de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, Marinha do Brasil (PPGEM/EGN), como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos. Área de Concentração: Defesa, Governança e Segurança Marítima. Linha de Pesquisa: Política e Estratégia Marítima.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Eduardo Alves de Almeida - PPGEM/EGN

RIO DE JANEIRO  
2024

R789n Rocha, Jessica Tamires Azevedo

The New Silk Road: 21st century maritime silk route e sua relevância para a política externa chinesa./ Jessica Tamires Azevedo Rocha. - Rio de Janeiro, 2024.

117f.: il.

Dissertação (mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de Pós Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2024.

Orientador (a): Francisco Eduardo Alves de Almeida.

Bibliografia: f. 112-119.

1. China. 2. Comércio Internacional. 3. Geopolítica. 4. Rota da Seda. I. Escola de Guerra Naval (BRASIL). II. Título.

CDD: 327.5

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária  
Mariana Gonçalves Dias – CRB7/7259  
Biblioteca da Escola de Guerra Naval

JESSICA TAMIRES AZEVEDO ROCHA

***THE NEW SILK ROAD: 21<sup>ST</sup> CENTURY MARITIME SILK ROUTE E SUA  
RELEVÂNCIA PARA A POLÍTICA EXTERNA CHINESA***

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, Marinha do Brasil (PPGEM/EGN), como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos. Área de Concentração: Defesa, Governança e Segurança Marítima. Linha de Pesquisa: Política e Estratégia Marítima.

Aprovada em: 06 de dezembro de 2024.

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. Francisco Eduardo Alves de Almeida (orientador)  
Escola de Guerra Naval

---

Prof. Dr. Marcelo Mello Valença  
Escola de Guerra Naval

---

Prof. Dr. Ricardo Pereira Cabral  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Dedico este trabalho a minha vó, Lucia Helena,  
luz da minha vida que hoje me ilumina do céu.

## **AGRADECIMENTOS**

A minha vó e meu pai. Puro como soa, sem minha vó eu não teria concluído a faculdade, e sem meu pai não estaria concluindo este mestrado. Das pessoas com menos oportunidades em minha vida aprendi o máximo sobre a importância de estudar. E isto dedico a eles. A mim fica o peso da concretização deste sonho.. iniciado no Rio de Janeiro, apenas para ser concluído em Porto, Portugal, onde eu realizava outro sonho. Para nunca esquecer que eu consigo, e sempre me lembrar que minha força maior reside em minha essência. Origens.

Bença.

## RESUMO

Esta dissertação insere-se no âmbito da Ciência Política e das Relações Internacionais, com enfoque particular em Estudos Marítimos, Geopolítica e Comércio Internacional. Tendo como objeto de estudo a *Belt and Road Initiative* (BRI), e mais precisamente seu braço marítimo de investimento, denominado *21st Century Maritime Silk Route*; o presente trabalho objetiva evidenciar a real importância do projeto BRI para a República Popular da China (RPC), considerando seus possíveis retornos econômicos, estratégicos e geopolíticos para o país. Com base metodológica qualitativa e exploratória, pautada em análise documental, bibliográfica, e em fontes de notícias internacionais selecionadas com critério e reconhecida credibilidade, o trabalho utiliza de referenciais teóricos da Escola Inglesa, particularmente aspectos do Realismo e do Liberalismo, e de fundamentos Geopolíticos e das Relações Internacionais para analisar o problema de pesquisa ao longo de três sessões; que discorrem respectivamente sobre o contexto histórico e econômico da RPC relacionado a Rota da Seda, o contexto geopolítico da região da Eurásia e o escopo cooperacional do projeto BRI, e a sobreposição desta região às zonas de interesse já declaradas da RPC e os pontos principais de investimento do projeto. Condições que quando observadas em um contexto macro corroboram a conclusão do trabalho, e confirmam a hipótese apresentada, de que a BRI possui um papel fundamental e estratégico no fortalecimento da influência chinesa no cenário internacional, e nos objetivos que o país deseja alcançar em sua política externa.

**Palavras-Chave:** China, Comércio Internacional, Geopolítica, Rota da Seda.

## ***ABSTRACT***

This dissertation falls within the scope of Political Science and International Relations, with a particular focus on Maritime Studies, Geopolitics and International Trade. The object of study is the Belt and Road Initiative (BRI), and more precisely its maritime investment arm, called the 21st Century Maritime Silk Route; this study aims to highlight the real importance of the BRI project for the People's Republic of China (PRC), considering its possible economic, strategic and geopolitical returns for the country. With a qualitative and exploratory methodological basis, based on documentary and bibliographic analysis, and on international news sources selected with criteria and recognized credibility, the study uses theoretical references from the English School, particularly aspects of Realism and Liberalism, and Geopolitical and International Relations foundations to analyze the research problem over three sessions; which respectively discuss the PRC's historical and economic context related to the Silk Road, the geopolitical context of the Eurasian region and the cooperative scope of the BRI project, and the overlap between this region and the PRC's already declared zones of interest, as well as the project's main investment points. These conditions, when observed in a macro context, corroborate the conclusion of the work and confirm the hypothesis presented, that the BRI plays a fundamental and strategic role in strengthening China's influence on the international stage and in the objectives that the country wishes to achieve in its foreign policy.

Keywords: China, Geopolitics, International Trade, Silk Road.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1</b> – A Rota da Seda e o Admirável Novo Mundo [Mapa].....	p. 12
<b>Figura 2</b> – The Belt-and-Road initiative and the rising importance of China's Western cities [Mapa].....	p. 59
<b>Figura 3</b> – O “Colar de Pérolas”.....	p. 70
<b>Figura 4</b> – The Heartland and the Rimland [Mapa].....	p. 78
<b>Figura 5</b> – Geopolítica do Mar da China Meridional [Mapa].....	p. 94

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

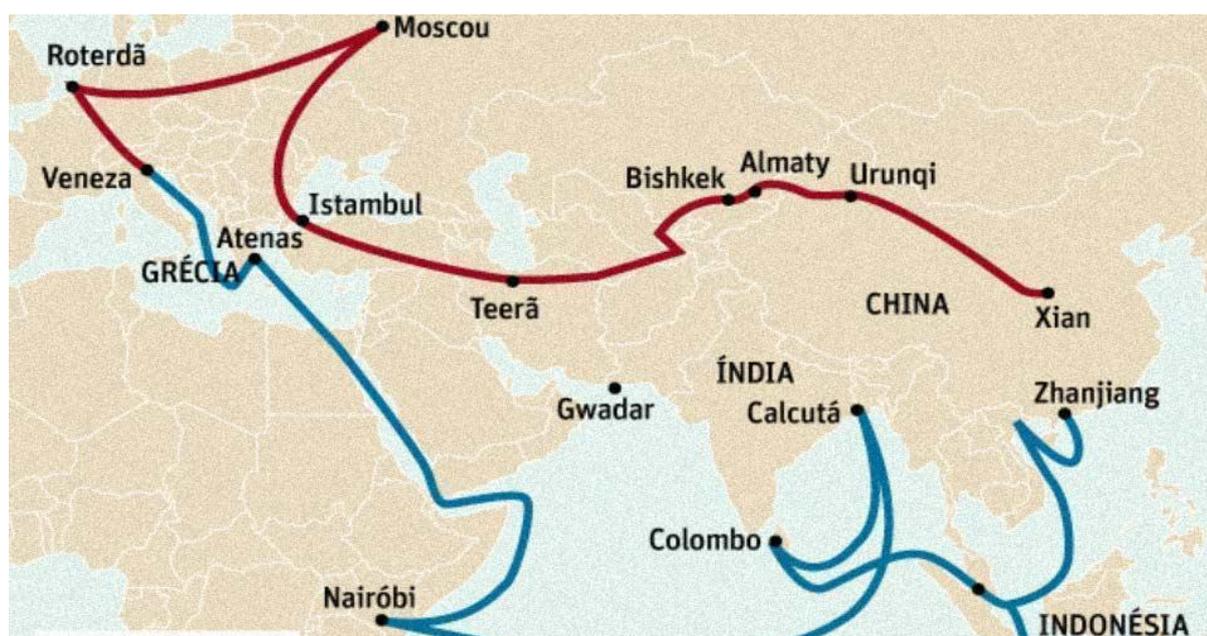
AIIB	Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura
ASBM	Chinese Anti-Ship Ballistic Missile
BRI	Belt and Road Initiative
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CMPH	China Merchant Port Holdings
CNOOC	China National Offshore Oil Corporation
COSCO	China Ocean Shipping Company
CPEC	Corredor Econômico China-Paquistão
CSIS	Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais
EMIB	Exército Marítimo Internacional Bianual
EUA	Estados Unidos da América
FMI	Fundo Monetário Internacional
KMT	Kuomintang
LLN	Linha de Limite Norte
NLL	Northern Limit Line
OMC	Organização Mundial do Comércio
ONU	Organização das Nações Unidas
OPLAN	Operations Plans
PCC	Partido Comunista da China
PLAN	People's Liberation Army Navy
RI	Relações Internacionais
RPC	República Popular da China
UNC	Comando das Nações Unidas
UNCLOS	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZEEs	Zonas Econômicas Especiais

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
1.1	Pergunta de Pesquisa e Relevância do tema.....	17
1.2	Delimitação da Pesquisa.....	19
1.3	Objetivos do Estudo.....	20
1.4	Hipótese da Pesquisa.....	21
1.5	Arcabouço Teórico.....	21
1.6	Metodologia Aplicada.....	31
1.7	Organização do Estudo.....	32
<b>2</b>	<b>A ROTA DA SEDA E A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA.....</b>	<b>37</b>
2.1	Os Impérios da Seda.....	37
2.2	A ascensão Chinesa.....	39
2.3	O Declínio da Rota.....	40
2.4	Cem Anos de Humilhação.....	42
2.5	Plano de Recuperação.....	48
<b>3</b>	<b>THE NEW SILK ROAD</b>	
	<b>STRATEGY.....</b>	<b>58</b>
3.1	<i>Belt and Road Strategy.....</i>	<i>61</i>
3.2	<i>Braço Terrestre de investimento: Silk Road Economic Belt.....</i>	<i>62</i>
3.3	<i>Braço Marítimo de Investimento: 21st Century Maritime Silk Route.....</i>	<i>63</i>
3.4	Colar de Pérolas.....	69
3.5	A Eurásia enquanto zona pivô do interesse global.....	77
<b>4</b>	<b>DESAFIOS ESTRATÉGICOS E O CENÁRIO GEOPOLÍTICO.....</b>	<b>84</b>
4.1	The <i>Four Seas Strategy</i> .....	84
4.2	O Mar da China Meridional como foco principal do interesse chinês.....	92
4.3	Choke Points.....	99
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>108</b>
<b>6</b>	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>112</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Desde a Idade Média, e perpassando histórias que remontam Impérios e grandes monarcas, a Rota da Seda foi considerada por séculos a principal rota mercantil entre a Ásia e a Europa. Seus caminhos são responsáveis por desenhar as linhas iniciais do que se desenvolveu no complexo sistema interdependente do capitalismo moderno. A Rota, que se estende entre o Norte e o Oeste da China, cobrindo a Ásia, a África e a Europa sempre representou para o campo das Relações Internacionais um território fundamental a ser considerado a fim de entender a configuração da geopolítica global.



**Figura 1** – A Rota da Seda e o Admirável Novo Mundo [Mapa]. **Fonte:** JORNAL ONLINE TORNADO (2020).

A Rota da Seda tem para a República Popular da China (RPC) uma importância ímpar desde a Dinastia Han (206 a.C. - 220 d.C.), tempo dos Impérios da Seda. Remonta a um momento próspero da história do país; e que os remete, especialmente após o período designado “Cem anos de Humilhação” a um conceito de identidade nacional forte, um momento para recordar e retornar em seu processo de recuperação econômica e fortalecimento de sua identidade internacional.

Não apenas para a RPC, mas para o restante do mundo, a Rota da Seda, apesar de relativamente obsoleta a partir da instituição de novos meios de transporte e diversificação das rotas do comércio marítimo, ganhou outra leitura no campo da geopolítica com a Instituição da

Teoria do *Heartland* formulada por Halford John Mackinder (1861-1947), e desenvolvida para o contexto americano ao fim da Segunda Guerra Mundial, a argumentar sobre a existência de uma zona pivô de interesse global, e como a projeção de poder dentro deste território traria ao Estado detentor vantagens significativas sobre as demais potências. Esta concepção intensificou-se durante a Guerra Fria (1947-1989) com o desenvolvimento da Teoria do *Rimland*, desenvolvida por Nicholas Spykman (1861-1947), que complementando a teoria de Mackinder classificou todos os países costeiros que compreendem a Rota como sendo “a verdadeira zona pivô da hegemonia global” (SPYKMAN, 1944, p.6), e a utilização de seu entorno marítimo como uma espécie de zona tampão (*buffer-zone*) de proteção ao território, que com a intensificação de presença marítima, passou a ser uma questão de segurança da soberania cada vez mais relevante.

À medida em que as rotas comerciais, especialmente marítimas, foram se desenvolvendo conforme os desdobramentos do capitalismo moderno, este passou a depender gradualmente mais, e hoje em sua maior parcela, das relações comerciais entre Estados, sua boa relação e cooperação mútua. A importância da zona marítima ao redor da principal zona de interesse estratégico mundial se expandiu, deixando de ser apenas uma zona de segurança e se tornando uma zona estratégica comercial, com grande presença de recursos fundamentais e de interação e cooperação entre Estados, um fenômeno geopolítico por si só.

Outro fator de grande importância na equação da Eurásia e da Rota da Seda advém da disponibilidade de recursos energéticos exploráveis geograficamente alocados nos territórios por elas perpassados, e que são considerados hoje “fundamentais” para manutenção do mundo como o conhecemos, devido ao seu papel fundamental no abastecimento da maior parte do globo terrestre, e especialmente a preocupação internacional com a continuidade deste abastecimento no futuro. Mais do que isso, este território compreende três Continentes, sendo dois dos mais populosos do mundo; e serve de linha de trânsito para uma parcela considerável de diversos produtos e insumos comercializados no mundo, representando um impacto significativo na cadeia de suprimentos e economia global.

Com base nesta observação, e considerando o crescimento anual do fluxo comercial na região, a Rota da Seda se apresentou na última década como uma oportunidade para promover melhores relações diplomáticas, acesso a novos mercados, *commodities* e recursos estratégicos. Seu histórico atrelado à prospecção de mercado representa hoje uma oportunidade de crescimento econômico significativo. Entretanto, não são apenas o acesso facilitado e o incentivo ao livre comércio os argumentos apresentados para corroborar sua importância; mas também o

crescimento massivo das populações alocadas ao longo de sua extensão, e o potencial de desenvolvimento e melhora nas condições de diversos países geograficamente posicionados ao longo da rota se intensificados os fluxos comerciais e a cooperação para desenvolvimento naquela região. O barateamento dos processos de produção e transporte da rota, se aprimorados, teriam impactos positivos significativos, e poderiam causar o estreitamento de laços interdependentes entre diversos Estados, o que naturalmente tende a reforçar condições democráticas e diplomáticas.

Por estes e outros motivos, a República Popular da China (RPC) desenvolveu um plano para Revitalização da Rota da Seda com foco em infraestrutura e processos, designado *One Belt One Road*; que tem atualmente dois braços de investimento: o Primeiro, sendo o braço terrestre (*Silk Road Economic Belt*), que diz respeito ao transporte ferroviário e rodoviário de insumos e matérias primas ao longo dos Continentes Asiático, Europeu e Africano através dos países geograficamente favoráveis para o encurtamento do trajeto. E o segundo o braço marítimo da rota, denominado “*Maritime Silk Road of the 21st Century*”, que compreende investimentos em infraestrutura e portos na extensão de seus países costeiros.

Este estudo tem como objetivo principal o enfoque nos aspectos marítimos da rota, e seus possíveis desdobramentos políticos e econômicos, tendo em vista sua importância particular para o comércio internacional. Já para a RPC, o sucesso da concretização do braço marítimo da rota é especialmente relevante pois prevê, dentre outras coisas, o desenvolvimento de um corredor integrado de trânsito marítimo que se alinha causalmente a outras estratégias de expansão e proteção marítima chinesa muito importantes; a “*four seas strategy*”, que tem como finalidade uma maior presença militar e econômica chinesa nos quatro mares que circundam diretamente seu território costeiro, reforçando a relação já apresentada a teoria do *Rimland* de Nicholas Spykman; e a iniciativa do Colar de Pérolas chinês; que consiste no fortalecimento da presença econômica e militar do país no Mar Meridional e no Oceano Índico através da construção e revitalização de infraestruturas e bases marítimas em portos estratégicos de Estados parceiros. A instituição do projeto BRI alinhado a outras estratégias antigas da RPC em termos de expansão internacional lhe garante, indiretamente, vantagens adicionais de cunho econômico e político à medida em que auxiliam na fortificação de sua presença internacional. O BRI apresenta a possibilidade de manter uma presença forte não apenas através do viés político e militar, mas a partir do fortalecimento de laços comerciais e cooperacionais que contribuem para a posição atual da RPC enquanto principal país exportador do mundo, o crescimento econômico e

comercial esperado para as próximas décadas, e em sua posição de país mediador, cada vez mais envolvido em questões de desenvolvimento e política internacional.

A exportação tem desempenhado um papel enorme no crescimento econômico da RPC, e estabelecer-se nesta posição de liderança e proximidade com países ao longo da principal rota comercial do mundo poderiam auxiliar de forma significativa a continuação de seu crescimento econômico e intensificação de relevância Internacional; tendo o comércio como base principal de geração de riqueza e influência. Além das condições econômicas, a Rota Marítima da Seda se mostra o braço mais relevante do projeto na medida em que seus desdobramentos podem ser analisados em diferentes esferas; para além do mercado, a questão geopolítica do território é extremamente importante para a configuração do poder político mundial. Existem atualmente diferentes iniciativas e interesses de estados em atuação no território.

Consideradas estas variantes, a *Belt and Road Initiative* (BRI) pode ser apresentada como uma das expressões mais relevantes da política internacional atual, com potencial de alterar a relação entre estados, revolucionar a cadeia logística global e possivelmente modificar a estrutura atual do *status-quo*. Naturalmente, a concretização do plano colocaria a RPC em uma posição confortável de hegemonia econômica, regional e de influência sobre outros Estados e territórios considerados estratégicos para o restante do mundo.

Esta visão, entretanto, não é vista com bons olhos por outros atores internacionais, como é o caso dos Estados Unidos da América (EUA), por exemplo. O país tem estado ativamente consciente e presente no território para regular os avanços chineses e fomentar reflexos de seus novos interesses. A percepção Ocidental inclui desde reclamações formais de diversos países a Órgãos Internacionais até representantes Estatais pronunciando-se acerca da possibilidade de desenvolvimento de uma alternativa ao plano chinês, com tendência aos valores ocidentais; em um caminho que tenderia a favorecer países aliados, como forma de reforçar a consolidação norte-americana como maior economia do mundo. Estas variantes, somadas aos recentes conflitos no Oriente Médio, tentativas de estreitamento de laços com Estados considerados chave para viabilidade do projeto, sanções econômicas a produtos e tecnologias chinesas, e principalmente a rivalidade aberta com o principal aliado do país nesta empreitada, a Rússia; tem evidenciado a tentativa do outro bloco de retardar a viabilidade do projeto. Há, em realidade,

quem argumente que a viabilidade do plano representa hoje um perigoso *checkmate* para o que poderíamos chamar de *Thucydides Trap*<sup>1</sup>.

Apesar da equação geopolítica atrelada às intenções chinesas, a RPC inovou no sentido de que todo o projeto é pautado sob os princípios do livre comércio e da cooperação. A BRI serve como um guarda chuva a englobar outras iniciativas estratégicas chinesas fomentadas na mesma região através de um viés mais global, comercial, e sustentável a longo prazo. Ela “amarra” de forma amigável uma maior presença em territórios estratégicos, seja ela militar ou com postura de manutenção das rotas comerciais a partir da intensificação de suas ações com base em acordos comerciais e cooperacionais. Para uma leitura simples das Relações Internacionais, recomendável e favorável aos atores envolvidos. Entretanto, quando considerado o cenário macro e geopolítico das relações pretendidas, evidencia interesses internos e aspirações hegemônicas que pintam um cenário muito mais complexo do que o intercâmbio comercial e um programa de investimentos.

Se concretizada, a BRI beneficia em tese diversos outros países, economias e a cadeia logística e operacional global como um todo. Pode-se de fato argumentar a utilização de táticas de *soft-power*<sup>2</sup> pela RPC, se considerados o histórico político e geográfico da rota, e o fato de que as fortes relações que se formariam, especialmente à partir de Estados mais fracos porém estrategicamente geolocalizados se tornando dependentes destes investimentos e abastecimento de insumos a serem disponibilizados pela RPC; dão ao projeto e ao país, consecutivamente, uma vantagem significativa sobre uma das zonas de influência mais relevantes da política internacional, a zona pivô da hegemonia<sup>3</sup> global, a Eurásia; mas também configura uma real possibilidade de desenvolvimento mútuo através da intensificação de relações entre Estados, e suas interdependências de forma a garantir um cenário de paz e crescimento econômico sustentável.

Na medida em que o *modus operandi* do comércio e sua logística se torna cada vez

---

<sup>1</sup>Thucydides Trap, é um termo popularizado pelo cientista político americano Graham T. Allison, cunhado em seu livro *Destined for War*, para descrever a situação precária em que um poder ascendente ameaça deslocar um poder estabelecido - uma situação que, historicamente, conduziu muitas vezes à guerra. É usado principalmente para descrever um potencial conflito entre os Estados Unidos e a República Popular da China. Disponível em: <<https://gsas.harvard.edu/news/discussing-thucydides-trap>>. Acesso em: 11 ago. 2024.

<sup>2</sup> O conceito de “soft power” na geopolítica refere-se à capacidade de um país influenciar outros através de atração e persuasão, ao invés do uso de força militar ou coerção econômica. Joseph Nye introduziu o termo nos anos 1990, destacando a importância da cultura, valores e políticas para exercer influência global Nye, Joseph S. *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. PublicAffairs, 2004. Disponível em: <<https://archive.org/details/softpowermeans00nye>>. Acesso em: 05 mai. 2024..

<sup>3</sup> Hegemonia, do grego “egemonia” significa a supremacia entre cidades, nações ou povos. Disponível em: <<https://www.politize.com.br/hegemonia-o-que-e>>. Acesso em: 13 de set. 2024.

mais atrelado a produção de riqueza e influência, o controle das rotas comerciais e uma maior presença no território que comporta as maiores reservas de recursos estratégicos no mundo se torna fundamental, especialmente para um país com aspirações hegemônicas e expansionistas, como é o caso da RPC. Se executado com precisão, a BRI tem potencial de elevar consideravelmente sua presença e relação com diversos Estados e territórios estratégicos, numa trajetória com capacidade de alterar a estrutura de poder global como a conhecemos ainda dentro das próximas décadas.

### **1.1 Pergunta de Pesquisa e Relevância do tema**

O presente trabalho tem como objetivo analisar elementos históricos, políticos e geográficos para argumentar a importância da iniciativa *One Belt One Road* para a República Popular da China, e investigar se o país está utilizando o projeto BRI para alcançar outros objetivos de sua política externa.

Se executado com sucesso, o *One Belt One Road* teria um impacto significativo nas possibilidades da RPC em tornar-se a maior potência econômica mundial dentro das próximas décadas. A revitalização da rota teria potencial para aumentar exponencialmente o volume comercial transacionado atualmente, e possibilitaria a intensificação de relações com diversos países atrelados ao projeto, securizado uma maior presença e influência chinesa em diversas regiões e mercados estratégicos do mundo. Esta condição, quando alinhada a outras iniciativas de intensificação da presença chinesa no mercado internacional e em territórios estratégicos levanta questionamentos de cunho geopolítico na medida em que a execução do projeto, especialmente por via marítima, afeta diretamente outras “diretrizes oceânicas” e resultados da política externa da RPC.

O fortalecimento e a possibilidade de expansão do poder naval chinês, bem como a expansão e o desenvolvimento de seus caminhos comerciais e de abastecimento por vias terrestres são questões fundamentais de desenvolvimento econômico e segurança nacional. Para pensar a Rota da Seda e discutir as reais aplicações e resultados do projeto deve-se considerar que a rota é geograficamente detentora das maiores reservas de recursos estratégicos (petróleo e gás) do mundo. Tornando-se, conseqüentemente, uma região fundamental para manutenção do abastecimento, distribuição e disponibilidade de recursos estratégicos para diversos Estados, inclusive a China. Mais do que isto, por estes mesmos caminhos transitam cerca de dois terços

dos produtos comercializados anualmente no mundo, garantindo à rota em questão uma importância ainda maior na dinâmica internacional moderna.

Desta forma, uma maior influência na região garantiria a RPC não apenas o controle dos fluxos de comércio, mas também do fluxo estratégico de recursos fundamentais, rotas de escoamento, e a garantia de uma presença mais fortificada em acordos e blocos políticos de grande relevância para sua expressão internacional, como é o caso do BRICS. O estreitamento de laços com a Rússia, que ocupa boa parte da fronteira do país e vigora originalmente como a maior potência militarmente opositora à hegemonia dos Estados Unidos, tem um peso significativo nas especulações acerca da manutenção do equilíbrio da balança de poder global atual, representando um impacto significativo nas possíveis aspirações chinesas.

A questão central é que a posição comercial da China, especialmente atrelada ao comércio marítimo, faz com que a expansão de sua atuação no território determinado para os investimentos da iniciativa BRI tenham um impacto direto em outras esferas da Política Externa chinesa; como por exemplo a percepção do país no cenário internacional, sua condição de influência a outros Estados, e até mesmo o favorecendo da posição do país em relação à demandas geopolíticas históricas, não relacionáveis ao escopo cooperacional e comercial do projeto. Desta forma, a maneira pela qual o projeto da BRI é retratado internacionalmente não corresponderia a seus objetivos reais. Sob a ótica das Relações Internacionais, faz-se necessária uma análise aprofundada deste problema de forma a determinar possíveis parâmetros de atuação excessiva da RPC, e para o desenvolvimento de soluções com aplicabilidade prática no cenário internacional para proteção de Estados mais vulneráveis em relação a atuação de Grandes Potências, neste caso a China; e a garantia dos princípios de igualdade e soberania entre as Nações.

O poder de impactar em larga escala as linhas de comércio e abastecimento no mundo interdependente moderno é uma questão de máxima relevância. Em suma, o tema é de grande importância para o ramo das Relações Internacionais e questões marítimas por compreender atualmente uma das maiores iniciativas econômicas em andamento a nível global. Se concretizada, ao todo, a revitalização da Rota da Seda afetaria 65 países, envolvendo questões que englobam cerca de dois terços da população mundial, um terço de todo o comércio internacional, três quartos de todas as reservas de combustíveis fósseis do planeta, e 55% de todo o Produto Interno Bruto (PIB) global (Bandeira, 2013). O controle dessas rotas marítimas e suas linhas de comunicação configura uma conquista militar pelo acesso aos Continentes; econômico

pela rota de escoamento e seu potencial agregado de riqueza; além de uma conquista energética, dada concentração de reservas de combustíveis fósseis alocadas no território compreendido; e do maior alcance de mercados em escala logística global possível. Trata de Cooperação Internacional e Estratégia; possuindo embasamento para assuntos de Defesa, Governança e Segurança Marítima, uma vez que considera a região em pauta o principal dilema comercial e político-estratégico da atualidade. Em termos de Estudos Marítimos, a análise da estratégia “*21st Century Maritime Silk Route*” ajuda a enriquecer a discussão em torno da importância do controle e presença de um Estado em diferentes regiões de interesse, principalmente num contexto de dependência de mercado.

O trabalho se relaciona com a Área de Concentração e Linha de Pesquisa “Política e Estratégia Marítima” na medida em que todo o contexto histórico e atual da Rota da Seda e da Eurásia, para ser entendido precisa ser observado através de um viés político e geográfico, tendo o mar como o principal ator, segundo a teoria do *Rimland* de Nicholas Spykman; mas também, no contexto atual, como uma das zonas de comércio e abastecimento global mais importantes do mundo moderno. Quando observada em larga escala, é plausível argumentar que a atenção global segue direcionada a esta que fora designada como zona pivô de interesse global, e como indiretamente - ou diretamente -, este conceito segue relevante.

A revitalização da Rota da Seda tem o potencial de alterar os rumos de desenvolvimento do comércio mundial nos próximos anos. Impulsionando, a partir da intensificação de relações e cooperação entre Estados, um maior desenvolvimento do comércio internacional a partir do fortalecimento de relações comerciais entre Instituições, Estados e empresas *Offshore*. Trata-se de um plano ambicioso, com potencial de melhorar a performance da cadeia logística global por completo. No que tange a atuação e as pretensões da RPC, o momento é particularmente propício para a análise considerando que o país se aproxima dos patamares econômicos dos Estados Unidos, e enfrenta uma crise de crescimento populacional, tornando-a particularmente dependente do abastecimento de *commodities* de outros países, evidenciando a urgência e importância do cultivo de boas relações com outros Estados e o fortalecimento de sua economia, influência e presença internacional.

## **1.2 Delimitação da Pesquisa**

O presente trabalho delimitar se á a três recortes temporais distintos para uma melhor observação do problema de pesquisa observando, sendo eles o contexto histórico, a partir de uma

breve contextualização dos Impérios da Seda e subsequente decadência da economia chinesa, dando início ao período designado “Cem Anos de Humilhação”: uma parte central que pretende focar na recuperação e crescimento econômico experienciado pela RPC a partir de 2010, considerando sua expansão tecnológica e até a realização do Fórum “*The second belt and road forum for international cooperation*” em Abril de 2019; que contou com a presença de 40 chefes de Estado, do Secretário Geral da ONU e dos dirigentes do Banco Mundial e do Fundo Monetário Internacional (FMI). O objetivo do fórum, conforme noticiado, era debater as possibilidades de cooperação entre os países do entorno da BRI, e a distribuição do investimento disponibilizado para manutenção e expansão de infraestruturas, de forma a comportar a magnitude do projeto. O fórum configura-se como o último esforço de grande proporção da China antes da suspensão global provocada pela crise da covid-19; e servirá de parâmetro para delimitação da pesquisa. Entretanto, brevemente pretende-se discorrer sobre os efeitos da pandemia no comércio internacional chinês, a intensificação dos conflitos em pontos designados chave para concretização do plano de investimento.

O terceiro recorte transita temporalmente entre os dois momentos apresentados no parágrafo anterior, compreendendo o recorte da pesquisa designado a conectar a história da Rota da Seda com a estratégia aplicada da BRI; onde através de outras iniciativas estratégicas pautadas em Teorias das Relações Internacionais torna-se possível a visualização de um cenário macro que corrobora a hipótese apresentada, de que a BRI seria antes de mais nada um meio pelo qual a RPC pode fortalecer - através de um discurso cooperacional e comercial - sua presença em regiões estratégicas do globo, interligando-a a outras iniciativas do país mais ligadas a presença militar, controle de regiões e recursos estratégicos e expansão de sua influência internacional. Se até a concretização da pesquisa, informações relevantes forem adicionadas à discussão, elas deverão ser adicionadas ao Estudo, a fim de mantê-lo atualizado.

### 1.3 Objetivos do Estudo

O **Objetivo geral** do presente trabalho é analisar como a China utiliza a iniciativa BRI para fortalecer e expandir sua influência política e econômica na Eurásia, considerando o contexto histórico, a configuração atual do cenário geopolítico e as pretensões de outros países hegemônicos na região.

**Objetivos Específico 1:** Traçar correlações históricas entre a Rota da Seda e a RPC, de forma a evidenciar a importância do projeto BRI para o país, considerando aspectos econômicos

e geopolíticos relacionados a sua recuperação, crescimento, e o fortalecimento de sua identidade internacional; devida principalmente ao comércio, e especialmente ao comércio marítimo.

**Objetivo Específico 2:** Apresentar o escopo do projeto da BRI, com enfoque no Braço Marítimo de investimento (*21st Century Maritime Silk Route*), evidenciando sua importância econômica e correlação geográfica com a principal zona de interesse global, e outras estratégias navais da política externa chinesa.

**Objetivo Específico 3:** Introduzir o arcabouço teórico para contextualização do cenário geopolítico da Eurásia e como isto se relaciona ao projeto BRI, a partir da correlação dos *choke-points* mais importantes do cenário internacional com os pontos de investimento da rota, a fim de corroborar a hipótese do trabalho.

#### 1.4 Hipótese da Pesquisa

A hipótese da presente pesquisa é que a China está a utilizar-se do projeto BRI para atingir outros objetivos de sua política externa. Ainda que considerando as possíveis vantagens que a revitalização das infraestrutura de transportes pode trazer para diversos países envolvidos no projeto, e todos os desdobramentos possíveis para a melhoria da cadeia de suprimentos por completo; este trabalho argumenta que as vantagens, e pretensões do projeto para a RPC vão muito além do interesse em cooperação; pois considera que o crescimento econômico esperado tem potencial de elevar sua economia a maior do mundo; e uma maior influência sobre os países e regiões contempladas pelo projeto reforça seu poder e posição no cenário internacional. O alinhamento da rota com a principal região de interesse global, e discussão direta acerca dos recursos estratégicos disponíveis no percurso reforçam a hipótese apresentada na medida em que, observadas outras frentes de ação política e militar da RPC, é possível perceber que a BRI amarra, através do viés cooperacional e econômico, uma presença já ativa por outros meios (militares e políticos) pautadas em teorias de RI que preveem condições de poder e segurança de um Estado, neste caso, a partir do controle da região marginal de seu território, controle e influência das principais rotas e abastecimento e comércio global, e influência e presença militar em regiões estratégicas do globo; que combinadas evidenciam pretensões hegemônicas.

#### 1.5 Arcabouço Teórico

O Arcabouço teórico do presente trabalho baseia-se na necessidade de analisar diferentes frentes a fim de entender a complexidade do território pelo qual perpassa a Rota da Seda, e as

possíveis implicações da implementação do projeto BRI para o cenário político e o comércio internacional; considerando possíveis pretensões de outros países hegemons no território compreendido do projeto chinês, e principalmente atuações simultâneas da RPC na zona pretendida. Para tanto, carece de observação no aspecto geral da constituição geopolítica da Rota da Seda e a geopolítica da Eurásia. Depois, no recorte mais específico, foca nas implicações do poder nesta região para um Estado detentor, e mais precisamente, como isto se reflete para a RPC, considerando sua posição comercial atual e pretensões de política externa futuramente. Carece também da apresentação de um panorama complementar, para argumentar sob a percepção do projeto para o restante do mundo, e atores específicos (principalmente Estados Unidos), e como isto se reflete fisicamente em termos de conflitos territoriais e operações na cadeia de suprimentos global.

Assim sendo, o trabalho se relaciona a duas teorias pragmáticas das Relações Internacionais (RI): uma breve introdução ao Realismo, para apresentação da visão de Morgenthau (1948) sobre a Teoria do Poder, que serve de fundamento para a argumentação da atuação e expansão chinesa; e o Liberalismo<sup>4</sup>, para evidenciar que apesar do contexto geral, o país está a utilizar-se de mecanismos modernos de cooperação e interdependência de mercado, através da aplicação de uma abordagem *Soft-Power*, conceito desenvolvido por Joseph Nye (1990), para manutenção e expansão de sua influência no território em questão. Desta maneira, entende-se que os preceitos da Escola Inglesa das Relações Internacionais são os que melhor corroboram a abordagem teórica deste trabalho, ao combinar uma abordagem histórica a elementos das duas teorias, de forma a comportar uma visão mais abrangente das implicações geopolíticas e econômicas da iniciativa. Basicamente, um dos fundamentos centrais da Escola Inglesa é a ideia de uma “sociedade internacional”, termo repetidamente utilizado por Xi Jinping e outros líderes chineses para referenciar a importância do projeto da BRI em termos globais.

A Teoria do Realismo das Relações Internacionais é caracterizada, principalmente, por sua ênfase na anarquia do sistema internacional, onde os Estados, enquanto atores principais, tendem a agir de acordo com seus próprios interesses, de forma a garantir sua segurança e sobrevivência em um contexto organizacional sem uma autoridade central; fomentando conseqüentemente um ambiente internacional de constante competição por poder. Esta perspectiva, por sua vez, enfatiza a importância de fatores como segurança nacional, equilíbrio

---

<sup>4</sup> O liberalismo é uma doutrina política e econômica que defende a liberdade individual, a igualdade perante a lei e a limitação da intervenção estatal, com forte ênfase no livre mercado e nos direitos civis. Surgiu no século XVII e foi consolidado no século XIX, com pensadores como John Locke e Adam Smith. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/liberalism>. Acesso em: 05 mai. 2024.

de poder e capacidade militar como elementos centrais nas decisões políticas de um Estado.

Hans Morgenthau (1904-1980), um dos principais teóricos do Realismo nas Relações Internacionais, argumenta que os Estados são os principais atores do sistema internacional, mas que a política internacional é regida por leis objetivas de sobrevivência enraizadas na natureza humana; e que desta forma, tendem a direcionar as ações dos Estados para a maximização do poder, levando-os a agir de acordo com seus próprios interesses de autopreservação e segurança. Conforme discorre, o poder em questão deve ser percebido inicialmente a partir da extensão de uma força militar, mas inclui também, em maior escala, aspectos de cunho econômico e diplomático. Em outras palavras, de acordo com Morgenthau a busca incessante por poder impulsiona os Estados a agirem de maneira estratégica, buscando alianças e ampliando sua influência para assegurar sua segurança e interesses frente a potenciais ameaças externas. Sob esta mesma ótica, seria possível observar a política externa de um Estado como uma espécie de manifestação dessa luta por poder; onde a partir de mecanismos internacionais coletivos um Estado busca a manutenção e o reforço de sua posição e soberania dentro de um sistema anárquico. Neste sentido, no que tange a China e o projeto da BRI, sob a ótica do Realismo, este se apresenta como uma estratégia para aumentar o poder e influência regional e global chinesa, auxiliando na consolidação de sua posição de liderança, fortalecendo sua soberania e possíveis pretensões hegemônicas; refletindo a competição inerente descrita na teoria, e alinhando-se com a visão de Morgenthau sobre a importância do poder nas relações internacionais.

Se analisado o projeto, entretanto, pela ótica da Teoria Liberal, o que se percebe a partir da BRI é que este pode ser considerado um passo significativo da RPC em direção a promoção de uma economia integrada, e de um ambiente internacional interdependente, pilares centrais do Liberalismo. A noção da cooperação internacional como mecanismo de promoção da paz e da boa relação entre Estados a nível global e duradouro é um dos cernes principais da teoria em questão, e considerando que o projeto conecta ao todo cerca de 60 países em três continentes, e mais do que isto, promove o envolvimento de diversos mecanismos de cooperação internacional no financiamento, planejamento e execução dos projetos, prevendo também a atuação conjunta com outros Estados soberanos, é possível justificar aspectos suficientes do projeto para validar sua interpretação econômica liberal e cooperativa. Conforme discorre Joseph Nye em sua teoria da Interdependência Complexa, contrapondo os conceitos tradicionais do Realismo, no cenário global atual o entrelaçamento das relações estatais têm produzido efeitos mais significativos do que o uso de forma militar teria, se tornando uma maneira mais eficaz para resolução de conflitos e manutenção de um estado de paz. A teoria da Interdependência Complexa enfatiza, em suma, três características principais, sendo: a presença de múltiplos canais de comunicação, a ausência

de uma hierarquia clara de questões (onde segurança não é sempre a prioridade), e a redução do uso da força militar; todos fatores diretamente relacionados com os preceitos da BRI, que focam, majoritariamente, na criação de múltiplos canais de conectividade, com maior enfoque comercial, tecnológico e cultural, divergindo da hierarquia tradicional ao focar primeiramente em áreas como desenvolvimento econômico, infraestrutura e bem-estar social. O projeto tem sido percebido, e apresentado mundialmente pela RPC, como uma expressão dessa visão liberal de governança multilateral, que busca priorizar a cooperação sobre a competição, valorizando o entrelaçamento econômico e estatal como um meio de resolver problemas coletivos.

Contudo, é importante ressaltar que embora o projeto BRI englobe algumas características liberais, e seja apresentado pela RPC como um mecanismo de cooperação multilateral, apenas; seus desdobramentos, retornos e designação geográficas indicam que suas intenções podem estar mais centradas no realismo, com a RPC buscando expandir sua influência geopolítica e garantir acesso seguro a recursos e territórios estratégicos. A natureza dual do projeto - que combina liberalismo econômico com realismo político - exige uma análise mais aprofundada de suas complexidades, que podem ser melhor observadas com base no que determina a Escola Inglesa das Relações Internacionais, e mais precisamente seus conceitos de Sociedade Internacional e Ordem Internacional.

Para a Escola Inglesa, o mundo deve ser observado a partir de uma sociedade de Estados, onde a interação entre eles se dá não apenas em termos de poder, mas também considerando normas, regras e o funcionamento de instituições que buscam manter uma espécie de ordem internacional. Neste sentido, o projeto BRI pode ser percebido tanto como um esforço cooperativo, quanto uma estratégia de expansão e influência. Se por um lado o BRI serve como uma plataforma de cooperação econômica global, com potencial de beneficiar a economia e a infraestrutura de diversos Estados parceiros; neste sentido, em alinhamento com a ideia de uma Sociedade Internacional, onde os Estados tendem a buscar objetivos em comum através da cooperação e de normas pré-estabelecidas para benefício coletivo; por outro é preciso considerar a crítica de alguns veículos e atores internacionais a BRI ao sugerirem que o projeto configura na verdade uma ferramenta de *soft-power* utilizada pela RPC para expansão de sua influência, e moldagem de uma ordem internacional mais direcionada às normas e interesses chineses, ao invés do coletivo. Ao financiar grandes projetos, a China não apenas consolida diretamente suas relações econômicas, mas também passa a exercer um certo grau de influência política sobre os países integrantes do projeto, levantando preocupações sobre a autonomia real destes Estados.

Neste sentido, as intenções políticas da RPC com o projeto BRI se apresentam como um paradigma, evidenciando aspectos de uma sociedade internacional em transformação, onde ao

mesmo tempo que apresenta oportunidades de cooperação multilateral, reflete também uma vontade chinesa em reformar as normas e o funcionamento das instituições de acordo com seus próprios objetivos e interesses. Sua ambiguidade, e a importância da discussão da sociedade internacional acerca do projeto reside justamente nesta balança entre a promoção de uma cooperação econômica genuína e a busca enviesada por uma nova ordem internacional, onde a China desempenha um papel central. É essencial, portanto, que a análise do projeto considere tanto os potenciais benefícios econômicos quanto às implicações geopolíticas da iniciativa, e uma vez que a geografia também é vista como um fator determinante nas capacidades e limitações de um estado (considerando localização, recursos naturais e fronteiras), a Geopolítica neste contexto vigora como um meio pelo qual este pode “observar” suas forças e fraquezas através dos estudos e controle de seu próprio espaço e recursos, protegendo assim seus interesses, mas também visando o alcance de novos objetivos.

A abordagem geopolítica envolve uma análise profunda de como fatores geográficos, econômicos, políticos, militares e culturais influenciam o comportamento dos estados, e conseqüentemente podem impactar a organização política internacional e a distribuição de poder no mundo. Alguns de seus principais fundamentos sustentam a argumentação em torno da importância da Eurásia e relevância da BRI, como sua localização geográfica essencial, sua disponibilidade de recursos naturais, a presença de poderio militar e constante proveniente de diferentes Estados, o fator econômico envolvido no comércio realizado na rota somado a diplomacia praticada com os países envolvidos na iniciativa; bem como a tecnologia e os meios de inovação previstos no escopo do projeto, e o impacto cultural que este cenário de integração deve fomentar. Assim sendo, e compreendendo englobar boa parte do que se pretende com a construção deste trabalho, a maior parte da discussão teórica deste estudo é pautada na obra de alguns dos principais autores da disciplina, como Halford Mackinder (1861-1947) e Nicholas Spykman (1893-1943), assim como Zbigniew Brzezinski (1928-2017) e sua contribuição sobre a Eurásia no livro "O Grande Tabuleiro de Xadrez" (1997), onde descreve a importância estratégica daquela região para a estabilidade e equilíbrio do poder global, declarando-a como “o tabuleiro onde a luta pelo domínio político global se desenrola” e a importância de prevenir que um único poder ou coalizão domine a Eurásia. Morgenthau também enfatiza a importância do equilíbrio de poder e o fato de que nenhum Estado ou coalizão deve ser poderoso o suficiente para dominar outros, devendo haver um equilíbrio necessário para manutenção da estabilidade, o que é justamente o que uma maior presença chinesa, e de seus aliados significa no contexto apresentado.

Para correlação da intenção chinesa com a região em pauta, faz-se necessária a introdução da teoria de Alexander Mackinder sobre o *Heartland* da Eurásia (1904), que argumenta a ideia da região como sendo a “zona pivô de interesse global”, dada suas condições geográficas que permitem a distribuição de poder de um lado a outro do território, garantindo acesso combinado aos Continentes Asiático, Europeu e Africano, e a disponibilidade de recursos estratégicos e rotas de suprimento fundamentais para o escopo internacional que fazem parte do território em questão. Ainda mais relevante é a necessidade de apresentação da teoria “complementar”, desenvolvida por Nicholas Spykman, que argumenta sobre a existência e importância do *Rimland* (1942) - zona marginal em torno do *Heartland*, que ao fim da II Guerra Mundial serviu à criação da doutrina de segurança dos EUA; ao inserir na discussão a necessidade de assegurar uma espécie de zona tampão (*buffer-zone*) na zona marítima ao entorno do território do *Heartland* de forma a conter ameaças externas; e que segue amplamente relevante para o escopo das relações internacionais modernas, se consideradas principalmente a adição das variantes do comércio internacional e segurança energética que intersectam-se ao território do *Rimland*.

Nicholas Spykman (1893-1943), ao argumentar a importância da teoria do *Rimland*, afirma que a zona marítima ao redor da considerada por Mackinder ‘a região mais importante do Planeta’ (Mackinder, 1904) havia se tornado mais relevante para a geopolítica mundial, reacendendo a discussão, devido principalmente a sua importância estratégica ao ligar a Europa a África, passando pelo Oriente Médio, e até chegar à Ásia; englobando ao todo três Oceanos, o corredor comercial mais importante do mundo, e as fronteiras dos países donos das maiores reservas de recursos estratégicos do planeta. Desta maneira, na configuração da geopolítica moderna, o *Rimland* não seria mais apenas uma zona de segurança necessária para assegurar o controle do *Heartland*, mas também o território estratégico detentor do maior fluxo de escoamento energético e comercial do mundo. José Luiz Fiori compartilha das ideias de Spykman ao afirmar que “quem tem o poder mundial não é quem controla diretamente o ‘coração do mundo’, mas quem é capaz de cercá-lo, como os EUA fizeram durante a Guerra Fria e seguem fazendo” (Fiori, 2007).

Neste sentido, o papel do mar na geopolítica moderna segue ganhando destaque, e se modernizando, para além de um aparato tradicional de guerra e segurança, um ator fundamental para as relações comerciais e democráticas que lideram o mundo atual. O autor que melhor aprofunda esta visão combinada da importância do mar e do designado poder marítimo é Alfred Mahan (1840-1914), um estrategista naval americano que em seu livro “The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783” (1890) discorre sobre a importância do poderio naval para a

expansão de influência de um determinado Estado em escala global. Mahan enfatiza que a projeção de poder sobre outros territórios e a proteção de rotas comerciais através de presença militar em bases navais e pontos de apoio, bem como o controle de pontos e estreitos estratégicos são fatores cruciais para o sucesso (militar e econômico) de um Estado, e um fator determinante do “poder nacional”. A *21st Century Maritime Silk Route*, componente marítimo da BRI, reflete essa visão mahania na ao destacar as possíveis intenções chinesas por trás dos crescentes investimentos realizados em pontos estrategicamente posicionados ao longo de algumas das principais rotas marítimas do comércio mundial, e de regiões de interesse diretamente ligados às fragilidades e objetivos geopolíticos chineses.

O aumento da capacidade naval e o desenvolvimento das infraestruturas navais ao longo das principais rotas marítimas do mundo são ações que espelham diretamente a perspectiva mahania na de que o controle naval e a influência comercial são interligados em um círculo virtuoso que aumenta o poder e a independência econômica de um Estado. Neste sentido, o projeto BRI reafirma a relevância das teorias de Mahan no contexto contemporâneo ao evidenciar que a dominação do comércio marítimo continua a ser uma peça essencial para o crescimento econômico e a projeção de poder global de determinado Estado.

Os pontos de desenvolvimento escolhidos para execução do projeto ajudam a comprovar esta correlação entre a teoria em questão e a atuação chinesa, na medida em que muitos deles são locais diretamente apontados por Mahan em seu livro ao desenvolver o conceito de "estrangulamento marítimo", ou os designados “*choke-points*”, que são, mais especificamente, áreas cruciais para o controle do comércio marítimo, e que contribuem uma vantagem para o Estado detentor, na medida em que tem a capacidade de influenciar as linhas de comércio e abastecimento da cadeia de suprimentos global como um todo. Alguns dos principais *choke-points* considerados por Mahan compõe a Rota da Seda, e estão contemplados no escopo do projeto BRI, especialmente os estreitos e canais localizados no Oriente Médio, e que impactam diretamente as linhas comerciais entre a Ásia e a Europa; e que incluem também, paralelamente, as principais e maiores reservas de recursos estratégicos no mundo, evidenciando mais uma vez a importância e a relevância política do controle ou maior influência de determinado ator nestas regiões como vantagem de sua posição na ordem política internacional. No contexto prático e militar, isto significa que estas infraestruturas garantem a China pontos de apoio críticos para projeção de sua influência e objetivos, possibilitando um maior alcance estratégico do país em diversas regiões de interesse, e que advém diretamente da intensificação de relações e dependência de outros Estados - muitas vezes economicamente mais fracos - dos investimentos chineses, e que em retorno garantem a China uma maior proteção e expansão de seus interesses

econômicos e de segurança. Desta maneira, é importante ressaltar que a iniciativa BRI enquanto projeto facilita o fluxo de comércio e recursos em escala global, mas enquanto estratégia facilita diretamente o estabelecimento de uma maior presença chinesa em regiões de interesse, ressoando as ideias de Mahan sobre a necessidade de intensificar sua presença militar em pontos-chave do comércio internacional como forma de consolidação do poder naval. Esta construção evidencia a importância estratégica da BRI, e principalmente da *21st Century Maritime Route* à luz das teorias, e no que tange a configuração histórica e moderna da Rota da Seda e a zona marginal da Eurásia.

Aprofundando ainda mais no contexto moderno, e neste sentido considerando especialmente os fenômenos da globalização e a noção de poder em um mundo cada vez mais integrado, destaca-se a contribuição de Geoffrey Till em seu livro “*Seapower: A guide for the twenty-first century*” lançado em 2013. Till argumenta que a globalização teve como efeito principal a instituição crescente de uma interdependência econômica entre Estados soberanos, o que torna o domínio do espaço marítimo - e mais especificamente, as linhas de comércio - mais importante para a dominação em escala global do que qualquer elemento militar seria. O livro argumenta que as nações que compreenderem e se adaptarem a este cenário estariam melhor posicionadas para manterem-se líderes no cenário geopolítico global. Neste sentido, o investimento Chinês nesta estratégia evidencia justamente o reconhecimento desta importância, e a percepção da China quanto ao potencial marítimo, especialmente em termos comerciais, como um meio de fortalecimento de sua economia e também de sua posição geopolítica no cenário global; sendo o projeto uma aplicação prática dos princípios articulados, de que a superioridade marítima é fundamental para a projeção de poder a nível global e que o poder naval no cenário contemporâneo não é mais, e apenas, uma ferramenta de guerra.

Portanto, correlacionando os objetivos chineses com a BRI, e particularmente a *21st Century Maritime Silk Route* aos conceitos de Geoffrey Till, é possível argumentar que a iniciativa é mais do que um simples projeto de infraestrutura, representando para além disto uma reconfiguração das estratégias clássicas e da postura chinesa ao se posicionar como uma força dominante no cenário internacional. Já não fosse a argumentação de que um sistema integrado por si só tende a favorecer a posição política da RPC a partir do projeto, sua designação geográfica e configuração estratégica comprovam que o objetivo chinês não é apenas o fortalecimento de seu poder, mas especificamente o fortalecimento de seu poder e controle efetivo em regiões chave para a organização global, que incluem a garantia de acesso e abastecimento das principais vias comerciais do mundo, e uma presença consolidada em

territórios estratégicos, tanto no que tange a disponibilidade de recursos quanto na noção direta de seu entorno geográfico e regional. Isto significa que aplicada a magnitude da discussão geopolítica da Eurásia a configuração do plano BRI, e considerando especialmente o recorte marítimo diretamente relacionado a atual posição econômica da China, devida principalmente ao comércio internacional e sua condição exportadora, se torna praticamente impossível excluir o viés político e estratégico do projeto, o fazendo inclusive mais provável em objetivos do que o caráter cooperacional pelo qual ele se justifica.

Zbigniew Brzezinski também argumenta em seu livro (1997) que a supremacia Americana depende do controle e estabilidade da região da Eurásia, e declara pontos-chave de atuação para concretização deste objetivo, que incluem o fortalecimento de suas relações diplomáticas e comerciais com países locais e estratégicos, especialmente para contenção de expansão e fortalecimento de coalizões anti americana na Eurásia, entre a RPC e a Rússia, por exemplo, que teria potencial de afetar substancialmente a hegemonia americana. Basicamente, argumenta que a liderança americana não é apenas uma questão militar e econômica, mas recai também sob sua habilidade de construir uma rede de alianças que assegure sua presença e consequente controle sobre as dinâmicas regionais da Eurásia. Este conceito se encaixa na Teoria da Interdependência Complexa desenvolvida por Joseph S. Nye e Robert O. Keohane em 1970, que argumenta basicamente que o poder internacional tem várias nuances que não respondem exclusivamente à segurança dos Estados, e que as relações internacionais são na verdade moldadas por múltiplos atores e interesses além do estados-nação e estratégias militares, considerando principalmente a inserção de três novos fatores: a criação de múltiplos canais de interação, e neste caso a existência e atuação de Organizações Internacionais; a ausência de hierarquia entre questões, considerando a relevância de questões econômicas, de meio ambiente e direitos humanos com a mesma intensidade de questões de segurança; e a consequente diminuição do uso da força militar, sustentando a ideia de que em um mundo interdependente a guerra e a coerção armada são menos úteis como forma de influência sobre outro Estado ou território; sendo a cooperação e a negociação estratégias mais efetivas, uma vez que as consequências de conflito direto tem impacto no mundo moderno tem impacto em diversos outros aspectos da atuação internacional de um Estado.

Relacionando esta teoria a hipótese apresentada no trabalho, a abordagem da RPC se encaixaria no escopo em questão a medida em que utiliza-se da cooperação e correlações de cunho econômico para alcançar objetivos internos. Certamente as implicações do projeto são favoráveis para o desenvolvimento coletivo e a redução de riscos de conflito e promoção de paz.

Mas podem ser também consideravelmente perigosos se analisados os possíveis custos não-simétricos do projeto, como por exemplo a passível vulnerabilidade do restante do globo frente à crescente presença e dependência de abastecimento e investimento chines, caso a RPC opte por se afastar de suas ‘intenções alegadas’.

Esta preocupação é levantada principalmente devido a correlação da BRI com outros “projetos” chineses de cunho semelhante, mas abordagens mais incisivas. O conceito do “Colar de Pérolas” conforme argumenta Robert Kaplan (2009) já evidencia uma vontade chinesa de intensificar sua presença marítima no Oceano Índico, assegurando um controle mais incisivo em várias das principais rotas de transporte, energia e comércio do mundo. Apesar de cunhada principalmente no âmbito comercial, a previsão de conversão e utilização de algumas bases estratégicas como bases militares aponta para uma relação bem mais complexa. A atuação chinesa no contexto da “Four Seas Strategy” é também mais incisiva na medida em que sua atuação, especialmente no Mar do Sul da China, segue voltada para a expansão de sua influência naval na região e a proteção de seus interesses marítimos, alegando soberania nas áreas disputadas e sustentando sua posição através da intensificação de presença militar e estatal. Chris Storey (2013) sugere que essa estratégia reflete uma abordagem abrangente para assegurar e consolidar o controle regional, alinhando-se à visão geopolítica chinesa de longo prazo. Xu Qi, Lyle Goldstein e Andrew Erickson (2006) reforçam esta colocação através de seu trabalho *"Maritime Geostrategy and the development of the Chinese Navy in the early Twenty-First Century"*, detalhando, entre outras coisas como a inserção de mísseis balísticos e estratégia de "negação e anti-acesso" (A2/AD) evidenciam uma conduta chinesa voltada para a restrição da liberdade de movimento de forças estrangeiras na região, e conseqüente fortalecimento de seu controle e monitoramento das rotas comerciais e recursos estratégicos alocados nestas regiões vitais.

Conforme argumenta Moniz Bandeira em seu livro *A Segunda Guerra Fria: Geopolítica e Dimensão Estratégica dos Estados Unidos - Das Rebeliões na Eurásia à África do Norte e ao Oriente Médio* (2013)<sup>5</sup>, a política externa adotada pelos EUA no pós-Guerra Fria continua a orientar suas ações estratégicas atuais. Segundo o autor, a Eurásia permanece uma zona central de interesse e conflitos, agora incluindo questões de segurança energética e comércio internacional, que passam pelo *"Arc of crisis"*. Saul Cohen (1963) também contribui para essa

---

<sup>5</sup> Moniz Bandeira, *A Segunda Guerra Fria: Geopolítica e Dimensão Estratégica dos Estados Unidos - Das Rebeliões na Eurásia à África do Norte e ao Oriente Médio*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

análise ao discutir as “Regiões Geoestratégicas” e “Regiões Geoeconômicas”, destacando a relevância da Eurásia como zona pivô no cenário global.

Por fim, para relacionar o escopo teórico a aplicação prática do caso concreto em questão, considera-se a contribuição de Zhang Zhexin, especialista em geopolítica marítima, que em seu trabalho "*The Belt and Road Initiative China's New Geopolitical Strategy?*" publicado em 2019 detalha e examina a estratégia marítima chinesa no contexto da BRI, argumentando que a *21st Century Maritime Route* está a impactar significativamente a geopolítica global através dos investimentos previstos no projeto e a relação desenvolvida com os Estados contemplados, auxiliando na expansão da influência chinesa a nível regional e global. Alinhado a hipótese do presente trabalho, Zhexin argumenta que o projeto não se trata apenas de uma iniciativa econômica, mas também de uma estratégia complementar, que objetifica a segurança marítima desta região estratégica e a projeção de poder da RPC ao combinar vantagens econômicas e políticas provenientes de uma maior atuação nos pontos de atuação do projeto.

## **1.6 Metodologia Aplicada**

Por se tratar de questão fundamental das Relações Internacionais, ainda em andamento e com um plano estruturado para uma parcela específica de atores, configura-se essa pesquisa como um Estudo de Caso, com metodologia e modelo de análise analítica e qualitativa, particularmente úteis para compor o entendimento do tema, que por estar em andamento, demanda um aprofundamento do entendimento dos sistemas, comportamentos e processos ativos que perpassam a região da Eurásia. Utiliza-se no presente trabalho a técnica de documentação indireta, por meio de pesquisa documental e bibliográfica, como relatórios internacionais, artigos de mídia e científicos, documentos oficiais do governo chinês, incluindo livros brancos, discursos de líderes, estratégias globais e publicações do Ministério das Relações Exteriores, assim como outros materiais secundários relevantes para a fundamentação teórica da pesquisa, que possibilitem a visualização de leituras mais abrangentes das teorias, modelos e práticas relevantes apresentadas; com objetivo principal de identificar padrões históricos e modernos na política externa da RPC que ajudem a contar uma história cronológica das ações chinesas que contribuem para a consideração da hipótese apresentada do trabalho: que o país estaria a utilizar-se do projeto BRI como forma de alcançar outros interesses históricos e futuros de sua política externa, quando considerada esta análise a partir do cenário macro. O método de procedimento das fontes, nacionais e internacionais, é igualmente cronológico. Dada a complexidade de analisar a questão em andamento, e a pluralidade de atores e variantes envolvidas no problema,

também serão considerados documentos até três anos posteriores à pandemia da covid-19. As leituras teóricas e documentais serão analisadas simultaneamente, para um entendimento mais claro de como uma questão se relaciona a outra, construindo uma rede intersecta de estratégias chinesas que corroboram esta afirmação. Basicamente, a comparar declarações oficiais com ações concretas e eventos históricos, de forma a avaliar a coerência entre o discurso e a prática da política externa em análise.

## **1.7 Organização do Estudo**

O trabalho será composto de uma Introdução, duas sessões para apresentação da pergunta de pesquisa, relevância do tema e sua relação com a linha de pesquisa escolhida; e os objetivos primários e secundários do estudo. Seguido de uma breve contextualização do momento de delimitação da pesquisa, apresentação do arcabouço teórico e metodológico utilizado para contextualização do problema, que antecede a escrita de três capítulos a discorrerem, respectivamente:

Sobre o contexto histórico da Rota da Seda, e a importância da comercialização do item para o triunfo econômico do Império chinês, e a intensificação das relações comerciais da China e outros países Asiáticos com o Ocidente, especialmente a partir de suas relações com os Impérios Persa e Romano. Discorre também sobre o crescimento comercial da rota, bem como seu declínio devido às instabilidades geográficas da região e durante o período denominado “Cem Anos de Humilhação”, que marca um recorte da história chinesa centrado em diversos conflitos que tiveram como consequência o enfraquecimento da soberania chinesa, especialmente a partir de uma maior influência externa em seus territórios e da assinatura de diversos tratados desiguais com nações como a Inglaterra, França e o Japão. As constantes derrotas culminaram em um período de instabilidade interna, que gradativamente evoluiu para uma guerra civil com efeitos econômicos e culturais significativos. As revoltas internas chinesas tiveram como consequência milhões de mortos, e um atraso de desenvolvimento que impactaram profundamente a cultura chinesa e sua percepção internacional.

O capítulo discorre ainda sobre a instituição da República da China, e posteriormente e fundação da República Popular da China (RPC), bem como as mudanças econômicas, educacionais e de infra estruturais que sucederam a troca de governo; e que culminaram, posteriormente, na mudança do pensamento nacional. Relacionando, por fim, o contexto histórico da rota às pretensões chinesas de reparação e fortalecimento de sua identidade nacional, considerando principalmente o crescimento econômico e tecnológico experienciado pelo país a

partir de 2010, que muito se relaciona ao aumento do volume de produtos transacionados, especialmente por via marítima. A China experienciou nas últimas décadas um crescimento significativo de seu mercado e economia devido ao entrelaçamento do comércio internacional e destaque de empresas nacionais no ramo do varejo e telecomunicações. Alinhado a sua posição estratégica de fortalecimento no cenário internacional, a RPC tem buscado uma presença mais efetiva no exterior, e particularmente no que diz respeito a zonas de interesse econômico e estratégico. Com base nisto, apresenta um plano para revitalização da antiga Rota da Seda denominado *One Belt One Road*.

O segundo capítulo faz a introdução do escopo do projeto BRI, apresentando suas movimentações iniciais, diretrizes e objetivos pautados majoritariamente na cooperação para crescimento mútuo a partir da modernização e desenvolvimento das infraestruturas de transporte terrestre e marítimo em diversos países ao longo da antiga Rota da Seda, através de uma série de investimento majoritariamente financiados pela China, e empregados em diversos projetos ao longo de dois caminhos principais: um terrestre e um marítima. O trabalho mantém enfoque particular no braço marítimo de investimento, denominado *21st Century Maritime Route*, por acreditar configurar uma expressão mais relevante para a leitura geopolítica do cenário em questão, pois considera-se que o aspecto comercial e energético atrelado a esta rota em específico traz um entendimento mais particular e relacionável à visão chinesa de sua atuação no cenário internacional. O capítulo introduz também a discussão da sociedade internacional acerca da iniciativa, considerando especialmente a posição dos Estados Unidos, pois entende-se tratar no principal ator interessado ou ameaçado por uma crescente insurgência econômica e estratégica da China. E para uma melhor percepção do impacto econômico da BRI para a RPC, o capítulo contém ainda alguns parágrafos relacionando seu volume de produção à sua balança de exportação, e como a modernização da cadeia de escoamento vai favorecer sua economia com melhorias e soluções para processos e rotas obsoletas. Estabelecido o paralelo comercial da BRI, o capítulo inicia a discussão do escopo político do projeto ao introduzir outras estratégias chinesas coexistentes no território em questão, como indica a teoria do Colar de Pérolas, desenvolvida anteriormente ao lançamento do projeto BRI para destacar a atenção e atuação particular chinesa em determinados portos e territórios estratégicos com potencial de impactar diretamente sua influência regional, crescimento econômico, e assegurar suas rotas de abastecimento interno; evidenciando ações e pretensões da RPC que quando analisadas no cenário macro evidenciam um contexto de expansão econômica, segurança energética, liderança regional e aspirações hegemônicas.

O capítulo introduz a hipótese defendida no trabalho de que o projeto da BRI, especialmente o recorte marítimo, tem servido como um potencializador para a influência chinesa em regiões de interesse estratégico, fortalecendo sua posição mais ativa no que diz respeito a disputas geográficas, regionais e no cenário macro da geopolítica global. Outra das razões para a seleção do braço marítimo de investimento como enfoque de estudo é o fato de que ele possibilita a China a estabelecer-se como um hub comercial entre a Ásia e a Europa, com presença econômica nas principais rotas comerciais do mundo e relações com diversos países da principal zona de interesse global, assim denominada principalmente devido a disponibilidade de recursos estratégicos contidos na região. A presença massificada chinesa ao longo da rota garante não apenas o abastecimento contínuo de seu território, mas o escoamento seguro de produtos internos para outras regiões do globo que continuam a fomentar sua economia e interdependência internacional. Para reforçar esta ideia a partir das implicações geopolíticas da região selecionada para o projeto, o capítulo faz a introdução da discussão da Eurásia como zona pivô de interesse global, considerando principalmente as teorias do *Heartland* e do *Rimland* como base teórica para explicar como esta se desenhou e configura até hoje como um dos pontos principais de conflitos e interesse global.

O terceiro capítulo introduz a discussão acerca da geopolítica envolvida na *21st Century Maritime Route*, buscando evidenciar que o plano da BRI compreende para a China um cheque-mate muito mais importante do que um plano de cooperação pura e simplesmente. Como o maior país exportador do mundo, com uma população crescente, e cada vez mais dependente de insumos internacionais (commodities e proteína), e recursos estratégicos (petróleo e gás) providos das reservas do Oriente Médio, a possibilidade de acentuar sua influência ao longo da principal rota comercial e de escoamento de recursos estratégicos no mundo, ao tempo em que desenvolve relações e cria condições de intercâmbio econômico com diversos países geograficamente alocados no perímetro da rota configuram para a China uma significativa vitória econômica, mas também estratégica e militar.

O capítulo apresenta questionamentos internacionais acerca da manutenção do projeto e da relação chinesa com os países contemplados pelos investimentos, sob alegações de dependência econômica e promoção de dívidas para obtenção de vantagens, introduzindo também a discussão política de como estas relações em larga escala tem potencial de alterar a balança de poder atual, e as condições hegemônicas da RPC. Para evidenciar a posição em larga escala chinesa o trabalho faz a introdução da *Four Seas Strategy*, teoria que apresenta os principais pontos de atuação naval militar chinesa, de forma a relacioná-los com os pontos de investimentos da BRI, sobrepondo seus interesses particulares ao longo de toda a rota a fim de

corroborar com a hipótese do trabalho, de que a BRI possibilita à China condições para estabelecimento de uma presença internacional mais fortalecida e hegemônica, e que a instituição do projeto faria parte de um plano maior de política externa.

Fazendo a relação entre as estratégias do “*Four Seas Strategy*”, especialmente no que tange a presença militar no Mar do Sul da China, a RPC ao assegurar uma maior influência nas rotas comerciais contempladas no projeto da BRI assegura também uma maior insurgência sobre territórios historicamente disputados por ela e outras Nações Asiáticas; levantando questões e trazendo desdobramentos geopolíticos com impacto significativo. Neste contexto, o capítulo faz a apresentação da reivindicação chinesa denominada “Linha dos Nove Traços”, que em poucas palavras reclama soberania sobre cerca de 90% do território marítimo em suas imediações diretas, e a complexidade de resolução destas disputas considerando a pluralidade de atores e o contexto histórico envolvido nos conflitos. Majoritariamente, a discussão geográfica em pauta tem seu cerne fixado a segurança energética atrelada a região, e o capítulo faz a correlação para extensão deste “objetivo final” com os outros pontos de extensão do projeto da BRI, que incluem as principais reservas ativamente exploradas de recursos naturais do mundo, localizadas no Oriente Médio; e os principais pontos de escoamento destes recursos e demais mercadorias para os mercados Asiático, Europeu e Africano. O capítulo finaliza com a leitura dos principais gargalos comerciais e geopolíticos que servem como empecilhos para uma atuação mais concreta e efetiva do projeto e objetivo chinês, observando entre outras coisas as ações de outros Estados, a corroborar na argumentação de que a complexidade geopolítica que envolve a Eurásia ainda configura a peça principal deste novo *Great Game*<sup>6</sup> da política internacional, e que a instituição do projeto da BRI, neste caso, não configura uma ação isolada e temporalmente desconexa para a região.

O parágrafo de conclusão relaciona as discussões teóricas aos casos concretos apresentados ao longo dos capítulos, consolidando o resumo dos dados aos argumentos principais desenvolvidos ao longo do texto de forma a demonstrar que os objetivos do trabalho foram alcançados, e a hipótese confirmada. Reflete ainda sobre as implicações internacionais do tema proposto, e as limitações práticas para apresentação de uma solução

---

<sup>6</sup> O conceito de "Great Game" refere-se à rivalidade do século XIX entre os impérios Britânico e Russo, envolvendo principalmente o controle da Ásia Central, com foco em regiões como o Afeganistão, Pérsia e Tibete. Esta competição estratégica visava a conquista de influência e territórios através de intervenções militares e negociações diplomáticas, com o objetivo de proteger as respectivas áreas de interesse imperial, especialmente para o Império Britânico, que buscava resguardar as fronteiras da Índia contra a expansão russa. Disponível em: <<https://www.britannica.com/topic/Great-Games>>. Acesso em: 05 mai. 2024

definitiva para o problema apresentado; reafirmando a relevância do trabalho para a área de estudos marítimos e geopolítica.

## **2 A ROTA DA SEDA E A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA**

A história da Rota da Seda remonta a um passado mais antigo que o próprio comércio internacional e as relações diplomáticas, desempenhando um papel fundamental na história ao ser palco do triunfo de alguns dos Grandes Impérios da história humana; tendo suas primeiras expressões relevantes ainda durante o Império Persa (VI a.C.), que governou a região hoje conhecida como Irã. Historicamente conhecido por suas riquezas e extensão geográfica, o

Império ligava o mediterrâneo ao coração da Ásia e é citado até hoje como um divisor de águas na história do comércio internacional (Frankopan, 2019). Ao constituírem um sistema de administração passaram a registrar pagamentos, a quantidade de trabalhadores e bens comprados e vendidos no mercado; o que somado ao recolhimento de impostos garantiu que seus governantes ao longo da história conseguissem financiar diversas expedições militares a locais remotos a fim de fomentar o comércio, trazendo produtos novos e em demanda para a população, o que no longo prazo possibilitou um maior desenvolvimento coletivo, econômico e cultural.

Além de organizados, os Persas mantinham um interesse significativo no comércio de produtos e especiarias. O principal artigo de luxo comercializado pelo Império Persa era a seda chinesa. A seda desempenhava uma série de papéis importantes no mundo antigo, considerado ter valor também para as tribos nômades. O Império Chinês, sob o comando da Dinastia Han (206 a.C.-220 d.C.), percebendo que o monopólio do artigo servia não apenas como principal fomentador de sua economia e relações comerciais com diversos povos, mas também que sua produção era importante para securitizar suas fronteiras na medida em que o tecido também era utilizado para pagamentos de soldados e tributos à tribos de além-fronteira para garantia de paz em seu território, intensificou o intercâmbio na medida em que o valor agregado do produto passou a ser cada vez maior, levando a seda a tornar-se além de um artigo de luxo, uma moeda de troca internacional (Bueno, 2006).

## **2.1 Os Impérios da Seda**

Os chineses, assim como os Persas, também regulamentaram seu comércio por meio de uma estrutura formal, a fim de controlar a quantidade de mercadores vindos de territórios estrangeiros, e qual a receita que essas trocas comerciais poderiam gerar para o Império. Notando a massiva demanda da seda, bem como a crescente importância desta para fins diplomáticos e de poder; o Império Chinês viu no produto uma moeda de troca para alavancar sua riqueza e relevância de mercado através da inflação de seus preços. Isto se intensificou ainda mais quando a demanda do artigo passou a expandir por milhares de quilômetros, chegando ao Império Romano; o que levou ao fomento de várias expedições em caminhos para os produtos asiáticos a partir do mediterrâneo, levando a escalada comercial a um novo patamar.

O Império Romano passou a dominar o mediterrâneo ocidental em meados do século I a.C. após estabelecerem-se no território Persa, empurrando suas fronteiras para além das montanhas da Porta do Cáspio quando diversas cidades foram conquistadas em efeito cascata. Roma tinha por objetivo dominar e expandir sua influência para todo o “coração do mundo”

(Frankopan, 2019). E uma vez estabelecido o Império, optou por expandir suas fronteiras ainda mais, até os limites do território chinês. Conquistar regiões e estabelecer sua presença na Ásia era o objetivo da vitória, e para garantir que a invasão seria favorável, o Império Romano considerou que precisava fortalecer sua presença no território através da instituição e criação de uma nova cidade, estrategicamente posicionada no colar que ligava o mar mediterrâneo ao Oriente, a qual se deu o nome de Constantinopla, que corresponde hoje o território de Istambul, na Turquia.

Constantinopla se tornaria a maior cidade do mediterrâneo, exercendo grande influência na região e sendo considerada de fundamental importância para o alastramento do comércio que se desenvolveu a partir dela e passou a ocupar uma posição crucial das rotas comerciais, desempenhando um papel ainda mais fundamental para a inserção do tráfego marítimo que se estabeleceu a partir do mar negro e do mar vermelho (Frankopan, 2019). O Imperador Augusto (I a.C.) passou a promover diversas expedições a ambos os lados do Golfo Pérsico de forma a explorar o território e comércio daquela região, iniciando rapidamente uma relação de troca comercial com a Índia, principalmente por vias marítimas.

O comércio de produtos ofertados pela Índia vinha de todos os lugares da Ásia, e a partir disso os romanos podiam se permitir a compra de produtos mais exóticos e raros. Desta forma, aumentaram também as demandas pela seda chinesa, levando o item a ser comercializado em uma escala cada vez maior. O material acabou tornando-se altamente apreciado nos caminhos do Ocidente, aumentando rapidamente o volume de trocas do produto, tornando-o cada vez mais fundamental para o desenvolvimento econômico do Império Chinês; e diversas outras economias locais ao longo dessa rota de comércio, onde gradativamente aldeias viraram vilas, e então cidades; tudo em consequência do amplo alcance das práticas comerciais que ali estavam sendo estabelecidas.

## **2.2 A ascensão Chinesa**

Em pouco tempo, imensas quantias de dinheiro romano eram destinados a produtos de luxo advindos da Ásia. A intensificação dessa troca ao longo dos anos desenvolveu uma aliança entre o Império Chinês e o povo Hindu-Europeu, estabelecendo um corredor comercial que partia desde a antiga capital do Império, a Mongólia, com caravanas em expedição que se estendiam até as antigas rotas persas (Jong, 1981). Os mercadores romanos passaram a ofertar comerciantes chineses pagamentos através de moedas, pedras preciosas, vinhos e outras especiarias. Estes, por sua vez, utilizavam estes produtos para continuação de tributos às tribos nômades que ainda

ameaçavam a paz de suas fronteiras e territórios. Assim como os dois Impérios mencionados anteriormente, os nômades também mantinham grande apreço pelo tecido; que a essa altura, já era considerado um símbolo de poder político e social (Bueno, 2006).

A diplomacia e os pagamentos para manutenção da paz cobravam dos chineses, entretanto, um preço que já não era apenas financeiro, mas também político. Pois uma vez atingida a capacidade de seu sistema tributário, permitir que aquela situação se prolongasse por mais tempo com as tribos nômades afastava a China e a Dinastia cada vez mais de alcançar o patamar econômico e de poder atribuído a outros Estados desenvolvidos, e em crescentes relações diplomáticas entre si. Desta maneira, as ações chinesas passaram a ser mais combativas e os nômades passaram a ser expulsos na medida em que os chineses assumiram o controle do corredor Gansu; abrindo para a China as primeiras portas do que se desenvolveria posteriormente em uma extensa rede transcontinental, concretizando o nascimento das Rotas da Seda (Shan, 2018).

Discorrer sobre a Rota da Seda é remontar diretamente aos séculos de crescimento e prosperidade que envolvem o Império da Dinastia Han; que esteve no comando da China entre 206 a.C. e 220 d.C, período que ficou conhecido como a idade do ouro chinesa (Bueno, 2006). Esta denominação é proveniente, majoritariamente, da riqueza que foi gerada ao Império durante os anos em que as rotas comerciais firmaram seu estabelecimento até o Ocidente (Jong, 1981). Trata-se de uma história de desenvolvimento que ao longo de quatro séculos fundamentou a base para o desenvolvimento do comércio e importância da classe mercantil para a economia chinesa, pavimentando caminhos que o país procura trilhar até os dias atuais. A Rota Norte atravessa o Leste da Europa, a Península da Criméia e o Mar Negro para chegar aos Balcãs. Já a Rota Sul percorre o Turcomenistão e a Mesopotâmia, dividindo-se entre o Egito e o norte da África; e finalmente a Rota Marítima - atualmente a mais relevante dado o volume comercial dependente de sua manutenção -, se estende desde o Mar da China Meridional, passando pelo estreito de Malaca; a Índia, e através do Oriente Médio, traçando seus caminhos subindo até a Europa e o chifre da África (Conceição, 2015)

O último Império a remontar a história da Rota da Seda antes de desdobramentos modernos está entre os mais expressivos dos quais se tem registro. O Império Mongol foi o maior já registrado em termos geográficos; tendo posicionado todos os seus centros políticos ao longo da Rota da Seda, começando por Pequim e terminando no território hoje conhecido como Rússia. Apesar da expansão Mongol, ocorrida no Continente asiático entre 1206 e 1368, ter sido

auxiliada justamente pela estabilidade política trazida pela existência da Rota da Seda; sua demanda por continuar a expandir seu Império e território deu início a seu declínio, também a partir dela.

Com a intensificação de guerras promovidas pelo Império Mongol para controle de terra, este passou a ultrapassar fronteiras do corredor comercial para conflitos, frequentemente bloqueando estradas pelas quais os produtos deveriam passar e transformando a rota terrestre em um território muito instável (Jong, 1981); o volume comercial passou a diminuir. Consequentemente diminuiu-se também a relevância da Região que dava suporte para que grandes economias ali prosperassem. O Império Romano, também já em decadência, quase cessou sua demanda por produtos asiáticos, interrompendo massivamente o comércio e por tabela a expansão ocidental chinesa. A cartada final de decadência do Império Mongol e esfriamento do volume comercial da Rota da Seda se deu com a crise ocasionada pela Peste Negra, que originada em domínios mongóis se espalhou pela Europa, devastando a vida de cerca de 50 milhões de pessoas ao longo do século XIV (Jong, 1981). Após isso, o comércio declinou e a rota parou de ser usada para exportação de seda em 1400.

### **2.3 O Declínio da Rota**

Entretanto, o desuso da rota ocasionado pelo declínio do Império Mongol deu às ascendentes Nações europeias uma faísca para buscar alternativas pelas quais as mercadorias pudessem continuar a serem transportadas desde a Índia e a China, garantindo o recebimento de forma mais segura e rápida; dando início a um movimento que transformou a cadeia comercial global como um todo, a partir da inserção de expedições e viagens majoritariamente realizadas por mar. O desejo do comércio com a China foi razão principal para diversas expedições marítimas, tanto dos Portugueses contornando a África em 1480, mas principalmente da Inglaterra no século XVII. A China rapidamente passou a ser novamente considerada uma das civilizações mais prósperas do globo, e continuou a expandir-se; exportando chá, manufaturas e naturalmente, a seda. O mercantilismo floresceu em diversas cidades chinesas e o crescimento garantiu ao Império certa influência social e política. Ao final do século XVIII a China dominava um terço da população mundial, tinha a maior economia do mundo e se tornava um dos maiores Impérios de todos os tempos.

Com o início da Revolução Industrial no século XVIII, a demanda por matéria-prima aumentou significativamente, principalmente na Europa; considerando o início da produção em escala de diversos produtos. A Inglaterra, neste momento, consideravelmente dependente das

importações asiáticas e buscando equilibrar a parcela comercial com a China, utilizou-se da demanda e interesse crescente que o país também mantinha no comércio de produtos europeus, e viu no ópio uma oportunidade para obtenção de maiores lucros, permitindo-os remediar o déficit comercial entre os dois países. O ópio, uma substância altamente viciante e extraída da papoula, era produzido em larga escala nas colônias britânicas na Índia e passou a ser contrabandeado para a China. O país, que tinha a comercialização do produto proibido desde 1729 passou a enfrentar um problema significativo de saúde pública, com efeitos devastadores sobre a sociedade chinesa na medida em que o produto, tradicionalmente empregado como remédio, começou a ser usado como droga no país. Já em 1833, o ópio representava cerca de metade do total das importações realizadas pela China (Liu, 2009).

Com milhares de pessoas tornando-se dependentes, o governo chinês fez um apelo aos britânicos em uma tentativa de cessar a comercialização, que foi taxativamente ignorada. Como medida de restrição, o governo chinês passou a ser mais incisivo no controle de contrabando, com ações que culminaram, em determinada ocasião, na apreensão de uma carga inglesa que foi posteriormente jogada ao mar; dando início às retaliações que futuramente culminaram na Primeira Guerra do Ópio (1839-1842) e Segunda Guerra do Ópio (1856-1860), que tiveram efeitos significativos para a soberania chinesa, levando a um considerável enfraquecimento econômico e a abertura do país à influência estrangeira. Estes eventos evidenciam o impacto profundo do *imperialismo*<sup>7</sup> e do comércio forçado na história global e culminaram em um período da história chinesa de grande expressão, e que até hoje dita fortemente o comportamento internacional chinês e sua visão de identidade nacional; período que ficou conhecido pela China como “Cem Anos de Humilhação” (1839–1949) (Liu, 2009).

## **2.4 Cem Anos de Humilhação**

O aumento do consumo de ópio na China levou a um grave problema econômico e social no país. Buscando uma resposta mais efetiva para o combate a pirataria, o Comissário Imperial Chinês Lin Zexu ordenou a destruição de uma grande carga de ópio, cerca de 20.000 caixas confiscadas de comerciantes britânicos em Cantão (Guangzhou), lançando-as ao mar. A ação

---

<sup>7</sup>O imperialismo é a prática pela qual uma nação exerce controle sobre outra, visando expandir seu poder político e econômico, especialmente durante o século XIX e início do XX, com foco na África e Ásia. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ecos/a/RPsTwxK7YcMN3XR3Dcq8Vyh>>. Acesso em: 05 mai. 2024.

foi percebida como hostilidade pelas forças britânicas, e acusada de afetar diretamente seus interesses comerciais. Em resposta ao episódio, a Marinha Real foi enviada à costa chinesa em 4 de setembro de 1839 e iniciou um ataque em série contra diversos portos. A superioridade da marinha britânica, embasada por seus navios tecnológicos a vapor e artilharia avançada, subjugou rapidamente a marinha chinesa. A superioridade militar Britânica e a incapacidade da China de igualar o poder de fogo inimigo marcam a Primeira Guerra do Ópio (1839-1842); tornando inevitáveis outras vitórias Britânicas em batalhas e confrontos subsequentes, que se estenderam até a assinatura do Tratado de Nanjing em 1842.

O Tratado de Nanjing, assinado em 29 de agosto de 1842 é o primeiro de uma série de tratados desiguais que foram impostos à China, prevendo uma série de condições e concessões com impacto significativo para a soberania do país. Dentre as previsões mais relevantes podemos citar a cessão da ilha de Hong Kong à Grã-Bretanha, que se tornaria um importante entreposto comercial britânico; a abertura de cinco portos chineses (Cantão, Amoy, Fuzhou, Ningbo e Xangai) ao comércio britânico; e o pagamento de uma indenização a Grã-Bretanha no total de 21 milhões de dólares como cobertura pelo ópio destruído e despesas de guerra. Por fim, garantia aos britânicos o status de “nação mais favorecida”, que significa basicamente que qualquer benefício concedido a outro país deveria ser igualmente estendido à Grã-Bretanha (Silva, 2023). Outros países, como a França, os Estados Unidos, e o Japão, se aproveitaram deste momento de fragilidade para também assinar acordos comerciais desfavoráveis com o Império Qing. Entre outros exemplos que corroboram ao sentimento de derrota chinesa frente à subjugação ao imperialismo - tanto ocidental quanto japonês - podemos citar os tratados desiguais de Whampoa, assinado entre a França e a China em 24 de outubro de 1844, que espelhando os benefícios concedidos ao Reino Unido determinaram uma série de vantagens aos franceses, incluindo a abertura dos mesmos cinco portos aos seus mercados, e a concessão do direito de extraterritorialidade aos cidadãos franceses, isto é, cidadãos franceses em território chinês seriam julgados por leis francesas, e não chinesas. Outra condição de impacto foi a permissão para missionários franceses operarem livremente na China, tanto para a pregação do cristianismo quanto para a construção de escolas e igrejas. Esta abertura contribuiu para a disseminação cristã no país e teve um impacto significativo em questões de influência cultural e religiosa locais (FAIRBANK, J.K., & GOLDMAN, M., 2006).

A Segunda Guerra do Ópio (1856-1860) foi resultado da contínua insatisfação ocidental com as condições e restrições impostas pelo Império chinês ao comércio estrangeiro, e intensificadas as tensões entre as partes, França e Reino Unido se juntam novamente contra a China para exigir a revisão dos tratados e uma maior abertura do mercado chinês ao comércio

internacional. A Segunda Guerra do Ópio resultou na assinatura do Tratado de Tientsin (1858) que previa a abertura de dez novos portos chineses, além dos já contemplados pelo Tratado de Nanjing, uma maior abertura internacional, o estabelecimento de Missões Diplomáticas e de liberdade religiosa dentro do território chinês, além do pagamento de novas indenizações a França e a Grã-Bretanha. Em 1860 a Convenção de Pequim ratifica o Tratado de Tientsin, incluindo novos adendos às demandas e concepções Ocidentais; inclusive a cessão do território de Kowloon, que corresponde hoje a parte do território de Hong-Kong ao Império Britânico e a cessão da península de Liaodong à França, a permissão para importação e comercialização de ópio, acesso irrestrito ao rio Yangtzé para as embarcações comerciais estrangeiras e novas indenizações financeiras.

Ambas guerras do ópio tiveram efeitos devastadores para a China. Durante este período, a China perdeu todos os conflitos nos quais se envolveu, o tesouro imperial quebrou duas vezes devido ao pagamento de indenizações pela guerra, ao longo das duas décadas posteriores o país enfrentou um problema de fome extrema da população, incapaz de ser sanado pela Dinastia Qing, o que contribuiu para um enfraquecimento ainda maior do Império (FAIRBANK, J.K., & GOLDMAN, M., 2006). Durante esse período a Dinastia enfrentava também revoltas internas que ameaçavam sua estabilidade e liderança. A Rebelião de Taiping (1850-1864) foi outro dos eventos que contribuiu para o enfraquecimento nacional chinês.

A Rebelião de Taiping foi um movimento iniciado na China proveniente, majoritariamente, da insatisfação da população com o governo Qing em um momento de extrema pobreza e desigualdade social ocasionada a partir do enfraquecimento econômico chinês causado pelas guerras e seus desdobramentos. Iniciada na província de Guangxi em 1850, a rebelião foi liderada pelo religioso Hong Xiuquan e tendo como cerne a construção de uma sociedade mais justa e igual, angariou rapidamente apoio da população, especialmente da parcela rural. Em pouco tempo o movimento ganhou força e se espalhou por várias regiões da China. Em 1853 os rebeldes capturaram a cidade de Nanjing, fazendo-a capital do denominado “Reino Celestial de Taiping”.

Nos anos que se seguiram os rebeldes implementaram uma série de reformas sociais, econômicas e religiosas que desafiavam a liderança da dinastia Qing. Diversos conflitos se seguiram, com os Taiping dominando uma parcela considerável de territórios, especialmente no sul do país. O regime Qing, precisando de apoio para combater os avanços dos rebeldes, passou a depender do apoio de milícias locais e assistência estrangeira, como a do "Exército Sempre Vitorioso" liderado por Charles George Gordon (1833-1885). A atuação do Exército foi

fundamental para a dinastia Qing, auxiliando na retomada de várias cidades e territórios estratégicos. Suas ações contribuíram para as forças nacionais avançarem enquanto o movimento se enfraquecia internamente devido principalmente à falta de liderança efetiva e corrupção. Em 1862 o exército Qing iniciou um cerco na cidade de Nanjing bloqueando o acesso de suprimentos e produtos, o que contribuiu rapidamente para uma maior desestruturação dos rebeldes, culminando em um ataque final em 19 de julho de 1864, resultando no fim efetivo da rebelião.

As represálias da dinastia Qing foram extensas, e seguidas de execuções em massa e perseguição a sobreviventes Taiping. A rebelião se tornou um dos eventos mais violentos da história, com um número de mortos estimado entre 20 a 30 milhões de pessoas. O preço da vitória para a dinastia Qing entretanto custou a última parcela da estrutura financeira do império; que exposto ao auxílio estrangeiro para derrota dos Taiping aumentou sua dependência ocidental, garantindo uma maior influência externa no país. Ainda que a vitória tenha contribuído para um resgate da legitimidade do Regime, ao fim da batalha o Império se viu ainda mais fragmentado e enfraquecido (SILVA, 2023).

Em uma tentativa de fortalecer sua liderança, reconstruir e unificar o país, os Qing anunciaram o "Movimento de Auto-Fortalecimento" (1861-1895) que constituía um plano de investimentos com objetivos de modernizar a China através da adoção de tecnologias ocidentais, especialmente em termos militares e industriais. O movimento culminou na construção de infraestruturas marítimas e de defesa mais modernas e eficazes; mas enfrentava uma resistência significativa da parcela conservadora da população na medida em que argumentavam que uma maior influência estrangeira ameaçaria tradições culturais internas. Em contrapartida os líderes chineses pregavam que ambas podiam seguir paralelamente, entretanto, apesar dos esforços, a resistência ao projeto impediu que as reformas se espalhassem de maneira mais efetiva (SILVA, 2023). Apesar disto, o "Movimento de Auto-Fortalecimento" marca um período crucial da história chinesa, representando a primeira tentativa significativa de modernizar o país em resposta às crescentes pressões e ameaças externas; contribuindo para a abertura de caminhos a reformas mais amplas que se deram nas décadas seguintes.

O movimento foi ainda mais enfraquecido pela Guerra Sino-Francesa (1884-1885), outra das disputas que contribuíram fortemente para a narrativa dos "Cem anos de Humilhação" e o sentimento de submissão chinês. O conflito, travado entre a China e a França teve como consequência principal o controle do Vietnã (Annam e Tonkin) pela França. A França buscava o reconhecimento da crescente influência no país, recusando reivindicações chinesas e levando a condições que culminaram em uma série de batalhas e significativas derrotas para a dinastia

Qing. Apesar dos esforços de modernização do “Movimento de Auto-Fortalecimento”, as forças francesas ainda eram superiores às chinesas, ficando evidente a discrepância entre seus aparatos militares durante as Batalhas de Fozhou, ocorrida em 23 de agosto de 1884 e a tentativa de domínio sob Formosa, atual Taiwan, em outubro de 1884 (PEATTIE, M., DREA E. & VEN. H., 2010).

A Batalha de Fuzhou foi um confronto naval que constituiu um ponto fundamental da guerra sino-chinesa, pois evidenciou a ainda grande defasagem entre o aparato naval e militar chinês e outras potências coloniais. Durante a batalha, a Marinha Francesa destruiu grande parte da Frota Fujian ancorada no Rio Min, afetando significativamente a atuação chinesa e contribuindo diretamente para o controle efetivo Francês sobre o território do Vietnã, contribuindo para a consolidação da expansão colonial Francesa na Indochina. Seguido a Batalha de Fuzhou, o enfraquecimento chinês se intensificou e a França passou a avançar cada vez mais em seus interesses no território, culminando em constantes tentativas de domínio a Formosa, que hoje corresponde ao território de Taiwan; considerada um ponto estratégico para controle das rotas de abastecimento marítimo e de enfraquecimento da influência chinesa na região.

Com a derrota e o fim da guerra, a China foi forçada a assinar um novo Tratado de Tientsin (1885); que pôs fim à guerra e resultou, entre outras coisas, no reconhecimento da hegemonia Francesa sobre o Vietnã e sua subsequente anexação ao escopo colonial francês. A presença francesa na Indochina levou ao desenvolvimento de diferentes áreas e infraestruturas, culminando em uma significativa mudança cultural, e no aumento massivo da exploração de recursos e da população local. A presença francesa e as condições de pobreza enfrentadas pelos chineses deixou marcas profundas, tanto na relação entre os países quanto na percepção chinesa de sua história frente ao domínio e ameaça de outras potências.

Ainda que enfraquecido, após a derrota a Dinastia Qing continuou o plano de implementação do “Movimento de Auto-Fortalecimento”, com enfoque majoritário na modernização de seu exército e marinha, e desenvolvimento industrial e educacional com base em valores e tecnologias ocidentais. Internamente, entretanto, a pressão e campanha de potências internacionais para abertura de mercados e diminuição da influência chinesa em territórios custava ao Império sua legitimidade e credibilidade. A perda da soberania nacional chinesa frente às outras potências mundiais, e a sequência de intervenções externas com consequências significativas para sua sociedade, economia e território fomentou nos chineses um sentimento de

humilhação e não pertencimento profundo, intrinsecamente ligado a seus valores culturais de honra e glória. A representação final da China nesta condição foi marcada pela Primeira Guerra Sino-Japonesa (1894-1895), que entre outras coisas formaliza o início da influência japonesa na região, e a queda da China como principal potência do leste asiático (PEATTIE, M., DREA E. & VEN. H., 2010).

A Primeira Guerra Sino-Japonesa teve um impacto significativo na geopolítica do leste asiático. Com diferentes conflitos levando a declaração oficial de guerra em 1894 a partir da rebelião camponesa de Donghak<sup>8</sup>, quando o governo coreano, temendo a instabilidade crescente da disputa interna, pediu apoio militar ao Império Chinês. O Japão, em resposta, enviou suas próprias forças militares, levando a uma escalada da tensão que culminou em uma declaração formal de guerra em 25 de julho de 1894, com um ataque japonês a navios chineses, levando a uma série de conflitos marítimos e terrestres e com avanço rápido das tropas japonesas, apesar do maior número chinês. Isto evidenciou um exército ainda fraco e desatualizado frente a outras potências econômicas, acentuando ainda mais uma percepção nacional e internacional enfraquecida da China, e solidificando a posição de liderança japonesa na região.

A guerra terminou com a assinatura do Tratado de Shimonoseki em abril de 1895 com a China reconhecendo a “plena e completa independência” da Coreia, e cedendo Taiwan, as Ilhas Pescadores e a Península de Liaodong ao Império do Japão. Enquanto para o Japão a vitória consolidava uma posição de potência emergente, para a China, já enfraquecida no cenário internacional, uma derrota regional significava a última frente de sua posição hegemônica perante outros Estados e ameaças. A humilhação causada pelo conflito gerou impactos profundos no governo chinês, e reverbera ainda nos dias atuais como parte do discurso de recuperação e influência da política externa chinesa.

O último dos grandes conflitos estrangeiros que marcam a história chinesa durante o período denominado “Cem Anos de Humilhação” antes da instituição de uma República chinesa é o Levante dos Boxers, ocorrido na China entre 1899 e 1901. A Rebelião dos Boxers, como também ficou conhecida, foi um movimento social cujo nome oficial era “A Sociedade Harmoniosa e Justa dos Punhos”, e tinha como reivindicação central a oposição a crescente intervenção estrangeira, propagação do cristianismo e constantes concessões territoriais a

---

<sup>8</sup> A Revolta de Donghak, ocorrida na Coreia em 1894, foi um movimento camponês que exigiu reformas sociais e políticas, além de se opor à influência estrangeira. Disponível em: <<https://muse.jhu.edu/journal/515>>. Acesso em 15 set. 2024.

potências ocidentais, encabeçado majoritariamente por camponeses revoltados com as condições econômicas e sociais do país, fruto dos constantes conflitos e excessos das grandes potências. O movimento era caracterizado por um forte sentimento de nacionalismo e resgate da cultura chinesa (SILVA, 2023).

Os Boxers, oficialmente chamados de "*Yihequan*" tinham fortes convicções espirituais atreladas ao movimento e sua pretensão de vitória contra ameaças estrangeiras; acreditando que práticas de artes marciais e rituais espirituais poderiam conferir-lhes um grau de invulnerabilidade e força sobre-humana contra o inimigo. A fusão dessas práticas não era um ponto individual isolado, mas um sentimento coletivo entre os membros do movimento. As demonstrações de artes marciais serviam para fortalecer o sentimento cultural, de coragem e pertencimento chinês, inflamando a revolta a partir do apoio da população, que via neste resgate da tradição um ato de força e esperança contra a dominação estrangeira e a exploração econômica e territorial que assolava o povo chinês.

Apesar do apoio governamental e a declaração formal de guerra contra as grandes potências estrangeiras pela Imperatriz Vigente, em junho de 1900, a revolta foi abafada a partir da intervenção em aliança de oito Estados: Inglaterra, Japão, Rússia, Itália, Alemanha, França, Estados Unidos e Império Austro-Hungaro, que uniram forças para sufocar os protestos, e ao fim da batalha ainda exigiram mais concessões econômicas dos Qing, inclusive o pagamento de indenizações massivas à Aliança e maior permissão para forças militares estrangeiras estabelecerem guarnições no território chinês (Pomar, 2003). A esta altura, boa parte da população, principalmente a classe média chinesa, já estava a favor de reformas políticas que permitissem à China aderir o crescimento econômico e tecnológico alcançado por outras potências a partir da autodeclaração como República.

É neste contexto que nascem outras forças de resistência interna, que inspiradas por idéias revolucionárias passaram a defender a queda da dinastia e a proclamação de uma República Chinesa. Durante o século XX, enfrentando uma crescente insatisfação interna proveniente das constantes derrotas e vulnerabilidades a influências externas, a Dinastia Qing viu o fim de seu reinado iniciado em 1644 durante a Revolução de Xinhai, um movimento armado e político liderado pelo Partido Nacionalista (Kuomintang) que aspirando estabelecer uma república moderna no país, pregava o fim da monarquia. O movimento levou à queda da Dinastia Imperial em 12 de fevereiro de 1912. Sun Yat-sen, líder do movimento, assumiu o controle como presidente provisório da República da China em 1 de janeiro de 1912 (Pomar, 2003).

A fraqueza fomentada na identidade nacional e a desvalorização da soberania chinesa perante o mundo entre os séculos XIX e XX, entretanto, ficou marcada na história e postura do país até os dias atuais. Um sentimento de desrespeito, desfavorecimento e irrelevância perante a comunidade internacional foi o que motivou a construção da política externa chinesa moderna, fortemente pautada na proteção e segurança de seus interesses, territórios e economia. No pensamento nacional, este período perdura enraizado numa lembrança a nunca se repetir, servindo principalmente como força motriz deste movimento mais expressivo da RPC, especialmente no cenário econômico, para retomada de uma trajetória de crescimento e influência interrompida.

## **2.5 Plano de Recuperação**

No início do século XX, a China passava por um momento de intensa fragmentação política e influência estrangeira. A queda da dinastia Qing em 1912 e a subsequente proclamação da República da China não trouxeram a estabilidade desejada. O período que se seguiu foi marcado por guerras civis e domínio de territórios e províncias por senhores da guerra regionais.

O Kuomintang (KMT), fundado em 1912 com o objetivo de estabelecer uma república democrática na China após a queda da dinastia Qing, pregava a instituição de uma república moderna pautada em três princípios: nacionalismo, democracia e bem-estar do povo. Buscou, durante os primeiros anos de controle, reestruturar o governo a partir do combate a conflitos internos, em busca da unificação do país sob uma única autoridade centralizada, comandada por Sun Yat-sen, líder do partido. Os constantes conflitos internos, entretanto, se intensificaram, levando a uma década de instabilidade que minou os esforços do KMT de assentar seu controle e governo em todo o país. A fundação do Partido Comunista Chinês (PCC) em 1921 se dá neste contexto de contínua fragmentação interna e descontentamento da população chinesa com o governo vigente. Inspirados por ideias revolucionárias de Marx e Lênin, o partido atraiu rapidamente apoio da classe intelectual e rural chinesa, descontentes com a crescente ineficácia governamental e corrupção intrínseca ao governo nacionalista.

Enfrentando constantes revoltas e o alastramento das disputas internas contra os senhores de guerra, o KMT, reconhecendo sua necessidade de ajuda militar e organizacional, pediu apoio da União Soviética, que a altura sugeriu uma aliança com o recém-formado PCC. Os partidos formaram uma aliança militar em 1923 com objetivo de derrotar os senhores da guerra e reunificar a China. A aliança, conhecida como Frente Unida, através da campanha conhecida

como Expedição do Norte (1926-1928) foi fundamental para a reestruturação do governo KMT, e estabelecimento de sua base de governo nacionalista em Nanjing em 1928.

A aliança, entretanto, era frágil e foi marcada por uma série de tensões entre os dois partidos, se fragmentando finalmente em 1927, quando mais fortalecido pelo sufocamento das revoltas regionais, o KMT começou uma perseguição aos comunistas chineses, ocasionando uma ruptura que levou a Guerra Civil Chinesa entre o PCC e o KMT (Duara, 1997).

Durante a Segunda Guerra Sino-Japonesa (1937-1945), os dois partidos formaram novamente uma aliança temporária para combater as forças de invasão japonesas. No entanto, as tensões entre eles nunca desapareceram. Após a rendição do Japão em 1945, os combates entre o PCC e o KMT recomeçaram. O KMT, apesar de formalmente estabelecido e em maior número que as forças comunistas, enfrentava problemas de má administração e corrupção que levavam a uma crescente falta de apoio popular. O Partido Comunista, por sua vez, combinou táticas militares efetivas para combater-los, ainda que em menor número, a implementação de reformas agrárias que atendiam principalmente a população rural - que a altura compreendiam a maior parcela da população chinesa - através da distribuição de terras latifundiárias aos camponeses nos territórios que comandavam, passando a angariar um crescente apoio social.

As forças do PCC eventualmente sobrepujaram as do KMT, que reconhecendo a derrota ordenou a retirada de suas tropas para Taiwan, região já controlada pelo KMT desde o fim da Segunda Guerra Mundial em 1 de Outubro de 1949. Entre 1948 e 1950 cerca de dois milhões de militares e civis ligados ao KMT se realocaram para Taiwan (Duara, 1997). O governo nacionalista estabeleceu seu governo na ilha, e continua a reivindicar o poder legítimo de toda a China, numa separação política com impactos na relação entre a China continental e Taiwan até os dias atuais. A data de retirada das tropas do KMT de Nanjing marca também a declaração da nova República Popular da China (RPC), estabelecida pelo regime comunista sob a liderança de Mao Zedong.

Mao Zedong ou Mao Tse-tung foi um revolucionário comunista chinês responsável pela proclamação da República Popular da China, e uma figura altamente influente na história do país. Mao liderou a China durante seu processo de reformulação nacional e reinserção no cenário internacional a partir da implementação de políticas e campanhas revolucionárias, que baseadas em influências marxistas e leninistas, destacavam a importância da luta de classe e uma contínua revolução social. Buscando consolidar o recém estabelecido Estado Comunista, implementou uma série de reformas com objetivo de acelerar a transformação industrial do país, e sua modernização agrícola a partir de princípios socialistas de coletividade, e que serviriam de

trampolim para um crescimento nacional acelerado. O primeiro destes projetos foi “O Grande Salto Adiante”, um plano econômico e social implementado na China entre 1958 e 1962 e que teve consequências desastrosas para o país, resultando em uma das piores crises de fome da história, e a morte de milhões de pessoas.

O plano consistia, basicamente, na criação de comunas populares onde os recursos e terras deveriam ser coletivizados de forma a maximizar a produção agrícola e industrial. Com objetivos de produção irrealistas e métodos de produção inadequados, o modelo rapidamente conduziu a uma superexploração de pessoas e recursos, e uso indevido da terra, resultando em uma queda significativa na produtividade e um número expressivo de colheitas arruinadas. Coagidos a apresentar resultados positivos, o governo escondeu a extensão do problema até que a situação se tornasse insustentável. A falha do projeto gerou uma crise alimentar de grande escala no país, e estima-se que tenha levado à morte de 15 a 45 milhões de pessoas. Mao Tsé-Tung enfrentou severas críticas internacionais e dentro do partido devido ao fracasso catastrófico do Grande Salto Adiante. Mao se afastou temporariamente do poder, cedendo a liderança para outros líderes do partido, apenas para recuperar sua influência política durante a Revolução Cultural que ocorreu no país entre 1966 e 1976.

A Revolução Cultural, oficialmente denominada "Grande Revolução Cultural Proletária", foi um movimento sócio político radical liderado por Mao Zedong em uma tentativa de restabelecer seu controle sobre o PCC e garantir a continuidade dos princípios revolucionários do partido após o fracasso do Grande Salto Adiante. Politicamente afetado pelas consequências devastadoras do plano, Mao iniciou um movimento revolucionário sob a justificativa de que a China estava se afastando dos ideais comunistas e que uma campanha contra as “Quatro-Velharias”: velhas ideias, cultura, costumes e hábitos era necessária. O movimento é caracterizado pela incitação de estudantes para a instituição de grupos conhecidos como Guardas Vermelhos, que enquanto apoiadores fervorosos de Mao, assolavam a ordem do país a partir do protestos e combate a figuras de autoridade e políticas, e da destruição de artefatos culturais, símbolo da antiga China e sua herança burguesa. Os Guardas Vermelhos desempenharam um papel central na Revolução por assumirem a autoria e se responsabilizar por ações contra elementos considerados "contra-revolucionários" e "revisionistas", inclusive a tortura e execuções de indivíduos apontados de manter ideologias contrárias ao regime comunista. No auge de sua popularidade e idolatria, Mao utilizou-se da Revolução para voltar ao controle do PCC, tendo permanecido como líder do partido e presidente da RPC até sua morte em 1976. O movimento levou a uma perda significativa da herança cultural chinesa, causando interrupções por todo o país, provocando a perseguição de intelectuais, e o fechamento de escolas e universidades

que tiveram um impacto significativo e profundo no desenvolvimento chinês nos anos posteriores (BAUM, 1996). Somente após a morte de Mao, e a subsequente ascensão de Deng Xiaoping ao poder, foi-se possível perceber os efeitos devastadores do evento a cultura e a sociedade chinesa, sendo o hoje oficialmente retratado pelo país como um erro, e um arrependimento para o partido, o estado e todo o povo chinês.

Deng Xiaoping assume o poder da RPC em 1978, no auge da Guerra Fria, enquanto a União Soviética e os Estados Unidos se enfrentam pela hegemonia do poder global e encontra um estado fragmentado e ainda fortemente abalado pelo fracasso do Grande Salto Adiante e as disrupções da Revolução Cultural. Com uma China isolada internacionalmente e economicamente estagnada, Xiaoping entendia que a instituição de políticas radicais eram necessárias para a reconstrução do país, e o fortalecimento do Partido Comunista. Desta forma, implementou uma série de novas medidas que ficaram conhecidas como "Reforma e Abertura" (*Gaige Kaifang*), e previam, basicamente, o movimento contrário da coletivização da agricultura, permitindo que os agricultores vendessem os excedentes de sua produção no mercado livre, além da criação de Zonas Econômicas Especiais (ZEEs), que se tornaram precursores para a abertura econômica do mercado chinês ao investimento estrangeiro. Xiaoping passou a utilizar também técnicas ocidentais de gestão e comércio, levando a implementação de uma série de políticas e medidas administrativas que marcaram um ponto de virada na política econômica e externa da RPC, que passaria a ser majoritariamente orientada para condições de mercado (BAUM, 1996).

Economicamente, o crescimento experienciado após a aplicação das reformas de Xiaoping trouxeram resultados excelentes. A taxa de crescimento da China avançou exponencialmente e centenas de milhões de chineses foram retirados da linha da pobreza em um período relativamente curto de tempo. A instituição das ZEEs trouxeram investimentos externos significativos para o país, possibilitando uma modernização industrial que transformou os processos de produção chineses, possibilitando uma revolução tecnológica no país que abriu os caminhos para a relevância que a produção de insumos finais e commodities tem para a economia chinesa moderna. Internamente, Xiaoping manteve a ordem com a repressão a movimentos contrários ao controle do PCC, garantindo uma estabilidade duradoura que favorecia as mudanças econômicas em implementação. Externamente, Xiaoping passou a normalizar as relações com o Ocidente, utilizando-se de técnicas econômicas e políticas que favorecessem a posição da China no cenário internacional e sua hegemonia forte depois de um período de extensa instabilidade e vulnerabilidade (BAUM, 1996). Deng Xiaoping é frequentemente retratado como o precursor das reformas que transformaram a China em uma potência global.

Com filiação permanente no Conselho de Segurança da ONU desde 1972, que possibilita a RPC desenvolver relações comerciais e diplomáticas com diversos países, a China passou a ampliar sua influência ao mesmo tempo em que experienciava um crescimento interno e econômico acelerado. Buscando desassociar-se de influências imperialistas, o país passou a adotar uma postura cada vez mais incisiva internacionalmente, e com maior presença e insurgência sobre seus recursos e territórios, especialmente sobre aqueles reivindicados como parte histórica da grande República chinesa. Mais do que isto, durante a década de 1970 a China continuou a desenvolver e modernizar sua frota industrial, e com a intensificação da produção manufatureira terceirizada viu uma oportunidade de reconstruir sua economia voltando a firmar-se como um importante ator exportador de commodities e produtos agrícolas para países centrais, rapidamente estabelecendo-se como o principal polo comercial do leste asiático; e ganhando o status que detém até hoje de “fábrica do mundo” (HUNG, 2018).

Todas estas condições ajudaram a China a se restabelecer como uma economia mista, com um ambiente de livre mercado cada vez mais aberto; enquanto o restante do mundo sofria com as implicações do fim da Guerra Fria e da bipolaridade de Poder. Durante este período, a China retirou cerca de 150 milhões de pessoas da pobreza, sustentou uma taxa de crescimento anual de cerca de 10%, e aderiu formalmente à OMC em 2001 (HUNG, 2018). A partir de 2010 o país entra em uma nova fase de expansão industrial, comercial e econômica, proveniente do crescimento expressivo de exportações marítimas e dos avanços tecnológicos no comércio de telecomunicações e alta tecnologia. O país passa a investir maciçamente em pesquisa, tecnologia e inovação buscando tornar-se um líder global de segmentos tecnológicos como a internet 5G, inteligência artificial, robótica e biotecnologia.

A partir da popularização da internet e tecnologia na vida cotidiana da população global a demanda por aparelhos, linhas de telecomunicações mais eficientes e o desenvolvimento de novos aparatos tecnológicos se tornou uma prioridade de diversas empresas e governos em todo o mundo. Para a RPC que desde o fim da Guerra Fria vinha buscando firmar-se enquanto um país de diretrizes comerciais, e um dos principais exportadores de commodities, viu na oportunidade outro degrau a alcançar em sua trajetória de crescimento econômico. Não apenas o domínio e desenvolvimento de novas tecnologias, meios de comunicação, e infraestruturas digitais são fundamentais para a segurança do Estado Nação, suas instituições internas, e responsáveis por uma parcela fundamental do monitoramento externo; mas a possibilidade comercial gerada a partir da demanda de diversos serviços e produtos ofertados pela China a

preços super competitivos possibilitou que o país se estabelecesse em pouco tempo como o principal exportador e desenvolvedor de tecnologias e telecomunicações no mundo. Empresas chinesas como Huawei e Alibaba despontaram no mercado internacional, e tornaram-se líderes globais em tecnologia da informação, telecomunicações, comércio eletrônico e varejo.

A Huawei, por exemplo, se tornou a maior fabricante de equipamentos de telecomunicações do mundo e uma referência no desenvolvimento de tecnologia 5G. Já a Alibaba é uma das maiores empresas de comércio eletrônico e tecnologia financeira do mundo. Essas empresas, assim como outras, têm desempenhado um papel crucial na transformação da China em uma potência econômica e tecnológica. A estabilidade econômica gerada no país devido ao desenvolvimento destes mercados, e toda a nova integração comercial criada a partir da internet transformou a economia da China e sua relação de interdependência com a maior parte dos países do globo. A segurança da China em sua posição interna e comercial deu início a uma nova fase na qual o país pode finalmente parar de produzir políticas para compensar os anos perdidos ao longo dos eventos citados anteriormente; e finalmente começar a construir a imagem econômica e política que deseja transparecer para o mundo; apresentando uma China forte, capaz de desafiar sua posição atual no *status-quo* do poder global.

É seguro afirmar que a China tem potencial e pretensões de tornar-se a maior economia global dentro da próxima década, com diversos indicadores econômicos apontando para o mesmo. Com base nisto, o país não apenas tem investido maciçamente no desenvolvimento das tecnologias, infraestruturas industriais e linhas de fornecimento disponíveis e utilizada em escala global, mas tem buscado também inovar em suas estratégias políticas e de mercado de forma a exponenciar este crescimento, e garantir também - e principalmente - que ele se dará sem influência e interesses perpassados de outros Estados. A maneira de fazer isto é assegurar, de certa forma, um controle sobre as linhas de abastecimento, uma maior influência nos territórios estratégicos, e a promoção de relações comerciais e acordos diplomáticos que assegurem uma interdependência entre a China diversos outros Estados que seja suficientemente forte para assegurar um abastecimento mútuo e contínuo (Storey, 2013).

Considerando a história chinesa, e a lembrança ainda muito viva do que uma interferência internacional e isolamento político e social pode causar a um Estado em ascensão e crescimento, garantir seus interesses econômicos, políticos e territoriais se tornou um fator fundamental para a China nesta escalada de recuperação e firmamento de sua soberania, na medida em que entendem a profunda necessidade de se cercar de medidas e políticas capazes de assegurar uma

paz democrática<sup>9</sup> de longo prazo, e sustentada pelos parâmetros modernos das Organizações Internacionais no que diz respeito ao livre mercado e cooperação. A forma principal que a China encontrou de assegurar esta relação mútua de dependência foi tornar-se um hub comercial para diversas commodities e produtos finais em escala global. O abastecimento de produtos chineses das mais diversas finalidades é hoje fundamental na maior parte do globo. Até os Estados Unidos, um dos atores internacionais mais interessados ou ameaçados com o crescimento econômico chinês se encontra em uma balança comercial crescente com a RPC, dependente principalmente da importação de produtos e insumos eletrônicos em larga escala. A RPC por sua vez, considerando seu crescimento populacional e buscando manter a exponencialidade de seu desenvolvimento econômico também tem se tornado cada vez mais dependente da importação de produtos base para diversas indústrias, mas principalmente da comercialização e abastecimento de petróleo e gás para o seu território. Basicamente, a interconectividade e interdependência moderna levou ao estreitamento das relações entre diversos países, fazendo-a quase que necessária, ainda que estes tenham objetivos estratégicos diversos.

Esta nova realidade do papel do mercado na sociedade moderna levou a RPC a pensar novas políticas e medidas necessárias para assegurar que sua economia continue a beneficiar-se desta nova configuração, mas também garantir que seu crescimento não será afetado por outros Estados e interesses externos, na medida em que se torne uma ameaça cada vez maior a soberania global de outras grandes potenciais. Em suma, na mesma medida em que a China aumenta suas demandas políticas e estratégicas, a manutenção de sua atuação e importância no mercado é fundamental pois lhe garante a possibilidade de produzir movimentos de risco controlado, assegurando resguardo muitas vezes sob a bandeira de cooperação e livre mercado, e diminuindo sua vulnerabilidade a sanções comerciais e ataques diretos.

O que isto significa em termos práticos é que ao longo da próxima década se espera da China uma abertura de mercado cada vez maior, com foco em desenvolvimento do mercado a partir, principalmente, das relações fomentadas com os países envolvidos no projeto, mas também pela captação de investimento internacional, a considerar que o escopo do projeto prevê uma otimização de toda a cadeia de suprimentos global, atendendo a interesse de outros países, ainda que estes não estejam diretamente ligados as rotas contempladas do projeto. Alinhado a isto, se espera também uma crescente presença do país em fóruns internacionais de

---

<sup>9</sup> A teoria da paz democrática nas relações internacionais propõe que democracias liberais são menos propensas a entrar em guerra umas com as outras devido a valores comuns, normas institucionais e mecanismos de resolução de conflitos. Esta tese sugere que a presença de instituições democráticas promove a cooperação e a resolução pacífica de disputas. Disponível em: <<https://relacoesexteriores.com.br/glossario/teoria-da-paz-democratica/>> Acesso em: 21 de maio de 2024.

desenvolvimento e discussões de cunho coletivo, a considerar as pretensões da RPC em apresentar-se como uma espécie de liderança no que tange questões de cooperação e entrelaçamento econômico.

Uma maior presença chinesa nestas esferas de decisão está também intrinsecamente ligada aos retornos políticos provenientes dos acordos comerciais feitos a partir da BRI, pois na medida em que a China estreita laços com países estratégicos e cria relações econômicas mais firmes, ela consegue ampliar sua influência política ao refletir este alinhamento em apoio direto a projetos e posição em discussões internacionais dentro de alguns dos principais órgãos coletivos do mundo, como a Organização Mundial do Comércio (OMC) e as Nações Unidas (ONU). A presença da China nos fóruns internacionais tem se tornado cada vez mais proeminente, e esta crescente presença e apoio de diferentes atores tem se refletido positivamente em seus objetivos, carregando inclusive o potencial de desafiar a ordem de algumas das discussões mais relevantes da geopolítica moderna, que até o momento vinham sendo majoritariamente lideradas por interesses Ocidentais. Por outro lado, e neste sentido, principalmente a quem serve estes interesses Ocidentais, a crescente presença chinesa nestes espaços vem sendo percebida como uma estratégia direta para moldar as regras e normas do comércio global de acordo com seus próprios interesses, e não a partir de um movimento orgânico e cooperativo, conforme o promove; ameaçando a ordem internacional em vigor.

Do ponto de vista chinês, o que se percebe é que o comércio está fundamentalmente ligado a seu plano de crescimento e propagação de influência, e esta percepção tem se refletido cada vez mais em sua política externa, que busca retratar sempre uma China forte, próspera e influente. Outros dos princípios normalmente empregados na política externa chinesa, previsto inclusive em seu Livro Branco de Defesa é o conceito de "*win-win cooperation*" (não interferência e desenvolvimento pacífico), que enfatiza, dentre outras coisas, a importância de construir uma "comunidade de destino compartilhado para a humanidade", um conceito frequentemente mencionado por Xi Jinping, líder da RPC.

Pensando nisto, a China desenvolveu e apresentou pela primeira vez em 2013 um plano de investimento ousado, de alcance internacional e caráter cooperacional com objetivo de revitalizar e desenvolver as rotas de comércio da antiga Rota da Seda, modernizando os corredores já utilizados e expandindo os caminhos e infraestruturas terrestres e navais disponíveis para potencializar a capacidade comercial da rota, conduzir os processos da cadeia de suprimento global de forma mais efetiva, assegurar a distribuição e a segurança das rotas de

forma contínua, e desenvolver a relação comerciais de diversos Estados com a China e entre si, de forma a garantir uma maior interdependência entre eles e um crescimento regional mútuo e sustentável.

A Nova Rota da Seda (BRI) tem majoritariamente dois braços de investimento: o Terrestre e o Marítimo. O braço terrestre compreende também um extenso projeto, com desdobramentos econômicos e geopolíticos de grande impacto, por compreender, dentre outras coisas, a extensão de terra com as maiores reservas de recursos escassos do mundo, uma discussão que será melhor aprofundada - ainda que brevemente - ao longo do próximo capítulo de forma a trazer mais clareza para a percepção da importância do plano e sua completude, e como esta discussão está relacionada a escola de pensamento que norteia a pesquisa. O presente trabalho, entretanto, tem como enfoque de pesquisa o braço Marítimo da Nova Rota da Seda, denominado “*21st Century Maritime Route*”; por acreditar que as variantes e geopolítica envolvidas na viabilidade do projeto destacam melhor sua importância econômica, política e diplomática para a RPC; principalmente a partir do alinhamento do projeto a outras diretrizes da política externa chinesa e suas expressões internacionais.

A Rota Marítima da Seda (*21st Century Maritime Route*) configura no momento atual provavelmente a iniciativa mais complexa do ponto de vista das Relações Internacionais. Ao analisá-la por diferentes aspectos, é possível destacar que o crescimento alcançado e previsto do tráfego marítimo de mercadorias tem grande influência na economia e posição estratégica dos países envolvidos no projeto. Além disso, a falta de legislações próprias para direito do mar que contemplem questões de soberania e liberdade de navegação deixa uma brecha significativa para que os acordos comerciais sejam interpretados como medidas imperialistas, abrindo margem para uma rica discussão política acerca do favorecimento dos interesses geopolíticos e econômicos da China, advindos da realização e conclusão do projeto de revitalização da rota. Em outras palavras, a atuação chinesa através de sua presença internacional e condução do projeto BRI forneceria elementos para a argumentação de que o país estaria a utilizar-se de meios legais e diplomáticos para impor uma agenda interna de crescimento; ao favorecer-se das condições possibilitadas pelo projeto para expandir sua influência regional e presença em territórios estratégicos através da concessão de empréstimos e investimentos em infraestruturas, que teriam potencial de levar Estados economicamente menos desenvolvidos a uma posição de dependência chinesa, podendo esta ser utilizada como uma ferramenta de influência política. A BRI, portanto, não configura apenas um projeto econômico e de natureza cooperacional, vigorando também como uma estratégia de política externa que visa aumentar o poder e a

influência da China no cenário global, assegurar seu controle sobre territórios e rotas de comércio estratégicas, e servir de suporte diplomático para um plano pregresso de expansão hegemônica (CHAN, M. 2018), melhor visualizado a partir da correlação das diretrizes do projeto com outras iniciativas internacionais, especialmente marítimas, da RPC.

### **3 THE NEW SILK ROAD STRATEGY**

O Plano de Revitalização da Rota da Seda foi originalmente apresentado em Setembro de 2013, quando o presidente da RPC, Xi Jinping, durante uma visita ao Cazaquistão falou pela primeira vez sobre o lançamento de uma iniciativa intitulada “*One Belt, One Road (OBOR)*”. Durante seu discurso, o presidente da RPC detalhou o plano, que teria como objetivo principal conectar a China com o resto da Ásia e Europa através dos caminhos comerciais da Ásia Central: a antiga Rota da Seda, que detém até hoje um papel de grande importância histórica e cultural para a RPC.

A iniciativa compreende, basicamente, a ideia de desenvolver e modernizar a rede de infraestrutura logística utilizada atualmente, e que engloba ferrovias, gasodutos, oleodutos, portos e centros de distribuição. O projeto prevê ainda a criação de uma Zona Econômica Especial (ZEEs), com objetivo de facilitar o comércio e o investimento entre os países participantes da iniciativa, ou que tenham seu território contemplado ao longo da extensão geográfica da rota (Wuthnow, 2017). A iniciativa visa reviver o espírito de conectividade e cooperação historicamente intrínseco à Rota da Seda, outrora fundamental para o

desenvolvimento da rede global e integrada de comércio que existe atualmente; adaptando-a às necessidades e novos desafios provenientes, especialmente, do expansionismo tecnológico do século XXI.

Xi Jinping também destacou em seu discurso a importância da cooperação regional para um desenvolvimento econômico e social mais sustentável. Objetivando o estreitamento de laços comerciais e a promoção de relações diplomáticas; aprimoradas, dentre outras coisas, em consequência do investimento coletivo para o desenvolvimento de uma rede de transporte mais eficiente e moderna, impactando ao todo três Continentes, a região com maior concentração populacional do mundo e as algumas das principais rotas de escoamento global. (Bandeira, 2013). Promovendo, para além de relações econômicas, comerciais e diplomáticas; um maior intercâmbio cultural, a criação de diversos novos postos de trabalho e o desenvolvimento de uma comunidade de interesses compartilhados.



**Figura 2** – The Belt-and-Road initiative and the rising importance of China's Western cities.[Mapa]  
**Fonte:** <https://www.asiagreen.com/en/news-insights/the-belt-and-road-initiative-and-the-rising-importance-of-china-s-western-cities>.

Ainda em 2013, durante uma visita à Indonésia, Xi Jinping anunciou que a iniciativa teria inicialmente dois braços de investimentos, um terrestre, intitulado "*Silk Road Economic Belt*" (Cinturão Econômico da Rota da Seda), e um marítimo, intitulado *21st Century Maritime Route* (Rota da Seda Marítima do Século XXI), demarcados conforme indicação na Figura 2, que ilustra

as principais conexões planejadas pela iniciativa, sua abrangência geográfica e a complexidade das interações propostas.

O braço terrestre teria como objetivo principal a revitalização e construção de novas infraestruturas ferroviárias e rodoviárias para uma melhor integração comercial entre países ao longo da rota, encurtamento do tempo de trânsito por caminhos mais eficientes e meios de transportes mais efetivos; e o desenvolvendo integrado da cadeia logística global e das relações entre os Estados envolvidos no projeto; melhorando a distribuição de insumos, produtos e combustíveis para os Continentes Asiático, Europeu e Africano. O braço marítimo da rota, com fundamentos similares ao primeiro, tem seu enfoque nas rotas de comércio marítimas, tendo como objetivo principal a alocação de recursos e investimentos para conectar a China a outros países do Sudeste Asiático, Sul da Ásia, da África e da Europa através do desenvolvimento de infraestruturas portuárias e costeiras ao longo de três Oceanos, em projetos que envolvem a construção de novos portos, modernização das estruturas já existentes, a criação de hubs meteorológicos e de pesquisa para exercícios coletivos, e o desenvolvimento de um plano de integração logística e de transporte marítimo mais eficaz e menos custoso (Wuthnow, 2017).

*“Abraçando a tendência em direção a um mundo multipolar, à globalização econômica, à diversidade cultural e a uma maior aplicação da tecnologia da informação, visa sustentar o regime global de livre comércio e a economia mundial aberta no espírito da cooperação regional aberta. Tem como objetivo promover o fluxo ordenado e livre de fatores econômicos, a alocação altamente eficiente de recursos e a profunda integração dos mercados; incentivando os países ao longo da Rota da Seda a alcançar a coordenação de políticas econômicas e realizar uma cooperação regional mais ampla e aprofundada de padrões mais elevados; e criando conjuntamente uma arquitetura de cooperação econômica regional aberta, inclusiva e equilibrada que beneficie a todos.”*

(National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, 2015. Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road)<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> “Embracing the trend towards a multipolar world, economic globalization, cultural diversity and greater IT application, is designed to uphold the global free trade regime and the open world economy in the spirit of open regional cooperation. It is aimed at promoting orderly and free flow of economic factors, highly efficient allocation of resources and deep integration of markets; encouraging the countries along the Belt and Road to achieve economic policy coordination and carry out broader and more in-depth regional cooperation of higher standards; and jointly creating an open, inclusive and balanced regional economic cooperation architecture that benefits all.” (National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, 2015. Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road).

Com um investimento inicial de 40 bilhões de dólares anunciado pela China para apoiar projetos de infraestrutura e desenvolvimento ao longo das rotas comerciais, promovendo o desenvolvimento econômico e a cooperação entre os países participantes da iniciativa, a RPC lançou oficialmente em março de 2015 o projeto intitulado “*Belt and Road Initiative (BRI)*”, também conhecido como a Nova Rota da Seda (*The New Silk Route*). O anúncio foi feito durante o Fórum Boao para a Ásia, realizado na província de Hainan, na China; uma Conferência que reúne anualmente diversos líderes políticos, empresários e acadêmicos de toda a Ásia e outras partes do mundo para discutir questões de relevância econômica e de desenvolvimento (Petersen, A, 2011). O anúncio foi significativamente recebido e amplamente discutido pela Comunidade Internacional na época, abrangendo questões de diferentes cunhos sociais; não apenas econômicos e comerciais, mas também em esfera política, ambiental e social; por tratar-se, em suma, da oficialização do projeto chinês que viria a se tornar a maior expressão do país em termos de política externa e desenvolvimento econômico atual.

### **3.1 *Belt and Road Strategy***

Em Maio de 2017 foi realizado em Pequim o Primeiro Fórum do BRI para Cooperação Internacional, um evento de grande destaque internacional que reuniu líderes de mais de 130 países e diversos representantes de organizações internacionais para apresentar as diretrizes do projeto e discutir a cooperação e o desenvolvimento no âmbito da BRI. A Iniciativa foi apresentada tendo seu objetivo principal pautado na promoção de conectividade entre a Ásia, a Europa e a África, bem como seus mares adjacentes; devendo esta desenvolver-se através de parcerias entre os países que compõem a iniciativa; com previsão de em pouco tempo desenvolver soluções comerciais mais eficazes em diferentes camadas operacionais, melhorando a rede tecnológica disponível para criar um ambiente comercial mais favorável a todos os atores envolvidos, e tornando a execução dos processos e infraestruturas atuais mais diversificadas, independentes e equilibradas (CHAN, M. 2018)

O Fórum destacou também a pretensão da China em liderar a iniciativa, reafirmando seu compromisso em promover a conectividade global e o desenvolvimento sustentável; posicionando-se, conseqüentemente, como um ator fundamental na intensificação do processo de globalização e desenvolvimento econômico mundial. Xi Jinping enfatizou também a importância da cooperação multilateral e do respeito à soberania e às leis internacionais, e

reforçou que a iniciativa é aberta a todos os países dispostos a trabalhar como parceiros para alcançar benefícios mútuos.

Além disso, foram anunciados novos e mais concretos investimentos em infraestrutura, e marcou-se também o início da fase de execução e entrega de projetos, como foi a exemplo o caso da ferrovia Mombasa-Nairobi, também conhecida como Ferrovia Standard Gauge (SGR) que conecta o porto de Mombasa no Quênia a capital do país, Nairobi. A ferrovia teve sua obra iniciada em 2013, e foi inaugurada em 31 de Maio de 2017; tendo sido majoritariamente construída e financiada por empréstimos chineses (CHAN, M. 2018). A ferrovia tornou-se instantaneamente um marco do projeto devido a seu impacto geográfico e econômico, considerando que o transporte de mercadoria entre Mombasa e Nairobi era feito por rodovias sem estrutura e frequentemente congestionadas. A nova rodovia reduziu significativamente o tempo de viagem, o custo de transporte e a integração logística de produtos e mercados, tornando o transporte mais seguro e eficiente.

Por fim, o presidente chinês anunciou a criação de novos mecanismos de cooperação, como para facilitação da coordenação e implementação de projetos; visando o compartilhamento de tecnologias e uma atuação mais próxima e com maior participação das partes envolvidas. O Fórum marcou o início oficial da fase de aplicação do projeto, e a apresentação formal para o restante do mundo do que a iniciativa BRI compreende em termos de magnitude e influência. O desenvolvimento bem sucedido da iniciativa representa na prática vantagens significativas para a RPC. Dentre elas, o destaque do país e sua liderança comercial e regional, e o favorecimento e facilitações diplomáticas advindas da multipluralidade de relações envolvidas no projeto. Mais do que isto, a iniciativa da BRI serve também a outros interesses estratégicos da política externa chinesa, que quando observados no cenário macro evidenciam a real importância do projeto para a RPC e o possível impacto da BRI a nível global.

### **3.2 Braço Terrestre de investimento: *Silk Road Economic Belt***

A Rota Terrestre, ou a parte designada da iniciativa que compõe o Cinturão Econômico da Rota da Seda (Silk Road Economic Belt), é uma rede de rotas terrestres que conectam a China à Europa através da Ásia Central, relevantes em diversas escalas por tratarem-se de caminhos cruciais para o transporte de mercadorias pesadas e em demanda de constante de abastecimento, como é o caso do petróleo, gás natural e produtos manufaturados. O braço terrestre tem recebido investimentos significativos, especialmente em países como Cazaquistão, Uzbequistão, Rússia e Polônia, conforme observado por Tracy (2019). O investimento planejado pela China para

aplicação de recursos em infraestruturas mais eficientes inclui a construção de ferrovias de alta velocidade, além da construção e revitalização de rodovias, oleodutos e gasodutos, com o objetivo de garantir o fornecimento de recursos energéticos essenciais de forma segura e eficiente.

Além da construção citada na seção anterior, podemos destacar também como um feito de grande relevância do projeto BRI a ferrovia China-Europa; rota que recebeu uma série de investimentos para revitalização e ampliação dos trechos comerciais que conectam diferentes cidades chinesas a destinos europeus, passando por países da Ásia Central e Europa Oriental, e parcialmente dentro do território russo. O trecho de maior destaque foi inaugurado em 2014, sendo a Rota Yiwu-Madrid; desenvolvida com investimentos do projeto, a rota detém atualmente o título de conexão ferroviária mais longa do mundo, com uma extensão de 13.000 quilômetros, ligando a cidade de Yiwu, na província chinesa de Zhejiang, a Madrid, na Espanha; cruzando ao longo de sua extensão países como Rússia, Bielorrússia, Cazaquistão, Polônia, Alemanha e França, segundo Tracy (2019). O desenvolvimento deste corredor ferroviário reduziu significativamente o tempo de transporte de mercadorias entre a China e a Europa, tornando a integração terrestre cada vez mais uma alternativa atraente aos ainda mais volumosos transportes marítimos.

Esses investimentos não apenas fortalecem a posição da China como um relevante ator econômico global, mas também aumentam sua influência política na região. Tão importante quanto estabelecer-se como um líder internacional em cooperação e diplomacia é estabelecer-se como liderança regional na Ásia; se posicionando com assertividade para garantir o fluxo contínuo das linhas de comércio global, mas principalmente caminhos livres de abastecimento para seu mercado interno, um ponto que ainda configura uma significativa fragilidade estratégica para a RPC.

A Rota da Seda Terrestre, embora politicamente relevante, enfrenta desafios geopolíticos mais complexos, relativamente mais distantes para os objetivos da BRI, e que tornam o projeto mais complicado em termo de execução devido à constante atuação externa e a sobreposição de interesses de outras potências no território da Ásia Central. Devido a sua importância estratégica e territorial, especialmente para estados de grande expressão, como Rússia, a Índia e o Irã, uma atuação chinesa mais incisiva pode ser interpretada contrariamente a seus interesses políticos, que incluem no momento o desenvolvimento de uma relação mais próxima e cooperacional com a Rússia, com quem divide boa parte de seu território fronteiro terrestre, o estreitamento de

laços com o Irã, considerando particularmente a intensificação de suas relações comerciais, majoritariamente voltadas para o comércio de petróleo, e a desescalada da tensão regional e territorial histórica que o país tem com a Índia, buscando estabelecer uma posição mais favorável em um dos maiores mercados do mundo, e de forma a assegurar relações diplomáticas mais seguras e estáveis no seu entorno estratégico.

### **3.3 Braço Marítimo de Investimento: *21st Century Maritime Silk Route***

A Rota Marítima da Seda ou *21st Century Maritime Route* compreende o braço marítimo de investimento do Projeto BRI, tendo como objetivo principal a construção e modernização de portos e outras infraestruturas marítimas ao longo dos países costeiros e das principais rotas marítimas de comércio na Eurásia. É possível argumentar que no contexto atual, onde a RPC vigora como principal país exportador global, em um cenário onde o comércio marítimo segue crescendo como o meio de transporte mais utilizado em larga escala para o transporte de mercadoria e insumos, que os investimentos aplicados e as relações desenvolvidas através da *21st Century Maritime Route* possam representar algumas das medidas mais significativas do projeto inteiro para a RPC, com possibilidade de impactar significativamente sua economia e influência em escala global.

A China é conhecida por ser a “fábrica do mundo”, produzindo e exportando produtos de diversos setores, em diversas escalas; desde o têxtil, com produção iniciada nos primórdios da Rota da Seda, até os eletrônicos, que pautam basicamente toda a prospecção de desenvolvimento deste século. O comércio em escala global destes produtos compreende boa parte do crescimento econômico anual chinês, e uma maior eficiência das linhas de distribuição da cadeia logística também significam para a RPC uma possível intensificação de seu fluxo comercial, o encurtamento e o conseqüente barateamento de seus processos, e a possibilidade de desenvolvimento de novos e maiores mercados, integrados a intensificação de suas relações diplomáticas e da promoção de outros acordos bilaterais (Len, C., 2015).

De acordo com o documento oficial do projeto da Nova Rota da Seda, a “*21st Century Maritime Silk Route*” visa “promover a conectividade econômica, fortalecer a cooperação entre os países ao longo da rota e criar novas oportunidades de desenvolvimento para todos os países envolvidos” (Ministério das Relações Exteriores da China, 2015). O plano inclui a construção de novos portos, a modernização de portos existentes e o desenvolvimento de hubs logísticos em locais estratégicos. A iniciativa prevê também o desenvolvimento de rotas marítimas mais

seguras e eficientes; projeto que envolve desde a modernização de frotas de navios até a implementação de tecnologias avançadas de navegação e vigilância, para garantia de uma maior segurança marítima e da livre circulação de mercadorias.

A China tem sido um ator ativo na interação com organizações internacionais e governos locais para o combate a pirataria nas rotas de comércio marítimo, especialmente próximo ao Golfo de Aden, ponto de principal acesso ao mercado Europeu desde o Continente Asiático. O projeto da *21st Century Maritime Route*, neste sentido, inclui a realização periódica de exercícios militares de ronda, que são operações de monitoramento e patrulha naval com presença militar de navios de guerra, aeronaves e outras unidades táticas em ações combinadas a mecanismos de cooperação com outros países envolvidos na iniciativa para a garantia da segurança das rotas comerciais (Len, C., 2015).

Em aspectos de segurança podemos destacar ainda a menção do projeto ao compromisso e preocupação com o ambiente marítimo contemplado pela rota, considerando que a intensificação do fluxo comercial representa também uma ameaça para o ecossistema marítimo presente na região, que compreende uma das áreas mais ricas em biodiversidade no mundo. Abrigando inclusive o Triângulo de Coral, que abrange partes da Indonésia, Malásia, Papua Nova Guiné, Filipinas, Ilhas Salomão e Timor-Leste, e é frequentemente mencionado como "Amazônia dos mares", devido à sua vasta biodiversidade marinha que inclui mais de 600 espécies de corais e recifes, aproximadamente 2.000 espécies de peixes e a presença de seis das sete espécies de tartarugas marinhas existentes no mundo. O projeto prevê investimentos para estudos de proteção e preservação da biodiversidade presente ao longo da extensão da rota, que engloba, de um ponto a outro, o Mar do Sul da China, o Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo, além de outras regiões estratégicas.

Outro foco de investimento da iniciativa são as áreas de tecnologia e inovação. A BRI tem promovido o uso de tecnologias avançadas em seus projetos, como a utilização de inteligência artificial (IA) e tecnologias blockchain para melhorar a eficiência e a transparência do comércio marítimo através da modernização dos processo de monitoramento de mercadorias e processamento de transações comerciais, prevendo também pesquisas de reformulação para otimização das rotas de navegação (Len, C., 2015). O impacto econômico esperado a partir do desenvolvimento da Rota da Seda Marítima é bastante significativo; e seus investimentos em infraestrutura têm o potencial de transformar diversas economias locais, aumentando a oferta de empregos e a disponibilidade de mercadorias, promovendo, em tese, um maior intercâmbio cultural e um desenvolvimento sustentável a longo prazo.

Dentre algumas das expressões mais relevantes do projeto podemos destacar o Porto de Pireu na Grécia, adquirido em 2016 pela empresa Chinesa COSCO, uma das maiores estatais do país no setor de transporte marítimo, que após passar por um processo de modernização financiado pela empresa, e combinado a incentivos governamentais provenientes do projeto da BRI, tornou-se um hub comercial de grande importância, convertendo-se em um dos portos mais movimentados da Europa, com impactos muito positivos para a percepção internacional do projeto, que auxiliou na criação de diversos postos de trabalho e o conseqüente impulsionamento da economia local.

A segunda das expressões de maior relevância do projeto da *21st Century Maritime Route* marca um ponto de virada importante no texto, necessário para a inserção da discussão geopolítica complementar ao projeto econômico da BRI, e sua verdadeira relevância para a República Popular da China. O Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) compreende um projeto multimodal, interseccional entre os dois braços de investimento da BRI por incluir a revitalização e construção de novas estradas, ferrovias e oleodutos que ligam o Porto de Gwadar, no Paquistão a China ocidental (HUSSAIN, F.; HUSSAIN, M., 2017).

Os investimentos totais estimados para a CPEC se aproximam dos 60 bilhões de dólares; distribuídos em projetos de diferentes categorias; como infraestrutura de transporte, energia, e desenvolvimento de zonas industriais. Sua importância e relevância advém, majoritariamente, de dois fatores: o primeiro sendo a facilitação do transporte comercial entre os dois países, contemplando também mais facilmente o acesso às províncias do noroeste da China, como Xinjiang, que é um importante centro administrativo do país, mas que ainda muito rural, se favorece dos investimentos em urbanização e desenvolvimento do comércio para a promoção de desenvolvimento. Isto por si só já representa para a RPC mudanças internas significativas, com potencial de auxiliar o desenvolvimento de áreas rurais do país em um curto espaço de tempo, contribuindo para o seu processo de modernização e expansão econômica

Já a segunda razão recai no fato de que um corredor integrado entre a China e o Paquistão dá ao país uma alternativa de acesso por mar ao seu território sem que este seja dependente da passagem pelo Estreito de Malaca; uma das passagens comerciais mais importantes do mundo, que conecta o Oceano Índico, ao Mar da China Meridional e o Oceano Pacífico. A maior parte dos produtos comercializados pela China, e especialmente seu abastecimento de petróleo e gás são dependentes da passagem pelo Estreito. Não fosse isto, os acessos ao país teriam de ser realizados através da navegação ao redor da Indonésia, especificamente contornando as ilhas de Sumatra e Java para chegar à China. Isso adicionaria uma distância significativa às viagens

comerciais, resultando em um tempo consideravelmente maior de transporte das mercadorias, e levando, conseqüentemente, ao encarecimento dos processos da cadeia logística (HUSSAIN, F.; HUSSAIN, M., 2017, 1.2: 79-95). Considerando também a questão energética, qualquer desvio na rota poderia impactar significativamente o preço e o fornecimento de recursos fundamentais ao país, assunto que configura uma preocupação crescente para a China, na medida em que sua população cresce e a demanda por recursos estratégicos, especialmente provenientes do Oriente Médio, aumenta.

Assim sendo, uma passagem que conecta o Oriente Médio diretamente ao território chinês teria um valor inestimável para o planejamento estratégico do país. A alternativa ao Estreito representa uma solução, ainda que parcial, de um grande problema de segurança da RPC, especialmente energético; mas também comercial, pois permite que o país expanda seu acesso ao mar para além de seu território, assegurando com um único projeto uma rota alternativa de grande relevância estratégica, e o estreitamento das relações comerciais com o Paquistão, um país com o qual a China mantém acordos importantes, pautados principalmente na comercialização de petróleo.

Esta parceria, contudo, tem gerado preocupações a outras potências regionais e globais, especialmente a Índia e os Estados Unidos, que temem que a crescente influência da China no Paquistão possa representar riscos de uma futura dependência econômica e política do país dos investimentos chineses. Argumentando que os acordos celebrados a partir da BRI servem objetivos estratégicos internos, aplicados através da promoção de uma espécie de “diplomacia da dívida”<sup>11</sup>, praticada contra países de economias mais enfraquecidas, e que garantem, a longo prazo, condições favoráveis e benefícios desiguais à RPC. Apesar dos desafios e controvérsias acerca do projeto CPEC, a projeção oficial é que a plena realização de seus objetivos possa gerar benefícios econômicos significativos para o Paquistão e a China, ao mesmo tempo em que fortalece a conectividade regional e global (HUSSAIN, F.; HUSSAIN, M., 2017, 1.2: 79-95).

Em suma, o objetivo central da iniciativa é produzir soluções efetivas para redução dos custos de transporte e aumento da eficiência geral da cadeia de suprimentos global; através principalmente do melhoramento da infraestrutura portuária e desenvolvimento das rotas marítimas comerciais, de forma a tornar o comércio internacional mais acessível e competitivo a todos. Apesar disto, e no que tange exclusivamente os objetivos e interesses externos da RPC,

---

<sup>11</sup> Diplomacia da dívida refere-se às práticas de um país credor que utiliza dívidas para exercer influência política e econômica sobre o devedor. Esse conceito está fortemente associado à crescente influência da China em países que enfrentam dificuldades financeiras, com conseqüências estratégicas globais. Disponível em: <<https://www.belfercenter.org/publication/debtbook-diplomacy>>. Acesso em: 05 mai. 2024.

uma maior incidência nestas zonas estratégicas significa também a expansão de seu controle e influência sob as rotas de comércio global, favorecendo sua posição enquanto principal país exportador do mundo, e suas prospecções de crescimento econômico em alçar-se a posição de maior economia global já dentro da próxima década. Mais do que isto, e talvez este regule como o fator principal desta equação, está a garantia da segurança de suas rotas de abastecimento de energia através de uma maior presença diplomática e militar nos países e territórios compreendidos pela rota. Esta multipluralidade de objetivos e interesses são algumas das razões que serviram de catalisador para designar a Rota Marítima da Seda como objeto geral e principal deste estudo.

A RPC precisa diversificar suas fontes de abastecimento energético, e garantir que este continue a ser feito de forma contínua e segura. A preocupação energética é um ponto de grande relevância na política externa chinesa e tem se refletido desta forma através de suas políticas e posição internacional. A contemplação de projetos que englobem também outros objetivos estratégicos do país podem ser considerados, num primeiro momento, apenas como uma cooperação *win-win*. Mas se analisadas outras estratégias chinesas com fundamentos similares, sejam elas de finalidade econômica ou militar, é possível visualizar que no escopo geral, a escolha de determinados pontos de interesse e financiamento podem ter um significado maior do que se percebe originalmente.

Para corroborar esta afirmação, a próxima sessão faz a apresentação da estratégia econômica chinesa representada no campo das Relações Internacionais como “Colar de Pérolas”. O conceito foi originalmente instituído nos anos 2000, anteriormente ao desenvolvimento da BRI, mas em sua similaridade regional de atuação é possível identificar elementos suficientes para afirmar que a RPC já tinha interesses atrelados a esta geografia da rota, seus portos estratégicos e recursos disponíveis antes da instituição do projeto. Portanto, este de alguma forma estaria atendendo e desenvolvendo soluções para questões relativas à política externa chinesa anteriores ao cenário atual, circunstâncias sob a qual a BRI é pautada. O conceito do Colar de Pérolas é anterior à revolução tecnológica e comercial possibilitada a partir da popularização da internet, e portanto comprova que as pretensões chinesas com determinados territórios e posições específicas que compõem a rota são mais antigas do que as condições que fundamentam o projeto; servindo na verdade a um cenário macropolítico e econômico maior que seu objetivo declarado.

A relação do país com o território que compreende a rota, neste caso, a região da Eurásia, na verdade é ainda mais antiga e mais complexa do que objetivos econômicos sugerem. Para

entender o quadro geral, entretanto, é necessário quebrar o entendimento do cenário geopolítico que compõem a Rota da Seda Marítima em sessões que expliquem, dentro de suas particularidades, as estratégias e os interesses em vigor no território em questão, bem como a extensão política dos objetivos pretendidos, e o que estes - se alcançados - significariam para o cenário político global.

### **3.4 Colar de Pérolas**

O termo “Colar de Pérolas” foi popularmente disseminado pela empresa de consultoria de defesa norte-americana Booz Allen Hamilton em 2004 para descrever a rede de portos e outras instalações portuárias que tiveram investimento chinês em construção e expansão de infraestruturas ao longo das rotas marítimas que se estendem pelo Mar da China Meridional até o Mar Vermelho. Essas bases, indicadas como “pérolas”, quando conectadas por esta rede marítima formam um “colar” estratégico que poderia, basicamente, ampliar a influência chinesa na região e lhe garantir maiores vantagens estratégicas, como a concretização de interesses econômicos e políticos.

A iniciativa do “Colar de Pérolas” refere-se, mais precisamente, a uma cadeia de portos e bases navais chinesas distribuídas em pontos estratégicos entre o litoral do país, o Oceano Índico, passando pelo Oriente Médio até chegar ao Mar Vermelho, na costa da África. Cada “pérola” faz analogia a um ponto estratégico, que são mais precisamente instalações ou portos que proporcionam ao país bases de apoio logístico e militar para agir e assegurar, através de sua atuação - e combinada a de outros Estados -, uma rede de segurança contínua na região e uma maior estabilidade das rotas comerciais (Khurana, G. S., 2008). Apesar da expressão não ser um termo formalmente utilizado pela RPC, o governo chinês tem declarado sobre os investimentos nos portos apontados como pontos do colar que estes compreendem uma iniciativa benéfica para a comunidade internacional e voltada para a cooperação, desenvolvimento mútuo, conectividade global e segurança comercial e marítima. Conceitos relacionados e que se intersectam em diversos aspectos aos objetivos do projeto BRI.

O conceito do “Colar de Pérolas” compreende a narrativa de estratégia chinesa mais alinhada às questões centrais do projeto da *21st Century Maritime Route*. Entretanto, enquanto o projeto da BRI está focado em fortalecer conexões comerciais e infraestrutura das rotas de comércio, com enfoque majoritário em desenvolvimento econômico e interdependência estatal, o Colar de Pérolas está focada em assegurar aspectos estratégicos e militares para garantir a segurança da rota e a instabilidade do comércio nela praticado (Khurana, G. S., 2008). Embora

ambos os conceitos envolvam, estruturalmente, a proteção destes caminhos e secundariamente a expansão da influência marítima chinesa (compartilhando objetivos econômicos e estratégicos), elas têm focos distintos em suas finalidades.

Por outro lado, e analisando mais precisamente os pontos estratégicos escolhidos para uma maior incidência chinesa, e neste caso, que perpassa a ideologia puramente cooperacional da BRI e se convertem em focos de atuação mais precisa e de interferência direta; os portos apontados como pérolas no conceito em questão, receberam todos investimentos provenientes da BRI. E uma vez que o conceito do Colar de Pérolas estipula justamente que estes portos são fixados em regiões e localidades chave para aumentar a presença chinesa em áreas críticas do comércio e da geopolítica global, que consequentemente aumentam sua influência em uma das regiões mais vitais do globo para manutenção e bom funcionamento da cadeia de suprimentos global. Assim sendo, o projeto da BRI serve, através de um viés econômico, a diversas outras iniciativas e posições políticas da BRI, diretamente atreladas a suas condições de hegemonia.



**Figura 3** – O Colar de Pérolas [Mapa].

**Fonte:** <https://www.china-briefing.com/news/china%E2%80%99s-string-of-pearls-strategy>.

Para destacar a importância de alguns pontos chave, que contemplam tanto o conceito do Colar de Pérolas quanto a rota de investimentos da BRI, podemos citar:

A **Base de Apoio chinesa em Djibouti** (China 's Support Base in Djibouti) é a primeira instalação militar ultramarina permanente do país fora de seu território. Localizada próximo ao Chifre da África e estrategicamente próximo ao Estreito de Bad-el-Mamdeb, rota crucial para o comércio marítimo, a base serve como uma espécie de “instalação de reabastecimento”, desempenhando diversas funções com distintas finalidades; como suporte logístico e militar para operações chinesas realizadas no Golfo de Áden em medidas de combate á pirataria, um ponto de apoio para missões de paz e operações humanitárias na África e no Oriente Médio, instalações para reabastecimento de navios, um espaço para alojamento e realização de exercícios e treinamentos militares em conjunto com outras nações que apoiam e atuam na proteção desta rota marítima que é uma das mais movimentadas do mundo. A base suporta inclui também uma estrutura para porta-aviões, uma instalação hospitalar e docas de atracação para grandes navios.

Inaugurada em 2017, a base representa um marco considerável da presença e expansão chinesa em territórios ultramarinos, e desempenha um papel fundamental em sua estratégia de expansão e maior presença internacional. A instalação, na mesma medida em que fortalece a capacidade operacional da Marinha Chinesa na defesa de seus interesses econômicos e rotas comerciais, também simboliza a representação física dessa expansão de influência. Considerando isto, a resposta internacional às funcionalidades da base podem ser interpretadas de forma mista. Primeiro, enquanto alguns Estados, organizações e analistas argumentam estas particularidades como uma ação política mais incisiva da China, expressando preocupação com questões de soberania e dependência econômica; outros têm observado a iniciativa como uma estratégia positiva, que protege interesses comerciais e de diferentes países, possibilitando uma maior segurança; causada mais do que pela China, pela intensificação de relações e investimentos conjuntos para o desenvolvimento compartilhado e crescimento coletivo.

O **Porto de Gwadar** no Paquistão é outra das “pérolas” mais relevantes no escopo da iniciativa chinesa. Localizado próximo ao Estreito de Ormuz, configura um ponto fundamental para a China na medida em que regula como uma alternativa aos caminhos do Estreito de Malaca para o transporte de petróleo e gás ao país provenientes do Oriente Médio, além de garantir acesso direto ao Mar Árábico. Atualmente, aproximadamente 80% do petróleo consumido pelo mercado chinês depende da passagem pelo estreito da Malásia, e considerando que esta é uma zona de congestionamento constante, este tem se tornando um ponto de preocupação crescente para a RPC na medida em que sua demanda por estes produtos cresce na mesma medida em que sua população e intensificação do consumo, e isto tem deixado o país em uma situação crescente de vulnerabilidade e suscetível a bloqueios de abastecimento. Outro dos fatores que corroboram

para esta preocupação, e portanto necessidade urgente de alternativa viável, é o fato de que a Índia, com sua base naval nas Ilhas Andamão e Nicobar possui influência suficiente para monitorar, e se necessário intervir no funcionamento normal do Estreito de Malaca. Os Estados Unidos também mantêm uma presença naval significativa nos Oceanos Pacífico e Índico, e portanto corroboram para uma possível instabilidade dos interesses chineses na região.

Considerando isto, argumenta-se a importância do Porto de Gwadar na medida em que sua posição geográfica possibilita um ponto de entrada alternativo que conecta o porto diretamente ao oeste da China, na região autônoma de Xinjiang, através do Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC), parte fundamental da Iniciativa da BRI. Esta conexão terrestre se apresentou como uma rota mais curta e eficiente para o transporte de petróleo e outros produtos ao país, que atualmente levam cerca de dois a três meses para percorrer o Oceano Índico até o território chinês. Um oleoduto a partir de Gwadar reduziria o trajeto para apenas 2.500km. Esses planos colocam a China em uma posição de formação de um eixo-geopolítico importantíssimo com o Irã e o Paquistão, diminuindo significativamente a dependência da China do Estreito de Malaca, um fator de suma importância estratégica e política para o país (HUSSAIN, F.; HUSSAIN, M., 2017). Por fim, serve como um hub logístico que permite a intensificação da presença naval chinesa na região, contrapondo as vantagens até então asseguradas por outras potências com maior presença, que ameaçam suas condições de segurança e abastecimento; um movimento significativo para diminuição de sua vulnerabilidade frente a sua dependência de importação de recursos energéticos.

**O Porto de Kyaukpyu em Mianmar** é outro dos projetos designados do “Colar de Pérolas” que tem sua principal vantagem aterrada no fato de que configura uma alternativa para escoamento de mercadorias ao mercado chinês por via distinta ao Estreito de Malaca, auxiliando na redução da dependência do país deste gargalo comercial que é de suma importância para o abastecimento de insumo energéticos e commodities no mercado interno. O porto facilita a conexão desde o Oceano Índico, proporcionando uma alternativa terrestre ao Estreito de Malaca através de um corredor que se inicia no mar e flui até as províncias do sudoeste chinês, oferecendo uma opção de transporte de via mais curta para o trânsito rápido de petróleo e gás natural ao país. Com base nisto, e sob o escopo do braço terrestre de investimentos do projeto BRI, iniciou-se a construção de um gasoduto e um oleoduto que ligam Kyaukpyu, em Mianmar, à província chinesa de Yunnan. O Gasoduto foi inaugurado ainda em 2013, quando o projeto da BRI foi inicialmente mencionado, mais uma vez evidenciando a estratégia contínua e em larga escala chinesa de intensificar sua rede de relações e investimentos através da implementação de

novas políticas para tal finalidade. Já o Oleoduto Myanmar-China foi inaugurado em 2017, com a instituição plena do projeto da BRI, ambos se encontram em atividade operacional até o momento.

As relações com Mianmar auxiliam a RPC em seu projeto de expansão e influência no Sudeste Asiático, desempenhando um papel significativo na estratégia de proteção energética chinesa. A alternativa de trânsito aumenta significativamente a segurança energética do país, removendo um fator determinante e diminuindo os impactos de uma de suas principais fragilidades internacionais. Outros dos benefícios colhidos pela China é que a promoção deste corredor auxilia no desenvolvimento de províncias chinesas menos desenvolvidas, ao melhorar o acesso de mercadorias e energia, assim como uma maior conectividade e modernidade das intercessões e conexões internas do país. Para Myanmar as vantagens recaem majoritariamente no reforço econômico fomentado pelos investimentos, e na modernização de diversos setores internos do país, provenientes da modernização das linhas de transporte e infraestruturas portuárias e ferroviárias que compõem o projeto. Apesar da relação entre os países ter gerado, em tese, bons frutos para ambos até o momento, a presença chinesa em Mianmar tem levantado questionamentos acerca da crescente dependência do país dos investimentos chineses, posicionando a China como um fator indispensável para o desenvolvimento regional, o que pode acabar por impactar a soberania do país. Em suma, a maior presença chinesa no país tende a fortalecer seus esforços para consolidar uma maior presença no sudeste asiático, e o projeto em Mianmar sendo a materialização dos projetos de expansão para novas rotas e formas de pensar a cadeia de suprimentos global.

**O Porto de Hambantota** no Sri Lanka configura um elemento fundamental para entender a relação de causalidade proposta na hipótese deste trabalho, servindo como um objeto de estudo completo para identificação de elementos que corroboram para a ideia de que a China estaria a utilizar-se das infraestruturas e “dividendos” provenientes de seus investimentos do projeto BRI para alcançar objetivos internacionais que vão além do guarda-chuva de cooperação e desenvolvimento mútuo.

Devido à sua localização privilegiada e proximidade com algumas das rotas marítimas comerciais mais importantes do mundo, sendo a última “barreira” para acesso ao Mar Árábico a partir do Sudeste asiático, o porto de Hambantota já é objeto de interesse da República Popular da China desde há muitos anos. Os primeiros investimentos chineses no país foram realizados ainda em 2007, uma década antes do projeto da BRI ser oficialmente lançado, e o país foi responsável por encabeçar diferentes projetos de infraestrutura que tinham como objetivo a

modernização das instalações portuárias no país, que serviriam para baratear e otimizar o fluxo comercial na região, impulsionando o crescimento econômico do Sri Lanka e transformando o país em um hub logístico estratégico, facilitando o comércio e a movimentação de mercadorias, e favorecendo assim interesses compartilhados de ambos os países.

Com o passar dos anos, entretanto, não se obteve exatamente o retorno desejado. A receita gerada pelos investimentos não era suficiente para cumprir os objetivos desejados, e sequer para a cobertura das novas obrigações financeiras do país com a RPC. O agravamento da crise econômica no país levou a impossibilidade do pagamento destas dívidas, o que desencadeou uma sequência de ações que culminaram na revisão de seus acordos.

Evidenciado que o país não seria capaz de cumprir com suas obrigações e os altos pagamentos referentes aos investimentos chineses, a RPC propôs ao país em 2017 um novo acordo; que uma vez mais objetivava beneficiar dois países, e previa basicamente, - e agora já sob o escopo do projeto da BRI oficialmente lançado no mesmo ano -, o perdão parcial da dívida em troca da concessão do porto de Hambantota para administração e desenvolvimento por empresas chinesas por um período total de 99 anos. A China Merchant Port Holdings assumiu o controle do porto, e tem comandado suas operações desde então.

Os termos do contrato anterior não incluíam concessões tão longas, e esta foi a razão principal pela qual a resposta da sociedade internacional ao acordo foi majoritariamente negativa, e voltada para a intensificação dos argumentos e atores a relacionar a atuação chinesa ao conceito de “diplomacia da dívida”, e a preocupação internacional com o fato da RPC estar possivelmente utilizando-se destes investimentos para obtenção de objetivos estratégicos internos. O conceito em questão foi desenvolvido em 2018 pelo Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS) para referenciar justamente a prática de países, geralmente grandes potências econômicas, como a China, poderem nos termos da lei oferecerem empréstimos de alto valor a nações menos desenvolvidas, e em muitos casos, as vantagens obtidas quando estes países enfrentam dificuldades para quitar estas obrigações; que conseqüentemente garantem ao país credor a possibilidade de rever os termos do contrato em permutas associadas ao não cumprimento da dívida. O país credor passa então a posição de poder exercer pressão econômica e política ao país devedor, de formas que muitas vezes incluem a exigência de concessões estratégicas, como a presença e direito de exploração e pesquisa de estado estrangeiro em reservas nacionais de recursos naturais, ou a concessão para utilização e monitoramento de infraestruturas físicas nacionais, como portos e aeroportos; situação que configura exatamente os detalhes do caso em questão.

Em sua totalidade, a resposta internacional ao projeto BRI tem sido mista, refletindo tanto os argumentos acerca das oportunidades econômicas que a iniciativa oferece quanto às preocupações atreladas ao risco de endividamento e perda de soberania em alguns dos países envolvidos no projeto. Enquanto algumas nações abraçaram a iniciativa como um meio de se beneficiar dos investimentos para aceleração de seu desenvolvimento econômico; outros atores e analistas seguem preocupados com a viabilidade econômica do projeto e o estabelecimento desta nova dinâmica nas relações internacionais, considerando que no mundo moderno, uma dependência financeira pode converter-se facilmente em uma influência política.

A teoria da diplomacia da dívida, portanto, oferece uma lente analítica importante para o entendimento geral das implicações da BRI, fornecendo um quadro conceitual para entendimento de como o poder econômico pode se traduzir em influência política no mundo moderno. Esse conceito destaca a importância de considerar não apenas os benefícios econômicos imediatos, mas também as possíveis consequências geopolíticas. Em suma, a prática é considerada duvidosa pois deixa os países devedores vulneráveis à influência estrangeira, contribuindo para o enfraquecimento de suas soberanias, e a consequente intensificação do poder internacional de outro Estado, e o impacto disto a longo prazo na autonomia econômica e política de outros países. Configura, portanto, uma prática de aspirações fundamentalmente hegemônicas, que sob aplicação de estratégias *soft-power* pode ser danosa, e é justificável, no mínimo, a observação e controle das Instituições Internacionais para que situações mascaradas sob a bandeira de cooperação e crescimento mútuo não ocorram sem a devida regulamentação.

Neste contexto, os investimentos chineses podem ser percebidos como uma manobra para aumento de sua influência em regiões, países, e economias chave para concretização de objetivos internos e aspirações próprias, evidenciando a complexidade da interação entre concessões econômicas e interesses geopolíticos. A resposta do país, e da outra parcela da comunidade internacional, entretanto, é que apesar de esta não ser uma solução ideal, é uma forma efetiva de auxiliar e abrandar a crise enfrentada pelo Sri Lanka, e concede ao país a continuação das relações entre os dois Estados e mais tempo para recuperação econômica.

Fato é que, de uma forma ou de outra, o caso concreto do porto de Hambantota exemplifica uma vontade chinesa em expandir sua presença econômica e diversificar suas relações diplomáticas desde muito antes da oficialização do Projeto BRI. Investimentos como o de Hambantota servem para evidenciar uma visão estratégica chinesa mais ampla e de longo prazo. De fato, o país tem pretensões de aumentar seu acesso a mercados e garantir melhores condições comerciais a partir do estreitamento de relações com outros Estados, garantindo acesso duradouro a rotas logísticas fundamentais para sua economia e fortalecimento da presença

internacional. O projeto BRI quando lançado foi de certa forma um fortalecimento destas premissas, e é por isto que a intensificação destas relações feitas através de investimentos chineses em casos similares ao do Sri Lanka evidenciam, no mínimo, razões para uma preocupação internacional de que estas “relações comerciais” estejam a ser feitas de forma enviesada. Imagine que esta situação se repita com outros Estados: e aplicadas soluções similares, a China garanta gradativamente mais uma presença contínua em territórios e pontos estratégicos, ameaçando a economia e a soberania de diversos Estados.

Quando oficialmente lançado, o BRI passou a integrar e formalizar muitas dessas iniciativas preexistentes, e por esta razão o caso do porto de Hambantota configura como um bom exemplo para a hipótese apresentada pelo trabalho, de que após sua instituição, existem condições para afirmar que a China estaria de fato utilizando-se do projeto da BRI, e neste caso, especificamente da *21st Century Maritime Silk Route* para alcançar objetivos estratégicos internos.

Em suma, em termos de política externa chinesa, para os analistas responsáveis pela criação e popularização do termo, o objetivo principal do "Colar de Pérolas" seria assegurar as linhas de abastecimento energético e comerciais da China, auxiliando em sua projeção de poder através de apoio econômico e ampliação de presença militar em pontos marítimos estratégicos do globo (Khurana, G.S., 2008). Esta diverge da iniciativa da BRI na medida em que foca, majoritariamente, em questões de estratégia e segurança comercial, enquanto a outra objetiva inicialmente a promoção de relações econômicas e comerciais. Neste sentido, é plausível a preocupação da comunidade internacional com infraestruturas desenvolvidas através do projeto BRI (neste caso, pautadas em cooperação e desenvolvimento coletivo), sendo adaptadas ou utilizadas para fins de cunho político e estratégico. De todo modo, embora algumas dessas instalações possuam condições para uso militar, são em sua maioria apenas portos comerciais. E com exceção da discussão acerca da “diplomacia da dívida”, qualquer aparato militar neste contexto tem sido usado, ao menos até o momento, para promoção de uma segurança compartilhada na região, com exercícios realizados em coparticipação com outros Estados, e direcionados principalmente para vigilância, monitoramento, e combate a pirataria.

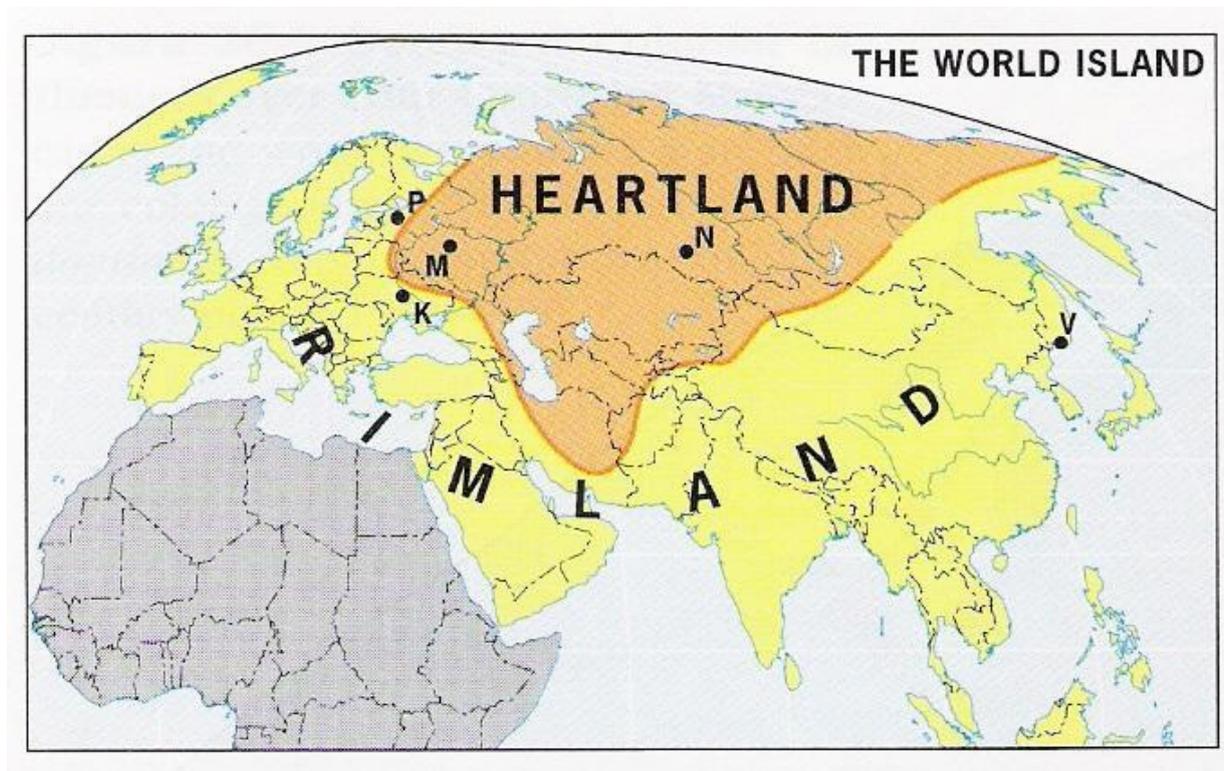
Ainda assim, é possível afirmar após análise de todas as variantes que o Colar de Pérolas evidencia uma vontade chinesa de projeção militar e econômica internacional que é anterior ao projeto de revitalização da Nova Rota da Seda. A correlação de alguns pontos de atuação entre as duas estratégias é, de certa forma, comprovação de que o projeto da BRI se alinha, no cenário macro, a outros objetivos da política externa chinesa. Sendo de certa forma, uma “versão

moderna” de sua presença original, uma espécie de formalização do conceito do Colar de Pérolas. Apesar disto por si só fornecer indicadores de que a BRI contempla muito mais do que um corredor econômico integrado, a hipótese do trabalho se confirma ainda mais quando saímos do escopo de planejamento econômico, e passamos ao escopo geopolítico e militar, apresentando outras estratégias chinesas voltadas para a região que compreende a Nova Rota da Seda, mas que tem seus objetivos pautados em desdobramentos políticos, como o controle de pontos estratégicos do comércio internacional, sua segurança energética e a promoção de influência geopolítica em uma das regiões de maior instabilidade e relevância do globo. Para entender, entretanto, as particularidades e relevância da região da Eurásia na política internacional, faz-se necessário o aprofundamento de duas Teorias de RI: O *Heartland* e o *Rimland* da Eurásia.

### **3.5 A Eurásia enquanto zona pivô do interesse global**

Ao avançarmos na discussão, dando uma pausa na narrativa econômica e de cooperação que pautam oficialmente a iniciativa; e adentrando nos ramos da geopolítica e das relações internacionais, é possível perceber que a BRI tem o potencial de ser a iniciativa internacional mais importante do mundo moderno, pois mescla-se ao ramo das relações internacionais através de uma nova ótica diplomática para tratar questões geopolíticas históricas. Apresentando diversas camadas que, quando analisadas, culminam em uma rica discussão para o tema de estudos marítimos e das relações internacionais, traçando prospecções que podem ter consequências em diversos âmbitos da sociedade, e um potencial de alterar a balança de poder global.

Para falarmos sobre a relevância geopolítica e estratégica da Rota da Seda precisamos lembrar que estes caminhos estiveram no centro do interesse global não apenas à época dos grandes impérios, mas também durante dois outros momentos fundamentais para a estrutura global que conhecemos hoje, a partir da introdução de duas Teorias das Relações Internacionais, que se complementam, dadas as condições geopolíticas mundiais quando de seu desenvolvimento, e que ajudam a lançar uma luz no contexto atual de um dos embates mais relevantes das relações internacionais.



**Figura 4** – The Heartland and the Rimland [Mapa]. **Fonte:** [https://www.researchgate.net/figure/The-Heartland-and-the-Rimland-Note-This-figure-provides-the-geographical-spread-of\\_fig1\\_378802854](https://www.researchgate.net/figure/The-Heartland-and-the-Rimland-Note-This-figure-provides-the-geographical-spread-of_fig1_378802854).

A Teoria do Heartland foi desenvolvida por Halford John Mackinder (1861-1947), um geógrafo inglês, e argumenta sobre a importância geopolítica e estratégica da Região conhecida como Eurásia, e mais precisamente seu “*inner circle*”, denominado por ele como “*Heartland*”. Para Mackinder, o *Heartland* seria, em termos de Política Externa “*the geographical pivot of history*” (1904). Conforme explica, a disputa pela hegemonia global pode ser percebida a partir de dois pólos antagônicos; sendo eles o poder naval e o poder terrestre.

A Teoria de Mackinder, aplicada ao contexto geopolítico da época, atenta-se ao fato de que, no caso do surgimento de uma super potência terrestre, esta poderia vir a representar uma real ameaça ao poderio naval da Inglaterra. Pois se uma aliança significativa dominasse o supercontinente, esta poderia facilmente subjugar a hegemonia do país, superando-a em número de armas, soldados, navios e até mesmo se tornando uma ameaça nuclear (Bandeira, 2013), o que poderia vir a causar uma alteração permanente no *status quo*. Para Mackinder, esta aliança encontrava-se representada principalmente na relação da Alemanha com a Rússia. E foi buscando fundamentar esta afirmação que o autor introduziu a ideia da região da Eurásia como área de controle fundamental para projeção de poder em escala global.

A Eurásia, ou Euro-Ásia, também chamada por Mackinder de “Ilha Mundial” compreende - como o nome sugere - uma extensão de terra que se estende da Europa à Ásia, mais precisamente englobando os atuais territórios da Armênia, Azerbaijão, Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Turcomenistão, Uzbequistão, a Sibéria Ocidental e parte do Paquistão. Seus limites fronteiriços correspondem a China, boa parte da extensão do território Russo, e ainda a Índia e o Irã. Coincidentemente, ou não, compreendendo uma região central no corredor comercial da Nova Rota da Seda.

A teoria do *Heartland* consiste na argumentação de que essa extensão de terra, situada mais precisamente entre a Ásia Central e o Mar Cáspio, seria na verdade “*the greatest natural fortress on earth*” (Mackinder, 1904), uma espécie de “*closed-heart*”. Que uma vez dominado, garantia ao Estado detentor segurança absoluta contra ameaças externas provenientes de via marítima; devido a disposição de saída de seus rios, escape para o mar Mediterrâneo, e acesso ao Oceano Ártico. Ou seja, sua disposição geográfica não apenas inviabiliza qualquer inimigo de alcançar o interior do território por mar, esgotando portanto qualquer esforço de guerra da época; mas também dava ao Estado detentor uma rota de fuga privilegiada para mar aberto, sem possibilidade de contorno do inimigo, dada sua disposição fronteiriça voltada para o território Russo. O *Heartland*, portanto, seria inacessível aos avanços de uma potência marítima devido a barreiras naturais provenientes de montanhas e desertos que cercam seu território pelo Norte, Sul e pelo Leste, possuindo apenas uma abertura direta para o mar, a partir do território Russo.

Essa disposição, e a influência que a Rússia já exercia no território foi o que motivou Mackinder a escrever sobre o perigo de uma aliança com a Alemanha. O “*North German Plain*” colocaria a Rússia exatamente na posição privilegiada de escoamento para o mar por vias fechadas, permitindo que seu controle pudesse se expandir para outros continentes. E mais, a partir do Oriente Médio, conhecido desde àquela época como a chave da comunicação marítima mundial (Bandeira, 2013). Mackinder reconhece a importância do território enquanto *Geopolitical Axial*<sup>12</sup>, e afirma que esta advém da realidade de que o Estado que controlar a Eurásia estará controlando dois dos três polos econômicos mais produtivos e avançados do mundo. Mais do que isto, o Estado capaz de dominar a Eurásia seria detentor do território que comporta cerca de dois terços de todas as reservas e fontes de combustíveis naturais existentes

---

<sup>12</sup> A definição de "geopolitical axial" refere-se à ideia de que certas regiões geográficas possuem uma importância estratégica desproporcional no cenário global devido a fatores como localização, recursos e influência política. Estas regiões atuam como pivôs ou eixos em torno dos quais giram as dinâmicas de poder internacional. A noção é utilizada para entender a complexidade da geopolítica e os interesses dos atores estatais e não estatais. Cohen, Saul B. "Geopolitics: The Geography of International Relations." 2009

no mundo. Isto, somado à dependência - ainda atual - que muitos países têm do abastecimento de petróleo e gás provenientes das reservas do Oriente Médio, facilita o entendimento do porque, a partir de uma óptica expansionista, aumentar sua zona de influência na região seria uma questão fundamental.

Mackinder entendia, ao desenvolver a teoria em 1904, que já não existiam mais regiões relevantes no mundo que não tivessem, ao menos, algum tipo de relação comercial ou política com outro Estado. O autor justifica esta afirmação na ideia de que as relações internacionais já se intencionavam de tal maneira, que uma decisão tomada na Europa - na época, centro do mundo - iria refletir em países geograficamente distantes, como a China; mas também o contrário; decisões políticas provenientes de países menos relevantes no cenário internacional (não-hegemonos, porém de suma importância estratégica) poderiam interferir diretamente no centro da política mundial. Esta é justamente a condição que acomete os países da Eurásia; bem como seu entorno, compreendendo os países do Cáucaso e do Oriente Médio (Bandeira, 2013).

A teoria do *Rimland* é complementar a teoria do *Heartland* e também foi abordada por Mackinder em sua obra “*The geographical pivot of History*” (1904), entretanto sob a denominação de “*Inner or Marginal Crescent*”. O termo “*Rimland*” foi incorporado aos estudos de geopolítica e estratégia por Nicholas Spykman (1893-1943), em sua tese publicada em 1944, denominada “*The Geography of Peace*”. A teoria desenvolvida por ele questionava a afirmação de Mackinder de que o controle do *Heartland* seria o passo mais importante para a dominação da *World-Island*. (Bandeira, 2013).

Para Spykman, um geógrafo americano graduado na Universidade da Califórnia, a importância da teoria do *Rimland* se baseava nas condições de política externa e geográficas dos Estados Unidos da América. Conforme o desenha, o país seria uma espécie de ilha rodeada por dois Oceanos e ‘inacessível’ a seus inimigos por via marítima, dada a extensão geográfica que o separa de seus vizinhos mais próximos. Privilegiado, portanto, por não precisar se preocupar com ameaças iminentes (Bandeira, 2013). Embora o Continente americano fosse naturalmente protegido por seus Oceanos, também se incentivava uma projeção de poder e influência para além de suas costas. Investir em tecnologia marítima era uma forma de garantir supremacia no controle de outras rotas marítimas, sendo esta possivelmente a principal razão por trás da visão estratégica do *Rimland*; que consiste basicamente na ideia de promover a política externa americana a partir da exploração e projeção de influência na região da Eurásia por vias marítimas. Considerando já serem pioneiros e detentores de tecnologia naval avançada, este conhecimento poderia representar para os americanos uma vantagem frente a outros Estados, e portanto uma

conquista estratégica significativa, considerando principalmente que a região em pauta representava na época a principal rota de comércio mundial.

O *Rimland* seria, mais precisamente, a faixa costeira que cerca o *Heartland*. Correspondendo mais precisamente aos territórios da Escandinávia, Europa Ocidental, Europa Central, o Subcontinente Indiano, o Sudeste e o Extremo Ásia, bem como a Turquia e o Oriente Médio. Ele é composto não apenas por boa parte das reservas estratégicas existentes no mundo, mas também serve de lar para cerca de quatro quintos de toda a população mundial. Levando em consideração o viés comercial aplicado por Spykman para o desenvolvimento de sua teoria, esta condição por si só tornava o *Rimland* a zona pivô mundial para fins de dominância e estratégia, dada a extensão de seu mercado em potencial (Bandeira, 2013).

Para além disso - e mais importante - figura o fato de que as rotas marítimas que compreendem o *Rimland* são algumas das mais rápidas e de fácil navegação do comércio marítimo internacional. Grande parte da escala comercial global depende da passagem de mercadorias pelos territórios pertencentes ao *Rimland*, especialmente as rotas de abastecimento de petróleo e gás que fluem para a Europa e os Estados Unidos. Não coincidentemente, o *Rimland* corresponde a uma parcela significativa da zona costeira e rotas marítimas contempladas no plano de execução da BRI, contando com investimentos tanto no escopo terrestre do Cinturão Econômico da Rota da Seda, quanto na Rota da Seda Marítima do Século XXI.

Contrariando a teoria de Mackinder, para Spykman o *Rimland* seria a zona onde o poderio naval permanece relevante, ao garantir a obtenção de vantagens de navegação a partir de suas rotas privilegiadas e da possibilidade de movimentação rápida ao longo do território, o que possibilitaria ao Estado detentor antecipar-se em relação à ataques inimigos (SPYKMAN, 1944 apud. BARRETO, 2013). Tendo desenvolvido o conceito do *Rimland* no contexto pré Guerra Fria, quando as relações comerciais já ocupavam um patamar significativo no cenário internacional, e a superpotência a ser analisada não era mais o Reino Unido, e sim os Estados Unidos; o desenvolvimento de uma teoria que apresentava novamente o poderio naval como cerne de poder global tornava-se naturalmente mais relevante. Pela visão dele, após a Primeira Guerra Mundial, a importância do *Heartland* perde território, pois o controle do *Rimland* possibilitaria não apenas a contenção da ameaça Soviética, caso esta obtivesse sucesso no controle do *Heartland* (dadas as condições geográficas da Rússia), mas também contemplava o que seria a atual expressão de poder num contexto capitalista: o controle do mercado por vias logísticas, econômicas, e a partir do alcance do maior número de pessoas e territórios.

Em suma, a teoria do *Rimland* consiste na afirmação de que, na verdade, o *Heartland* não é a área mais fundamental para a dominação global. Mas sim a extensão costeira e algumas milhas marítimas ao redor de seu território, compreendendo parte da Europa Oriental e Ocidental, e o Oriente Médio. Ou seja, uma espécie de Zona Tampão (*Buffer Zone*) invertida, um espaço entre o poderio terrestre e naval, que no contexto da Guerra Fria, quando a União Soviética mantinha boa parte do território sob controle (valendo afirmar que foi basicamente apenas durante este período que o território foi, quase que em sua totalidade, controlado por uma única Potência), o mais importante não era a conquista da região por terra, mas sim impedir que os avanços comunistas transbordassem da ilha para o restante do mundo.

A teoria é interessante pois ao retomar a importância do poderio naval, não enxerga-o apenas como ferramenta de ataque, mas também de contenção. E principalmente estratégico, pois conforme citado anteriormente, o cerne da questão para Spykman era a relevância do mercado, do comércio, para efetiva exercício de poder sobre outros Estados. E uma vez que as principais vias de relação comercial no mundo dão-se por movimentação marítima, o controle do *Rimland* tornou-se naturalmente mais importante que o controle do *Heartland*. Para Spykman, a dominação mundial ocorreria através do controle dos mares, e das principais rotas de comércio.

Para explicar as vias de dominação do *Rimland*, Spykman destaca a importância, e existência de duas Ilhas Exteriores, correspondentes ao território da África e da Austrália. Segundo afirma, ao controlar a África, o Estado detentor controlaria o Mar Mediterrâneo, e ao controlar a Austrália seria detentor das rotas de comércio do Mar Asiático (englobando os territórios do Japão, Filipinas, e Indonésia), o que daria ele domínio das principais rotas de passagem comercial; tanto para negócios, quanto para bloqueio. Durante a Guerra Fria, as alianças americanas com países do *Rimland*, ou das Ilhas Exteriores, foram fundamentais para os Estados Unidos em sua estratégia de contenção comunista.

A relevância das Ilhas Exteriores pode ser observada também nos conflitos modernos, tanto na concepção da política externa americana, quanto de outras potências globais, especialmente a China. Ao desenvolver sua tese em 1904, Mackinder já apontava a China como uma possível ameaça substituta ao que fora a Alemanha durante as Grandes Guerras. Afirmando que uma aliança entre a Rússia e a China teria potencial de afetar significativamente a balança de poder na região da Eurásia. A aproximação entre os dois países é especialmente desfavorável para os interesses americanos, considerando principalmente a crescente atuação da China como *key-player* no jogo por zonas de influência na Eurásia.

No cenário internacional atual, ao mesmo tempo que é fundamental para a Rússia estreitar ainda mais os laços comerciais e diplomáticos com a China, considerando que o país já vigora

como seu principal parceiro comercial; a crescente demanda dos Estados Unidos de produtos chineses coloca o país em uma posição central entre as outras duas principais potências econômicas com interesses estratégicos na região. As condições ficam especialmente desfavoráveis para os EUA quando considerado o papel dos Blocos Econômicos no cenário internacional. Para além da vigência do Tratado de Xangai, que prevê cooperação militar, econômica e política entre a China e a Rússia, podemos destacar também a atuação conjunta dos países na instituição do BRICS, um agrupamento econômico formado em coparticipação com a Índia, a África do Sul e o Brasil para cooperação e desenvolvimento mútuo das principais potências econômicas emergentes do globo. De certa forma desafiando a ordem econômica atual, majoritariamente dominada por potências ocidentais e instituições financeiras como, o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial (PAUTASSO D., 2019).

Brzezinski já apontava em seu livro "O Grande Tabuleiro de Xadrez" (1997) a importância de evitar que uma coalizão anti americana se formasse na Eurásia, e neste contexto, o fortalecimento econômico chinês ancorado em acordos comerciais com parceiros como a Rússia, e seu crescimento tecnológico atrelado a uma militarização capaz de ameaçar a soberania americana significa exatamente isso, pois afasta diretamente a China de qualquer dependência americana para a obtenção de objetivos; o que é especialmente ruim quando a economia americana é tão dependente da economia chinesa para tratar de financiamento de assuntos externos.

A RPC por sua vez utiliza-se desta plataforma econômica enquanto principal país exportador do mundo para a promoção de uma imagem de liderança comercial e regional pautada em objetivos cooperacionais e de bem comum. Um Estado preocupado com objetivos coletivos e disposto a liderar iniciativas para benefícios gerais a nível global. As diretrizes da BRI, neste contexto, servem esta iniciativa. Entretanto, quando aplicadas cirurgicamente a pontos estratégicos da região da Eurásia abrem margem para o questionamento de que, se para além do escopo comercial, esta liderança e possível dependência provocada pela RPC a outros países, que se segue de uma presença maior do país em pontos chave do comércio internacional e foco energético não esteja a servir não sirva justamente objetivos mais amplos e atrelados ao controle da Eurásia enquanto zona pivô do interesse global.

#### **4 DESAFIOS ESTRATÉGICOS E O CENÁRIO GEOPOLÍTICO**

A BRI, ainda que contendo todo o seu escopo pautado na ideia de cooperação e livre comércio, para alguns atores internacionais compreende, em outras palavras, a repaginação das

teorias de Mackinder e Spykman, ainda utilizadas cem anos após a sua criação. Contempladas, entretanto, a partir de um contexto moderno e globalizado, pautado nos princípios do mercado e da paz democrática. Mascarado sob uma ótica promovida pelas Instituições Internacionais, a iniciativa compreenderia na verdade uma forma de exercer poder e influência sobre outros Estados, mais fracos, na zona de influência geopolítica mais ativa do mundo, fortalecendo, antes de mais nada, interesses da política externa chinesa e de seus aliados.

Ao analisar a aplicação temporal de cada teoria, vemos que a Teoria do Heartland pautava-se no medo da Alemanha firmar em aliança com a Rússia, comprometendo a hegemonia inglesa. Durante a Guerra Fria, o medo era novamente o controle e projeção de poder soviético para fora do território controlado. O recorte atual é a ameaça a hegemonia americana proveniente de uma crescente dominação comercial e tecnológica chinesa, e a possível solidificação de um bloco antiamericano formado entre a Rússia e a China, voltado para o controle estratégico da região da Eurásia (BRZEZINSKI, 1998).

Pelas razões apresentadas argumenta-se que o projeto chinês compreende uma relevância muito mais significativa para o campo das relações internacionais e estudos marítimos do que uma análise superficial de acordos econômicos sugere. Os acordos comerciais são impreterivelmente muito importantes, tendo em vista que a economia chinesa é pautada majoritariamente em seu volume de exportação dos mais diversos produtos, mas para entender as implicações totais do projeto BRI para a política externa chinesa e para a balança de poder global, faz-se necessário uma análise mais profunda, que complementar ao escopo econômico, atende a objetivos militares e estratégicos na região da Eurásia, especialmente no que diz respeito ao braço marítimo do projeto, o *21st Century Maritime Route*. Dentre as expressões mais relevantes do país podemos destacar sua atuação no território compreendido pelo conceito da *Four Seas Strategy*, especialmente no Mar do Sul da China.

#### **4.1 *The Four Seas Strategy***

A “*Four Seas Strategy*” (Estratégia dos Quatro Mares) é um conceito desenvolvido para explicar a crescente presença chinesa nos quatro principais corpos marítimos que circundam a extensão costeira de seu território, considerados de vital importância para a segurança nacional e afirmação de sua liderança regional. A RPC tem se utilizado de diferentes meios para consolidar o controle e uma crescente influência na região, a partir de reivindicações geográficas, presença militar e utilização de aparato naval para contenção da atuação de outros Estados. A “*Four Seas*

Strategy" teria como objetivo principal garantir uma maior presença naval da China no Mar da China Meridional, no Mar da China Oriental, no Mar Amarelo e no Mar de Bohai, além da garantia e segurança das rotas comerciais marítimas, fundamentais para os interesses econômicos e políticos do país (Zhang, F., 2019).

Essa estratégia envolve investimentos massivos em tecnologia para desenvolvimento de novos aparatos de defesa naval, como navios de guerra, submarinos, aeronaves, mísseis e infraestrutura de portos, além de bases estrategicamente localizadas e outras infraestruturas navais. O investimento Chinês no fortalecimento de suas capacidades navais passou a um patamar de nova importância a partir dos anos 2000, considerando, entre outras razões, o crescimento econômico do país atrelado ao comércio marítimo, e sua dependência em importação de commodities e energia (Zhang, F., 2019). Sendo o principal meio de transporte de mercadorias utilizado na atualidade, o comércio marítimo desempenha um papel crucial no crescimento econômico Chinês e seu desempenho enquanto segunda maior economia global. Considerando aspectos estratégicos, é fundamental a proteção de seus mares cerceados e rotas fundamentais para manutenção deste status e garantia de um escoamento e recessão segura de recursos fundamentais. Para tanto, focam seus esforços de controle e projeção de influência no contexto da "Four Sea Strategy" em quatro principais corpos de água:

**O Mar de Bohai** compreende o corpo d'água mais próximo e cerceado da RPC. O *inner-circle* da estratégia, no nordeste da China, localizado próximo a Pequim e Tianjin. O mar de Bohai desempenha um papel estratégico, econômico e militar vital para o país. Devido a sua localização próxima da capital, Pequim, epicentro do poder político e administrativo, é de suma importância para a RPC manter suas águas controladas e seguras de ameaças externas. O controle da região é questão prioritária de segurança nacional, configurando uma última barreira da *buffer-zone* (zona-tampão) para proteção da região mais importante da RPC. Dada sua natureza fundamental, o mar de Bohai é o único dentre os quatro mares considerados na estratégia não exposto à navegação internacional direta. Devido, primeiramente, a sua natureza geográfica mais interna, mas principalmente por seu fator geopolítico, compreendendo uma localização vital para proteção política e econômica da China.

Rico em recursos naturais, o Mar de Bohai contém vastas reservas de petróleo e gás que são fundamentais para o abastecimento energético da RPC. Considerando sua crescente demanda e dependência significativa da importação destes recursos, especialmente do Oriente Médio; o Mar de Bohai contribui significativamente para uma maior auto-suficiência energética chinesa. Suas reservas são ativamente exploradas pela China National Offshore Oil Corporation

(CNOOC), uma das principais empresas estatais de energia do país, e tem quase a totalidade de sua produção consumida internamente, reforçando sua importância estratégica e econômica. A área configura ainda um foco crucial para pesca, e um hub comercial vital para conexão entre os principais portos do país, como Tianjin.

Uma vez dentro de sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE), a China possui direitos universais sobre a exploração do Mar de Bohai, conforme determina a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS, 1982); e diferente de outras áreas marítimas representadas na estratégia, esta não é foco de disputas territoriais, representando uma zona de controle estabelecido e de forte soberania nacional que contribui para a segurança interna chinesa, a proteção de seus interesses econômicos e militares, e o fortalecimento de suas fraquezas geográficas e energéticas.

O **Mar Amarelo** fica localizado entre a península de Shandong e a Península Coreana, o Mar Amarelo serve a RPC como uma barreira natural para acesso a cidades de grande relevância econômica, como Qingdao e Dalian. Os portos de Qingdao e Tianjin são alguns dos mais movimentados do mundo, e dependem do escoamento e recebimento constante de mercadorias e produtos transitados pelo Mar Amarelo. Considerando seu volume comercial, configura uma zona de vital importância para a economia chinesa, a proteção de seus territórios e vias de trânsito marítimo vitais, e conseqüentemente, constância de seu abastecimento e fluxo de sua balança de exportação.

Considerando sua relevância estratégica, o Mar Amarelo é palco de uma constante e crescente presença militar chinesa, contrariando interesses na disputa travada pelo território com a Coreia do Sul e a Coreia do Norte. Dada sua extensão limitada e a reivindicação ampla das áreas pretendidas, as ZEEs dos três países frequentemente se sobrepõem, e têm sido palco de constantes tensões, especialmente em relação a RPC e a Coreia do Sul. As reivindicações incluem majoritariamente o direito à pesca e exploração de recursos naturais disponíveis no território. Outro ponto de suma importância no Mar Amarelo envolvendo a Coreia do Sul e a Coreia do Norte é a Linha de Limite Norte (LLN) ou *Northern Limit Line* (NLL), uma fronteira marítima estabelecida pelo Comando das Nações Unidas (UNC) com liderança dos Estados Unidos da América em 1953, após o armistício que encerrou as hostilidades da Guerra da Coreia; com finalidade de dividir território marítimo dos dois países que não havia sido detalhadamente definido, e de forma a prevenir disputas territoriais. A Coreia do Norte, entretanto, nunca reconheceu a legitimidade da LLN, alegando que a demarcação deveria ocorrer mais ao Sul, sendo este o argumento principal para as tensões que ainda ocorrem na região (Zhang, F. 2019).

Os países aliados da Coreia do Sul, incluindo os Estados Unidos, apoiam a aplicação da linha como uma medida “temporária” mas prática para evitar as intensificações de demandas geográficas e consequentes disputas entre as Coreias.

Para garantir influência e a segurança na região, a Coreia do Sul mantém uma presença constante no Mar Amarelo, conduzindo exercícios militares e mantendo bases navais de importância significativa, inclusive a base naval de Pyeongtaek, uma instalação conjunta dos Estados Unidos que desempenha um papel fundamental na segurança da região, servindo de infraestrutura para promoção de diversos exercícios navais e patrulhamento no Mar Amarelo. A Base Naval de Pyeongtaek está localizada próximo da Camp Humphreys, uma das maiores bases militares americanas fora de seu Continente, compreendendo um importante centro estratégico para operações militares e de segurança dos Estados Unidos na Coreia do Sul.

A base é proveniente do Acordo de Defesa Mútua travado entre os dois países em 1953, após o fim da Guerra da Coreia, e considerando a configuração estratégica da Segunda Guerra Mundial. O acordo prevê, basicamente, que qualquer ataque contra um dos países seja tratado como uma ameaça a ambos. A partir disso, a Coreia do Sul e os Estados Unidos têm mantido uma relação próxima e de cooperação contínua, estratégia que visa garantir a estabilidade regional, a segurança marítima e a dissuasão de ameaças, especialmente da Coreia do Norte.

Dentre os acordos bilaterais entre os dois países podemos destacar ainda o OPLAN 5027 (1990), um plano abrangente de guerra que estabelece uma resposta militar dos EUA e da Coreia do Sul em caso de ataques em larga escala da Coreia do Norte, considerando todos os aspectos de uma guerra convencional (mobilização de tropas, suporte logístico, e coordenação entre forças armadas), e o OPLAN 5015 (2015), focado em ameaças assimétricas e operações de ataque preventivo, incorporando elementos de guerra cibernética e operações de forças especiais para neutralização de ameaças nucleares. Esses planos incluem detalhes específicos sobre como e onde as forças podem operar, inclusive no Mar Amarelo. Exercícios militares como o *Foal Eagle* e o *Ulchi Freedom* são realizados anualmente e envolvem operações de diferentes naturezas, incluindo a movimentações de tropas terrestres, manobras aéreas e operações navais em cenários de simulação de crises, com ênfase na melhoria da interoperabilidade entre as forças dos EUA e da Coreia do Sul em caso de ameaça (Zhang, F. 2019).

Uma forte integração entre os Estados Unidos e a Coreia do Sul compreende, naturalmente, um agravante para as tensões e ameaças na península coreana, mas também uma ameaça direta e significativa aos interesses políticos e econômicos da RPC. A relação dos Estados Unidos com a Coreia do Sul e o Japão refletem, em maior escala, uma presença

intensificada americana no Oceano Pacífico que prevê, entre outras coisas, controlar o crescimento da influência chinesa na região.

Por fim, podemos destacar ainda como questão de grande relevância no Mar Amarelo a pesca ilegal e a crescente poluição na região, proveniente do escoamento de resíduos agrícolas e industriais da cidade que tem impactado a água e seu ecossistema por metais pesados, resíduos químicos e fertilizantes. Os recursos naturais disponíveis no Mar Amarelo são de suma importância, especialmente sua disponibilidade de petróleo e gás. A exploração energética no território é majoritariamente realizada pela China e pela Coreia do Sul, sendo sua expansão em larga escala comprometida, entretanto, devido a constante instabilidade na região ocasionada pela tensão política entre as Coreias.

**O Mar do Leste da China**, também conhecido como Mar da China Oriental, tem sua disputa central nas questões territoriais acerca do arquipélago de Senkaku, como é conhecido no Japão, ou Diaoyu, como se chama na China. Compreende um conjunto de oito ilhas desabitadas com potenciais reservas de petróleo e gás natural, e de suma importância para as rotas comerciais asiáticas. O arquipélago é um território principalmente reivindicado pela China e pelo Japão, com Taiwan também reivindicando a posse.

Sendo alvo de disputas desde 1970, quando a questão da soberania das ilhas passou a ganhar força a partir das primeiras expedições de pesquisa que sugeriram elementos para existência de reservas naturais disponíveis no território. As Ilhas Senkaku/Diaoyu tem uma história complexa de controle territorial. Conforme a RPC sugere com base em registros históricos, o arquipélago seria seu território anexado desde a dinastia Ming (1368-1644). O Japão, entretanto, mantém o controle oficial das ilhas desde 1895, com o fim da Primeira Guerra Sino-Japonesa (1894-1895). Após a Segunda Guerra Mundial, ficaram sob administração dos Estados Unidos até 1972, quando a administração foi devolvida ao Japão, com quem permanece até o momento.

Localizado a leste da costa da China Oriental, o arquipélago fornece um corredor marítimo estratégico que contempla diversas rotas comerciais e transaciona a partir de suas águas uma parcela significativa de todo o comércio global. Para a China, controlar estas ilhas significa uma maior influência nas rotas vitais de abastecimento, e uma presença mais significativa no Pacífico Ocidental, fundamental para a segurança de seu território e demais objetivos estratégicos, corroborando sua posição de liderança regional. O Japão também visa manter o controle das ilhas de forma a assegurar suas rotas marítimas comerciais e o abastecimento de

insumos na região. Reforçar sua administração e soberania no perímetro das ilhas também é fundamental para a integridade territorial do país e sua projeção internacional.

Mas o ponto principal da disputa por Senkaku/Diaoyu é mesmo o potencial energético do arquipélago. A crescente demanda de energia no Continente asiático e as tensões constantes no Oriente Médio ameaçam a segurança energética do globo por completo, mas especialmente países como a China, que mantém uma grande dependência e crescente demanda da disponibilidade de petróleo e gás para abastecimento interno.

Desta forma, assegurar influência e soberania sob possíveis áreas de exploração são de suma importância para a manutenção de seu crescimento econômico e fortalecimento político nas próximas décadas. Por fim, o próprio contexto histórico que faz com que a questão do Mar do Leste seja um tópico relevante para discussão acerca do poder e integridade regional. Garantir soberania neste território, disputado há tanto tempo e transitado entre os dois Estados em diversos desdobramentos, acaba por ser um fator determinante na própria relação sino-japonesa. Significa, além de uma vantagem geopolítica, uma resolução histórica.

A última posição relevante para entender a dinâmica geopolítica do Mar do Leste é a atuação de outros atores estatais que mantêm interesses na região, como os Estados Unidos. Antes de mais nada, sua posição ativa na região advém do tratado de segurança assinado com o Japão. O Tratado de Mútua Cooperação e Segurança, assinado pelos países em 1960 substituiu o Tratado de Segurança de 1951, instituído logo após a Segunda Guerra Mundial, originalmente estabelecido para assegurar a estabilidade e a segurança na região Ásia-Pacífico durante o período da Guerra Fria, quando a expansão comunista era uma ameaça constante (Zhang, F. 2019). O tratado serve aos dois países, estabelecendo uma série de compromissos entre eles que tem sido crucial para interesses internos.

Primeiramente, o tratado assegura autorização japonesa para a presença de bases militares americanas em seu território, incluindo a presença de tropas e equipamentos militares. Em contrapartida, os Estados Unidos ficam obrigados a defender territórios administrados pelo Japão em caso de agressão armada de um terceiro país, o que inclui as ilhas Senkaku/Diaoyu. O tratado prevê ainda cooperação em outras áreas de interesse, como defesa e segurança marítima e cibernética. Basicamente, a atuação americana a partir de cooperação com uma potência regional massifica sua influência na zona do Pacífico, ajudando a barrar uma maior expansão chinesa na região e corroborando sua posição de que as áreas em disputa devem ser acessíveis a todas as nações. Já a presença americana para o Japão configura um fator adicional de dissuasão da ação chinesa nos territórios reivindicados, uma vez que um ataque direto ao território japonês seria interpretado como um ato contra os dois Estados; isto garante a permanência do direito

organizacional do arquipélago a administração japonesa, e corrobora para sua posição soberana e duradoura no território. A aliança em questão configura uma das mais importantes frentes de cooperação defensiva do mundo contemporâneo, refletindo a importância desta região estratégica para o cenário macro-político da Ásia Pacífico, e os interesses das principais potências econômicas em expandir sua influência nestas águas de forma a balancear a atuação de uma e outra em áreas de interesse estratégico global.

O **Mar do Sul da China** ou Mar da China Meridional compreende o foco mais controverso e o principal palco de disputas entre os territórios analisados, sofrendo reivindicações de diferentes países do Sudeste Asiático, especialmente China, Taiwan, Vietnã, Filipinas, Malásia e Brunei. Compreende uma área de grande importância econômica e estratégica, contendo indicação de vastas reservas de recursos estratégicos, como petróleo e gás natural, e servindo de rota para as principais vias comerciais da cadeia de suprimentos global.

Com constante presença militar, as tensões no Mar do Sul da China são um foco de significativa relevância para as Organizações Internacionais, e possivelmente o elemento de maior relevância diplomática na Ásia atualmente. Isto se dá especialmente devido às reivindicações chinesas que compreendem uma vasta extensão marítima, cerca de 90% da superfície, alegando direito histórico de soberania nestes territórios a partir da denominada estratégia “Linha de Nove Traços”.

Para falar da dinâmica do Mar do Sul da China, entretanto, uma seção própria é necessária para a introdução aprofundada da discussão de outros conceitos das relações internacionais voltados para política naval chinesa, pautados em sua crescente presença e militarização no Mar Meridional. A atuação da RPC no Mar do Sul da China é seguramente sua estratégia naval e militar mais expressiva; com a condução internacional de sua política voltada abertamente para a manutenção de seus próprios interesses, historicamente justificados; contrariando inclusive resoluções internacionais e direitos organizacionais de outros Estados; uma presença ativa que confirma suas pretensões hegemônicas sob uma das regiões mais vitais de interesse global.

Lyle Goldstein, Gabriel Collins, Andrew Erickson e William Murray publicaram em 2012 um livro sobre as estratégias marítimas chinesas denominado "*China's Energy Strategy: The Impact on Beijing's Maritime Policies*", onde argumentam que a "*Four Seas Strategy*" serve de alicerce para a projeção de poder da RPC regionalmente, mas também em escala global. A capacidade de operar além dos "quatro mares" seria fundamental para a garantia dos objetivos originais da estratégia, compreendendo a segurança e a estabilidade das linhas de navegação, e a

proteção dos interesses econômicos chineses, mas também a consolidação de sua posição como potência naval dominante no leste da Ásia e no Pacífico.

Os autores argumentam também que a introdução de mísseis balísticos ao aparato militar marítimo chinês foi um *turning-point* para o peso de sua presença estratégica no perímetro de seu território e adjacentes regiões de interesse. Os mísseis compreendem um componente vital da estratégia chinesa pois, extremamente tecnológicos, configuram avanços visíveis da capacidade naval do país, fortalecendo sua posição internacional, especialmente no que diz respeito a sua posição de intolerância ao acesso e permanência de outros Estados em sua área de anti acesso (A2/AD) delimitada.

O conceito de "anti acesso" (A2) refere-se a medidas que impeçam o acesso de forças militares adversárias a uma área pré determinada. O conceito de "negação de área" (AD) envolve ações que limitem a capacidade de operação dessas forças dentro de uma área já acessada. Em conjunto, a estratégia A2/AD objetiva a instituição de uma zona restritiva na qual operações de Estados adversários tenham significativo potencial de risco e ineficiência, devido especialmente a uma maior presença e influência de outro Estado naquela região.

O termo "anti acesso" (A2/AD) foi instituído no ramo das relações internacionais pela doutrina militar americana, aproximadamente nos anos 2000, e passou a ser amplamente utilizado em análises de segurança e defesa por estrategistas para retratar movimentações militares de outras potenciais, como a China e a Rússia, se contrapondo a interesses internacionais americanos, especialmente em relação a crescente capacitação tecnológica destes Estados, com potencial de alçá-los a potências militares com capacidades similares ou superiores às dos EUA.

Essa abordagem anti acesso praticada pela China, e a incorporação de mísseis balísticos anti navio (ASBM) refletem sua crescente capacidade militar e tecnológica, e uma posição internacional mais incisiva em determinar suas áreas de interesse na região Ásia-Pacífico. Projetado para atingir navios de superfície e grande porte, se utilizando de tecnologias avançadas de defesa, estes ASBMs são estrategicamente posicionados em bases costeiras e plataformas móveis, de forma a garantir-lhes uma melhor cobertura baritina, e uma movimentação mais eficiente.

O DF-21D, conhecido como "*carrier killer*" ou "matador de porta-aviões", é o principal ASBM empregado pela China, tendo sido incorporado em seu aparato naval em 2010. Além destes, a frota da Marinha do Exército de Libertação Popular (PLAN) é composta também por navios de guerra modernos, submarinos, sistemas de vigilância e de defesa aérea, fragatas,

corvetas, e destroyers; todos equipados com sistemas avançados e estrategicamente posicionados, demarcando uma posição mais clara e “combativa” com países que ameacem sua soberania e influência regional, quase como uma sugestão a reconsiderar sua presença naval e operações nas zonas reivindicadas pela China, que neste contexto compreende o Mar de Bohai, o Mar Amarelo, o Mar da China Oriental e especialmente o Mar da China Meridional. Sua atuação neste território em específico é um excelente exemplo para a visualização da estratégia A2/D2 e a resposta internacional à incorporação de aparato ASBMs aplicados na prática.

#### **4.2 O Mar da China Meridional como foco principal do interesse chinês**

O Mar da China Meridional, ou Mar do Sul da China é o corpo de água localizado no sudeste Asiático. O Mar é antes de mais nada conhecido por sua biodiversidade, vastas reservas de petróleo e gás, e localização privilegiada para as rotas de comércio internacional. Dada sua importância geopolítica e econômica, o mar tem sido razão de disputa a décadas entre seus Estados costeiros.

As disputas no Mar da China Meridional compreendem uma série de reivindicações de diferentes nações asiáticas sobre territórios e de soberania sobre ilhas e recursos marítimos, tendo como principais atores a China, Filipinas, Vietnã, Malásia, Taiwan e Brunei. Com origens históricas que se intensificaram principalmente após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), com o Japão avançando rapidamente em influência no mar asiático, conquistando uma série de territórios como Hong Kong, Filipinas, Malásia, Singapura e Indonésia. Após o fim da guerra, o Japão foi obrigado a renunciar suas conquistas territoriais e a retirada japonesa criou uma abertura de soberania na região que levou a uma reconfiguração do território, e a consequente disputa constante por essas zonas.

O Governo chinês, especialmente, buscando recuperar domínio de diversas ilhas e recifes no Mar Meridional, saiu a frente ao publicar em 1947 um mapa que detalha o conceito da “Linha dos Nove Traços” (*Nine-Dash Line*), instituindo basicamente, uma linha para demarcar regiões do mar que seriam parte de seu território, incluindo uma vasta extensão de água e diversas ilhas. A construção do mapa e justificativa da área pretendida foi baseada em explorações e reivindicações históricas, quando supostamente os territórios em algum momento formaram parte de sua extensão de terra e influência nacional.

Criado originalmente com Onze Linhas, o mapa foi reduzido a Nove Linhas em 1949 pelo governo comunista, que havia assumido o controle da China Continental no mesmo ano, sob a justificativa de otimização e modernização das infraestruturas de transporte no país; sendo

a reformalização do mapa mais eficiente para as rotas do comércio e a intensificação da integração regional. A China reivindica ao todo com a “Linha de Nove Traços” cerca de 90% do território do Mar do Sul; ela compreende cerca de 2.000 quilômetros desde a costa, e inclui territórios e áreas costeiras também reivindicados por outras nações (Zhang, F., 2019). A Linha é composta de nove segmentos e traços de direção descontínua, compreendendo mais precisamente:



**Figura 5** – Geopolítica do Mar da China Meridional [Mapa].

**Fonte:** <https://adilsonasantosproena.medium.com/geopol%C3%ADtica-do-mar-da-china-meridional-1399244d9070>.

**Primeiro Traço:** Localizado ao sudeste da ilha de Hainan, no sul da China Continental, marca o ponto de partida das linhas de demarcação geográfica do mar, e é de suma importância para a RPC e a estratégia chinesa devido a sua localização geográfica e proximidade com Hainan, uma das maiores ilhas chinesas, facilitando apoio para um melhor controle estratégico e militar na região. Hainan abriga diversas bases militares, incluindo bases aéreas, navais e instalações de radar. Uma das bases mais notáveis é a Base Naval de Yulin, uma das principais bases da Marinha do Exército de Libertação Popular (PLAN), contendo inclusive porta-aviões com capacidade de suportar submarinos de propulsão nuclear, tecnologia que estaria a ser desenvolvida na base. Assim sendo, a instituição da linha garante a RPC uma fortificação de sua segurança a partir de uma base bem estabelecida de defesa naval.

**Segundo Traço:** Localizado a beira da costa sudeste do Vietnã, se estende até o Arquipélago de Paracel, um conjunto de aproximadamente 130 ilhas e recifes, compreendendo uma zona de significativa importância econômica e estratégica devido a sua localização privilegiada para as principais rotas marítimas comerciais do globo, grande concentração de recursos naturais (principalmente pescado), e potencial de conter vastas reservas de petróleo e gás natural, conforme sugerem os estudos realizados na região. O segundo traço é um dos pontos especialmente controversos no que diz respeito às disputas no Mar do Sul devido a sua proximidade territorial do Vietnã, e ao fato de que ambos os países reivindicam a mesma parcela do Mar. Baseados em argumentação histórica, o Vietnã reivindica o controle do território baseado no fato de que este é incorporado ao seu território desde o período colonial, quando a França, então potência na Indochina, anexou o território como parte de sua colônia Cochinchina (1932). Após a retirada francesa e divisão do Vietnã, o Vietnã do Sul manteve o controle do arquipélago, permanecendo assim até 1974, quando a China, que já em disputava a soberania da região entrou em conflito naval com o país, e levando a derrota das forças sul-vietnamitas. As ilhas foram então ocupadas pela China, e seguem majoritariamente sob sua administração desde então. Mesmo após a reunificação do Vietnã, este segue sendo um ponto sensível e de grande tensão nas relações sino-vietnamitas. Taiwan, por sua vez, também defende o arquipélago como parte de seu território. Formalmente República da China (ROC), Taiwan alega legitimidade sobre a soberania das ilhas também considerando contextos históricos, mas principalmente como forma de afirmar sua identidade geopolítica separada da China continental. Uma vez que a maioria dos países não reconhece Taiwan como um estado independente, reforçar sua posição territorial e geopolítica é fundamental para uma visão internacional mais fortificada.

**Terceiro Traço:** Localizado mais a Sul do Mar Meridional, e com maior proximidade as ilhas Spratly, localizadas entre a costa do Vietnã e as Filipinas, engloba uma região com grande concentração de recursos naturais e pesqueiros, além de potencial para disponibilidade de reservas estratégicas de recursos como petróleo e gás, e também faz parte do caminho das rotas comerciais mais movimentadas do mundo. Mais afastada da costa chinesa, o Terceiro Traço evidencia uma vontade da RPC em expandir sua influência através da projeção de poder naval mais ao Sul do Mar Meridional. Uma vez que as ilhas Spratly compreendem provavelmente o recorte mais disputado da região, com soberania reclamada por seis Estados: a RPC alega anexação histórica, baseada em documentos e mapas governamentais. Taiwan (ROC) argumenta o mesmo, considerando que a reivindicação original da linha foi feita antes da divisão entre os

dois governos. O Vietnã também alega anexação histórica, uma vez que as ilhas compreendiam parte do território ocupado pela França enquanto potência na região. Já a Malásia, Brunei e as Filipinas alegam majoritariamente que a proximidade com seu território coloca as ilhas, ou parte delas, dentro de suas Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE)<sup>13</sup> de 200 milhas marítimas, reivindicando portanto o direito à exploração de recursos disponíveis, representação militar e aplicação de infraestrutura no território. Atualmente, a RPC mantém diversas instalações nas ilhas Spratly, incluindo instalações militares com sistema de mísseis e radares, pistas de pouso e outras infraestruturas portuárias como um centro de pesquisas e uma estação meteorológica. A crescente presença chinesa no território nas últimas décadas tem aumentado a instabilidade na região, e o interesse de Estados estrangeiros na disputa, como é o caso dos Estados Unidos. As instalações referenciadas levaram a abertura de um processo movido pelas Filipinas contra a China em 2013, julgado em Haia sob a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), que concluiu em 2016 a favor das Filipinas, e contrária à extensão da reivindicação chinesa com a Linha dos Nove Traços, alegando que não haver base legal para a demarcação da RPC, e que a aplicação do mapa ia contra as resoluções estabelecidas do direito do mar, violando as disposições da UNCLOS (HUNG, 2018). A China entretanto desconsiderou a decisão, e segue reivindicando o território marítimo e suas ilhas correspondentes através de uma crescente presença militar e efetiva.

**Quarto Traço:** Localizado mais ao sul da China Continental, abrange uma área próxima das ilhas Macclesfield Bank, compreendendo uma das zonas marítimas mais disputadas pelos estados asiáticos com demanda no Mar Meridional; devido principalmente a sua relevância econômica e estratégica, considerando que rotas essenciais de comércio internacional navegam pela região, da grande concentração de biodiversidade que habita seus recifes submersos, e culminam em uma zona de abundante e contínua produção pesqueira, e a previsão de recursos naturais disponíveis para a exploração, que até o momento continua limitada devido a contínua disputa geopolítica.

**Quinto Traço:** O ponto principal de disputa acerca deste traço recai na acusação de que a linha atravessa a região próxima ao recife Vanguard Bank, que geograficamente se encontraria dentro

---

<sup>13</sup> A Zona Econômica Exclusiva (ZEE) é uma área marítima que se estende a partir da linha de base de um país costeiro até 200 milhas náuticas (aproximadamente 370 quilômetros) mar adentro. Dentro dessa faixa, o país possui direitos soberanos exclusivos para a exploração e uso dos recursos marinhos, incluindo a pesca, mineração, e exploração de petróleo e gás. Além disso, a nação tem a responsabilidade de preservar o meio ambiente e pode regulamentar atividades para proteger seus interesses econômicos e ambientais. Disponível em: <<https://escolaeducacao.com.br/zona-economica-exclusiva>>. Acesso em: 06 out. 2024.

do perímetro estipulado (200 milhas náuticas da costa) da zona econômica exclusiva (ZEE) reivindicada pelo Vietnã. A China entretanto reivindica soberania histórica sobre a região e conduz frequentemente pesquisas e exercícios marítimos no perímetro, o que é percebido pelo Vietnã como um ataque à sua soberania. Em 2023 houve relatos de embarcações chinesas e vietnamitas se envolvendo em confrontos na área do Vanguard Bank. A situação se agravou quando a China enviou navios de patrulha para a região, o que foi interpretado pelo Vietnã como uma tentativa de intimidação e reforço de sua intimidação territorial, contribuindo para a constante e crescente tensão na região.

**Sexto Traço:** Compreende uma área disputada ao sul do Mar Meridional, próxima ao recife Bãì Cỏ Rong; mais uma vez tendo sua importância pautada na previsibilidade de conter uma vasta reserva de recursos estratégicos fundamentais, como petróleo e gás. A região se encontra dentro do perímetro estipulado como ZEE do Vietnã, e considerando a demarcação e crescente atuação militar chinesa na região, tem se tornado um ponto chave do conflito sino-vietnamita. O desdobramento geopolítico mais recente na região ocorreu em 2019, quando navios chineses entraram nas águas próximas a Bãì Cỏ Rong para conduzir pesquisas sísmicas, sendo escoltados por navios da guarda costeira. O Vietnã em retaliação enviou navios para monitorar as atividades chinesas, e esta movimentação levou ao aumento das tensões na região, culminando em uma maior militarização da área. Atualmente ambos os países conduzem patrulhamento na região de forma regular, e as contínuas interações podem levar ao aumento do risco de possíveis confrontos.

**Sétimo Traço:** Também corresponde ao entorno das Ilhas Spratly, o território mais disputado no Mar do Sul da China. É importante ressaltar sobre as Nove Linhas que estas não compreendem exatamente a mesma região, mas se sobrepõem parcialmente em diferentes momentos. Neste caso, o entorno das ilhas Spratly é particularmente relevante para a China na medida em que contribui uma posição quase central entre a costa chinesa e a passagem para o Oceano Índico, e a abertura para o Mar Arábico, garantindo assim o acesso aos demais mercados. Não sendo a passagem por esta região, e conseqüentemente o deságue no Estreito de Malaca, a navegação chinesa poderia ser significativamente impactada, sendo a única outra alternativa por mar o contorno de Singapura, próximo a costa da Austrália. Mais uma vez, ao analisar o contexto geopolítico de uma região isolada se percebe a correlação com outras estratégias que quando combinadas, desenham um objetivo muito maior do que - neste caso - apenas o controle de

regiões “historicamente” anexadas ao território chinês, e se tanto evidenciam pretensões de um check-mate no controle das principais zonas estratégicas e rotas comerciais do mundo.

**Oitavo Traço:** Localizado no extremo sul do mapa, o traço é provavelmente o melhor dos exemplos para justificar os possíveis excessos chineses com a Linha dos Nove Mapas. A linha é traçada junto ao banco James Shoal, um banco submerso que também configura uma área rica em biodiversidade e recursos estratégicos. O ponto principal da linha entretanto recai no fato de que o banco James Shoal se encontra situado a cerca de apenas 80 km ao norte da costa de Bornéu, na Malásia. 80Km correspondem a aproximadamente 43,2 milhas náuticas, não havendo praticamente margem para questionamento se respeitadas as condições geográficas estipuladas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), que designou “até 200 milhas náuticas a partir da linha de base costeira do país” como a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) daquele estado. Apesar disto, a China reivindica a área sob justificativa de anexação histórica, e a Malásia, assim como outros países do Sudeste Asiático tem se utilizado do caso para denunciar os excessos da estratégia chinesa e sua presença militar exacerbada no Mar Meridional, evidenciando suas pretensões hegemônicas e estratégicas em controlar até águas que não teriam margem para dupla interpretação sob a ótica das Organizações Internacionais e diretrizes de Direito do Mar.

**Nono Traço:** O último traço segue junto à costa sul das ilhas Spratly, próximo as ilhas Natuna. Mais uma vez, compreende a zona central da disputa no Mar do Sul da China devido a sua localização geográfica central, sendo uma região de suma importância para o abastecimento e escoamento do mercado chinês por via marítima. Um maior controle territorial e militar nesta posição garante maior poder e influência da RPC sobre as rotas comerciais que fluem a partir do país. Garantir o acesso de mercadoria e recursos estratégicos ao seu território é fundamental, considerando principalmente o aumento da demanda que acompanha o crescimento popular chinês, bem como o aumento do interesse internacional nas reservas disponíveis de recursos estratégicos no globo. A China é, apesar dos desdobramentos da BRI, ainda consideravelmente dependente da passagem do Estreito de Malaca para abastecimento de petróleo e gás, e dependente do escoamento destes recursos a partir do Oriente Médio. Não seria possível garantir o abastecimento seguro e contínuo no cenário atual sem a posterior segurança do trânsito entre os países asiáticos. E assegurar o controle sobre possíveis reservas de recursos estratégicos, ainda sequer contabilizadas, e localizadas à beira de seu território basicamente neutralizam qualquer fragilidade que a China tenha de demanda energética.

A complexidade de determinar a soberania sob cada uma dessas linhas vem do entrelaçamento de reivindicações históricas, geográficas e econômicas. A falta de um consenso multilateral e a intervenção das grandes potências tornam a situação ainda mais difícil. Conclui-se, entretanto, que apesar das particularidades das relações geoestratégicas de cada uma das Linhas de Nove Traços, todos compartilham em comum o fato de que são pontos que possuem extensas reservas de recursos estratégicos e configuram regiões-chaves do comércio internacional. É fundamental para a China, considerando o crescimento de suas próprias demandas internas, garantir com o máximo de segurança possível que as linhas de abastecimento e escoamento do país não sejam afetadas por questões geopolíticas e de soberania de outros Estados (Zhang, F. 2019). As localizações dos traços além das 200 milhas náuticas previstas pela UNCLOS, contrariando o estabelecimento de resoluções internacionais, evidenciam a real estratégia da RPC, que neste contexto vai muito além de um debate histórico sobre território, englobando na realidade interesses econômicos, e neste sentido, seu controle e presença massiva nas principais rotas de comércio marítimo do globo; mas também interesses estratégicos e militares, consolidando sua posição de liderança como principal potência regional (Storey, C. 2013).

No ponto de vista energético, considerando que as reservas disponíveis no Oriente Médio já configuram um foco particularmente problemático e instável para o abastecimento global, “sair a frente”, e neste caso, assegurar as reservas como parte integrante de seu território - que conforme leitura própria da mesma resolução da UNCLOS lhe garante direitos e privilégios na exploração de recursos disponíveis - é fundamental para a ideia a longo prazo de projeção e expansão internacional chinesa (Stoney, 2013). Sem controlar seus recursos, linhas comerciais e a militarização do entorno de seu território seria mais difícil alcançar-se aos patamares pretendidos de maior potência regional, principal país exportador do mundo, e possivelmente maior economia mundial dentro da próxima década.

Por fim, a “Linha de Nove Traços” tem sido e seguirá sendo um ponto de grandes tensões e instabilidades constantes, configurando um dos pontos mais sensíveis das relações internacionais contemporâneas. O descaso dos países por resoluções diplomáticas, e a multiplicidade de reivindicações no território faz com que seja muito difícil alcançar uma resolução pacífica e diplomática sob a ótica das Organizações Internacionais. Estas disputas têm atrasado o processo de verificação e exploração destes recursos, sendo um prejuízo para a comunidade internacional como um todo. Apesar dos projetos de cooperação pensados para a região da Eurásia serem, em teoria, pautados na ótica do “bem comum e um destino

compartilhado entre as nações”, são embates como estes que evidenciam na verdade que os interesses da maior parcela dos estados hegemônicos seguem voltados para a garantia da segurança interna e concretização de suas próprias agendas internacionais.

### 4.3 Choke Points

Os possíveis desdobramentos da BRI têm gerado uma série de questionamentos e preocupações para a comunidade internacional. Para além das questões geopolíticas abordadas ao longo das últimas sessões, existem outras preocupações práticas de aplicabilidade do projeto voltadas para sua sustentabilidade financeira, e a capacidade de alguns estados contemplados em manter-se independentes dos investimentos chineses. Questiona-se também a transparência na condução dos projetos, e neste sentido, a falta de supervisão adequada das Organizações Internacionais, bem como a condução das questões ambientais, considerando que muitas das obras de infraestruturas financiadas pela iniciativa têm impactos significativos no meio ambiente, que incluem desmatamento, poluição e perda de biodiversidade. Outro desafio neste contexto é a resistência política e social de alguns atores, pautada majoritariamente na desconfiança de que os projetos beneficiam mais os interesses da RPC do que as economias locais, destacando inclusive as condições de trabalho e direito dos trabalhadores envolvidos nos projetos de construção.

Considerando isto, argumenta-se que a viabilidade do projeto em si e retorno do plano no contexto macro depende da capacidade chinesa de superar alguns gargalos geográficos e políticos, caso queiram garantir a execução do projeto. Os chamados *choke points* são por definição no dicionário “lugares de grandes congestionamentos, e muitas vezes perigo”. Ou seja, locais estratégicos onde o tráfego marítimo poderia ser facilmente interrompido, e que são considerados pontos críticos e de grande relevância em questões de segurança para o comércio global, uma vez que a intercorrência de situações e interrupções neste território tem o potencial de levar a consequências significativas para o mercado internacional, e em larga escala, afetar a geopolítica global.

Para a China, encontrar soluções duradouras para os *choke points* configura provavelmente o principal desafio no caminho de tornar-se um *Hub* comercial na Euro-Ásia. A instabilidade de algumas regiões que compreendem pontos chave de funcionamento da rota ameaçam a aplicabilidade do plano como um todo, inclusive as alianças que se objetificam formar a partir dele. Considerando as razões já apresentadas ao longo do trabalho; como a

disposição geográfica da região, seus recursos e escopo geográfico, e como isto se reflete nos interesses de outros Estados; é possível determinar que os principais pontos de congestionamento do projeto (*choke points*) a serem superados compreendem, em níveis de relevância:

As questões de soberania no **Mar do Sul da China (Mar Meridional)**; que conforme destacado na seção anterior compreende um arquipélago de ilhas disputado por diferentes nações, e que é considerado um ponto de grande interesse estratégico, devido principalmente a importância de seu fluxo comercial, sua variedade de recursos naturais exploráveis, e suas abundantes reservas de pescado, essenciais para a economia e segurança alimentar dos países costeiros. O local é ponto de trânsito de uma parcela significativa de exportação de produtos e mercadorias, e estima-se que anualmente seja rota de movimentação mercantil de mais de 1 trilhão de dólares, correspondendo aproximadamente a um terço de todo o tráfego marítimo global.

A postura incisiva da RPC na região, a partir da construção de ilhas artificiais e aumento da militarização da área reivindicada na “Linhas de Nove Traços”, compreendendo cerca de 90% do Oceano disponível como parte de seu território anexado vai contrária a posição de outros atores, inclusive dos Estados Unidos, que desempenham um papel na dinâmica regional mais voltado para a “garantia da liberdade total de navegação”. A correlação da estratégia entre os dois Estados para frear os avanços de influências contrárias às suas na região Indo-Pacífica evidenciam que a situação no Mar do Sul da China configura um dos principais eventos globais em andamento para ponderar os reflexos da ascensão chinesa como potência, e como estas ações são percebidas pelo atual estado hegemom mundial, os Estados Unidos (Zhao, S. 2017). Em suma, configura um cenário complexo, onde é fundamental a intercessão das Organizações Internacionais para condução apropriada das tensões a fim de garantir a estabilidade na região. Entretanto, enquanto alguns autores continuam a observá-lo como foco de interesses internos, o Mar do Sul da China permanecerá um ponto de alto risco de segurança e incertezas políticas.

O segundo *Choke Point* a ser superado para execução prática do projeto, e neste sentido, uma melhor eficiência das rotas de comércio internacional é o congestionamento constante do **Estreito de Malaca**. Localizado entre a Malásia e a Indonésia, é o caminho de trânsito mais rápido para completar a rota desde a Ásia até a Europa. O estreito configura atualmente o principal gargalo do comércio Asiático, por onde transitam cerca de 40% de todo o comércio internacional, boa parte disto em petróleo. Cerca de 80% do petróleo que abastece a China desde o Oriente Médio transita pelo trecho, fazendo-o um dos pontos mais importantes da *21st Century*

*Maritime Silk Route*. O estreito é uma espécie de artéria central para o comércio mundial, vigorando como a segunda passagem mais importante de combustíveis e *commodities* do mundo. Além de muito estreito em determinado momento, o que torna o local particularmente engarrafado e perigoso, configura também um problema organizacional, na medida em que qualquer interrupção em sua linha de trânsito pode afetar a cadeia de suprimentos a nível global. A passagem sofre com incidências piratas e terroristas desde os tempos antigos, necessitando de vigilância marítima constante para garantia de um escoamento seguro.

No coração do Oriente Médio, o *Arc of Crisis (Mar Árábico)* compreende talvez o ponto mais instável ao longo da rota. Isto se deve, majoritariamente, pelas constantes disputas territoriais que acontecem no território, que compreende mais precisamente os países do Oriente Médio; Irã, Paquistão e Afeganistão (casualmente, com exceção da Turquia), todos conhecidos como “os maiores produtores de petróleo e gás do mundo” (LIN, C. 2011), tornando-o uma região de constante presença militar. As reservas disponíveis no *Arc of Crisis* atendem atualmente cerca de 50% de toda a demanda energética mundial, o que torna a região um constante foco do interesse internacional, especialmente países hegemons no que tange a garantia de seu abastecimento e a disponibilidade de recursos estratégicos no futuro.

Dentre os grandes conflitos ocorridos na região podemos destacar a Guerra do Afeganistão (1979-1989), que configurou como um dos pontos centrais de controle da Guerra Fria, resultando em milhares de mortes e contribuindo para o desenvolvimento do termo de Guerra Assimétrica, a partir da ascensão de grupos paramilitares como o Taliban. Outro conflito crucial foi a Guerra Irã-Iraque (1980-1988), marcada por combates intensos e a utilização de armas químicas. Sem um vencedor, a guerra levou a uma instabilidade e inimizade entre os países que ditam suas relações até os dias atuais. Podemos destacar também a guerra do Kuwait (1990-1991), que levou a expulsão das tropas Iraquianas do território desencadeando um grande impacto econômico e político para o país; e mais recentemente a Guerra Civil na Síria, conflito iniciado em 2011, que configura como uma das maiores expressões atuais da contínua instabilidade na região do arco de crises. Este conflito foi particularmente complexo, tendo em vista que incluiu ações de grupos rebeldes e paramilitares, das próprias forças de segurança do país, e a intervenção de atores internacionais; situação que levou ao êxodo de centenas de milhares de pessoas e a morte de muitas mais. O conflito teve consequências tão devastadoras, que configura atualmente como uma das maiores crises humanitárias já enfrentadas no mundo moderno.

Tendo como base as colocações geopolíticas apresentadas ao longo do trabalho para esta região da Eurásia, é possível afirmar que sua importância vai muito além das disputas e guerras traçadas dentro dela, se tanto, percebem-se as razões pelas quais estas são tão frequentes, e tendem a continuar a ser, na medida em que o acesso a recursos estratégicos se torna cada vez mais fundamental no mundo, seja por condições de demanda e crescimento populacional, ou por condições políticas e pretensões hegemônicas e de regulação do *status-quo*.

No que tange às questões do mar, quando falamos do *Arc of Crisis* estamos falando mais precisamente do Mar Arábico. Responsável por conectar o Oceano Índico ao Golfo Pérsico, ao Mar Vermelho, e o Mar Arábico, sendo considerado uma via crucial do comércio internacional. Especialmente no que diz respeito ao abastecimento energético. Países como a Índia e o Japão, por exemplo, são altamente dependentes da importação de energia advinda da região, e para tanto protegem e monitoram as rotas marítimas para garantir sua estabilidade e fluxo constante. A Índia, por exemplo, possui portos estratégicos ao longo da costa que facilitam esta vigilância; outros países, como os Estados Unidos e a China também realizam operações navais na região, concretizando do ponto de vista militar e geopolítico sua importância estratégica para várias nações.

O **Estreito de Ormuz**, em particular, é um ponto de estrangulamento de grande relevância geopolítica, considerando que cerca de 20% do petróleo mundial tem sua cadeia de suprimentos dependente da passagem, o que torna-o um ponto de constante interesse e foco de tensões internacionais. Sua proximidade com o Irã também levanta preocupações constantes, devido a possibilidade de bloqueios e ataques com potencial de desestabilizar o fluxo mercantil. Localizado entre o Golfo de Oman e o Golfo Pérsico, regula como uma via estratégica para o comércio internacional, sendo uma conexão vital entre o Oriente e o Ocidente.

O **Golfo de Omã** é uma extensão do Oceano Índico situada entre a Península Arábica e o Irã, e conecta o Mar Arábico ao Estreito de Ormuz. Suas águas profundas são ideais para navegação de grandes petroleiros, e inúmeros oleodutos e gasodutos desembocam em seus portos, garantindo-lhe uma importância significativa, especialmente para o comércio de petróleo. Suas águas são também fundamentais para a atividade de pesca das comunidades ribeirinhas da região, sendo abrigo de uma diversidade riquíssima de espécies marítimas e corais; o que por si só levanta outra questão de segurança na região: a preocupação acerca da biodiversidade e poluição proveniente de uma exploração excessiva de recursos marítimos.. Dada sua configuração comercial e estratégica, a presença militar de diferentes nações no Mar Arábico é constante, e sua vigilância crucial para a estabilidade da região.

Já o **Golfo Pérsico**, historicamente, tem sua importância baseada na descoberta de enormes reservas de petróleo e gás natural presente em seus países costeiros, o que os torna poderosos exportadores de energia, e a região como um todo em um importante centro energético, crucial para o abastecimento global. A estimativa é de que o território mantenha uma reserva de petróleo que beira os 200 bilhões de barris ainda disponíveis para extração, (GASTALDI, 2017). Essa prospecção levou ao desenvolvimento rápido de cidades e infraestruturas, possibilitando a modernização militar e tecnológica na região, tendo como símbolo desta magnitude e abundância de recursos a cidade de Dubai, nos Emirados Árabes Unidos.

A expectativa mundial é que a demanda de petróleo cresça exponencialmente até 2025; e o controle das reservas de petróleo da Ásia Central, do Oriente Médio e da África são fundamentais para o sucesso da estratégia americana. Os Estados Unidos é o país que mais importa petróleo da região, seguido da China, e por esse motivo o Oriente Médio se reveste em uma região de grande relevância geopolítica e estratégica para eles. Além do abastecimento energético, os Estados Unidos dependem também dos preços dos barris exportados de lá. Os custos do petróleo do Iraque estão entre os mais baixos do mundo, contando ainda com uma reserva de 100 bilhões de barris. Em suma, a importância geopolítica do Mar Arábico pode ser considerada inestimável. Sendo ponto de convergência de civilizações culturais por séculos, sua relevância se estende além de suas águas, podendo afetar economias regionais, e a segurança de recursos energéticos e estratégicos a nível global em efeito cascata.

O **Estreito de Bab-el-Mandeb**, localizado entre o Iêmen, no Continente asiático, e Djibouti, no Continente africano, conecta o **Mar Vermelho** ao **Golfo de Áden**. Este estreito é uma via de navegação essencial, principalmente para o transporte de petróleo e mercadorias entre a Europa, a Ásia e o Oriente Médio. O Golfo de Áden e o Mar Vermelho são regiões de relevância geopolítica crucial devido a sua localização estratégica e a quantidade de recursos naturais disponíveis em seu território. Ambos conectam o Oceano Índico ao Mar Mediterrâneo através do Canal de Suez, facilitando o transporte marítimo de mercadorias entre a Ásia e a Europa.

Das questões geopolíticas mais relevantes para a segurança marítima e o livre comércio, seu gargalo e desafio principal está centrado nas frequentes ameaças causadas pela pirataria, especialmente ao longo da costa da Somália, onde contraventores aproveitam-se da geografia complexa, repleta de ilhas e costas curvas que criam ambientes favoráveis para esconderijos, para agir atacando navios que cruzam o Golfo de Áden e o Mar Vermelho, realizando o sequestro

de tripulantes e roubos de carga. A região sofre com ameaças piratas desde o período medieval; e nos tempos modernos, especialmente a partir do início do século XXI. Considerando os impactos econômicos e segurança marítima relacionada a estas ações, a Comunidade Internacional tem buscado estar mais ativa e responder à ameaça através da ação conjunta de diversas nações; como é o caso do Exército Marítimo Internacional Bianual (EMIB), composto por cerca de 60 países, incluindo EUA e Israel. Apesar da resposta positiva e significativa redução nos ataques com a implementação de medidas de contenção, a pirataria no Mar Vermelho ainda representa uma ameaça em potencial para a concretização do Projeto BRI, especialmente da *21st Century Maritime Silk Route*, pois sua estabilidade a longo prazo depende da aplicação de soluções que vão além de intervenções militares.

Além disso, a região é rica em recursos estratégicos, e o potencial das reservas de petróleo e gás natural sugeridas por estudos exploratórios tornam-a uma zona de grande interesse para diversos países, contribuindo para a instabilidade política nos territórios ao redor. Como principal expressão moderna destas tensões podemos citar a Guerra do Iêmen, que compreende uma guerra civil com implicações globais. O país é importante pela sua localização central entre o Estreito e o Mar Vermelho, tendo como os principais atores do conflito a Arábia Saudita e o Irã, avançando em sua rivalidade pela consolidação de poder e influência no Oriente Médio. O interesse de outras potências globais no conflito, como Estados Unidos e China, acrescenta outra camada à questão geopolítica da região. A base militar americana em Djibouti, instalada em 2002 serve como base de operações contra o terrorismo na Somália e ameaças extremistas no Iemen. Já a China inaugurou sua primeira base militar na região em 2017, nomeada como Base de Apoio da Marinha do Exército de Libertação Popular. A instalação é de grande importância para a RPC por alinhar diferentes interesses: oficialmente, serve como base de apoio de missões de paz, operações de escolta antipirataria e assistência humanitária; entretanto, sua construção reflete também uma maior presença chinesa no território, e sua influência expandida a partir de uma maior presença militar no corredor de uma das principais rotas comerciais marítimas do mundo. A coexistência das bases americanas e chinesas em Djibouti levanta questões sobre a dinâmica de poder global e a importância desta região para a competição estratégica entre grandes potências.

Por fim, o **Canal de Suez** configura o último dos mais importantes *choke points* a serem contornados para uma execução de sucesso do projeto da BRI. Enquanto principal corredor comercial do mundo, o Canal de Suez liga o Mediterrâneo ao Mar Vermelho, conectando a Ásia (importante mercado exportador) a Europa (grande centro consumidor). Trata-se de uma via

artificial localizada no Egito, que serve como um atalho crucial entre os dois Continentes. Sua importância estratégica e econômica é imensa, pois reduz significativamente o tempo e o custo das viagens marítimas ao evitar a necessidade de contorno do Continente africano pelo Cabo da Boa Esperança. É um grande facilitador do comércio global, permitindo um acesso mais rápido para abastecimento de petróleo, gás e diversas outras mercadorias.

No entanto, manter e operar o Canal de Suez apresenta vários desafios. A navegação pelo canal pode ser complicada devido ao seu comprimento e profundidade limitada, que restringem o tamanho dos navios que podem atravessá-lo. Além disso, a segurança é uma preocupação constante, pois a região é suscetível a tensões políticas e conflitos, bem como a ameaças piratas, que tendem a aumentar a necessidade de vigilância, e consequentemente os custos operacionais. Outro desafio relevante é o impacto ambiental causado pelo fluxo de transporte na região, uma vez que a construção e operação do canal afetam significativamente os ecossistemas marinhos locais.

Como uma das principais artérias do comércio global, qualquer interrupção no Canal de Suez pode ter repercussões econômicas significativas em todo o mundo. Esta situação foi evidenciada pelo incidente da Ever Given em março de 2021, quando o navio porta-contêineres encalhou no Canal, interrompendo o tráfego marítimo por quase uma semana. O bloqueio resultou em um engarrafamento de centenas de navios, atrasando a entrega de bens e produtos, desde petróleo até alimentos perecíveis, e estima-se que a interrupção tenha custado ao comércio global bilhões de dólares. O incidente destacou a vulnerabilidade das cadeias de suprimentos globais a eventos imprevistos e a importância de rotas alternativas relevantes, servindo como um alerta sobre a necessidade de diversificação nas rotas de transporte e avanços na gestão de crise para evitar futuros colapsos similares.

Apesar dos desafios, o projeto de revitalização da Nova Rota da Seda através da BRI tem o potencial de transformar o comércio internacional a partir da modernização das infra estruturas e processos da cadeia de suprimentos global, buscando promover um desenvolvimento econômico e coletivo sustentável, favorável principalmente para os países envolvidos no projeto, mas também para o restante do mundo como um todo. A RPC tem demonstrado um compromisso contínuo com a Iniciativa e seus avanços, anunciando inclusive novos investimentos para expansão do projeto para além das rotas inicialmente contempladas. A modernização contínua da sociedade e o surgimento de novas tecnologias tendem a auxiliar na superação de alguns dos desafios colocados, especialmente no que diz respeito a eficiência e transparência dos projetos, o que deve contribuir para uma melhor percepção internacional da iniciativa, e uma promoção

de políticas de cooperação semelhantes em escala global, sejam eles liderados pela China, ou outros Estados.

No que tange os retornos esperados para a RPC, para além dos benefícios comerciais, que incluem o acesso facilitado a novos mercados e a diminuição dos custos operacionais, o que naturalmente já contribui para sua balança comercial e lucro agregado; acredita-se que ao longo do trabalho tenham-se apresentado elementos suficientes para sustentação da hipótese proposta, de que para além do escopo comercial, a BRI atende também a demandas e objetivos chinesas estritamente relacionados a seu poder e influência regional, e prospecção de liderança em escala global.

Com base na teoria de Mahan (1905) sobre o domínio do mar como objetivo fundamental para a projeção de supremacia em escala global, é possível afirmar que a *21st Century Maritime Silk Route* neste contexto desempenha um papel ainda mais vital para a política externa chinesa, a partir do estabelecimento de uma marinha forte e presente internacionalmente. Considerando a contribuição de Geoffrey Till (2013), seu papel se torna ainda mais relevante, possivelmente a chave para a execução do plano de expansão chines, pois no contexto contemporâneo, para além das operações militares, o poder marítimo estaria majoritariamente pautado na proteção do comércio, e segurança de suas vias de escoamento contra ameaças paramilitares e estatais. Neste sentido, uma vez que o investimento em infraestruturas pela *21st Maritime Silk Route* está voltado para a promoção e instituição de bases navais estrategicamente localizadas e que asseguram também uma maior presença direta e controle da China em rotas marítimas comerciais que são consideradas fundamentais para a segurança nacional e o crescimento econômico do país, a execução do projeto estaria afetando diretamente a extensão do poder naval chinês e suas reflexões em nível global.

Neste sentido, a concretização da BRI e particularmente da *21st Century Maritime Silk Route* colocam a RPC em uma posição favorável de avanço internacional, ao atribuírem-lhe condições e elementos de hegemonia, configurados na capacidade de um Estado de exercer funções de liderança e governo sobre um sistema de nações soberanas a partir da influência de elementos econômicos e culturais, seja pela capacidade coercitiva (militar), ou neste caso, pelo consentimento geral da atribuição do papel de “representante” da China neste projeto de interesse em escala global. Em suma, a BRI não é apenas uma iniciativa econômica, mas sim uma estratégia complexa que inclui pretensões agregadas de caráter soberano militar e político, atendendo, antes de mais nada, a uma ambição chinesa de projeção de poder e influência para além de seu território, possibilitada a partir de uma abordagem suave, pautada na promoção de

laços comerciais e diplomáticos com os países e regiões que fazem parte do seu escopo geopolítico de interesse estratégico.

## CONCLUSÃO

A Rota da Seda continua hoje tão relevante para a política e o comércio internacional como a séculos atrás. Talvez mais relevantes, considerando os avanços tecnológicos que possibilitaram o desenvolvimento de mercados nunca antes alcançados na história da humanidade. A Rota da Seda Marítima, principalmente, configura uma questão de grande relevância para o campo das relações internacionais e estudos marítimos por existir em um contexto geopolítico complexo, e que envolve diversas questões de segurança e política internacional. A geografia internacional, quando observada sob a ótica das Relações Internacionais, e mais precisamente as teorias Realista de observação dos Estados, sobrepostas a conceitos de projeção de poder e estudos de paz coloca a 21st Century Maritime Route no centro das discussões acerca da manutenção do *status-quo* e uma possível mudança na organização global.

A iniciativa One Belt, One Road, sob sua ótica de cooperação e livre mercado tem possibilidades de revolucionar o comércio internacional e a relação entre estados como a conhecemos, possibilitando diversas mudanças na cadeia de suprimentos global, revolucionando meios de transporte, modernizando infraestruturas obsoletas e promovendo o crescimento econômico dos diversos países envolvidos na iniciativa. A liderança da China no Projeto tem gerado preocupações a outras potências, como os Estados Unidos e a Índia, que argumentam sobre a possibilidade do projeto configurar, mais que qualquer coisa, como uma tentativa de aumento do controle da China sobre outros Estados e regiões estratégicas.

Analisando a política externa chinesa moderna, é possível afirmar que, de fato, a concretização da iniciativa BRI, especialmente o braço marítimo da rota, representa grandes pontos favoráveis para a China em termos econômicos e diplomáticos. O país, que hoje figura como o maior exportador do mundo, liderar a maior iniciativa econômica mundial em andamento é por si só um feito de destaque extremamente relevante no cenário internacional. As melhorias e modernizações propostas no projeto, como revitalização de portos, infra estruturas portuárias e *hubs* comerciais favorecem, e muito, suas condições de negócio; tornando seu processo de produção e recepção de insumos, comercialização de produtos finais, e facilitação e troca de tecnologias muito mais fácil e eficiente; barateando a cadeia logística; beneficiando e possibilitando que a RPC se consolide cada vez mais como a economia global mais relevante e crescente em termos de mercado.

Entretanto, não é apenas isto que a concretização do Projeto da BRI e modernização da *21st Century Maritime Route* significa para a China. Não podemos falar na Rota da Seda sem falar de sua configuração geopolítica. Sequer podemos falar dos avanços chineses no cenário internacional sem relacionar sua história a sua posição atual em política externa. A iniciativa "One Belt, One Road" representa um dos projetos internacionais mais ambiciosos em andamento no mundo; e de fato, pode-se dizer que evidencia - no mínimo - a pretensão chinesa em desempenhar um papel mais proeminente na governança global e na resolução de questões internacionais. Mas não apenas isto. Quando analisada a posição da China no cenário internacional através de declaração de seus grandes líderes e os pilares de sua política externa, suas ações e posição frente a questões de relevância internacional e mediante observação de outras iniciativas com a qual a RPC está envolvida, existem elementos suficientes para afirmar que a concretização do plano da Nova Rota da Seda representa para a China muito mais do que uma ação de cooperação e troca amigável entre Estados. Mas que seria, em outras palavras, o *check-mate* do seu plano de elevar-se a maior potência global dentro das próximas décadas.

A ascensão da China no mercado internacional após os "Cem Anos de Humilhação" representa uma transformação significativa na história contemporânea e um marco na história do país, considerando a seriedade com a qual culturalmente se observam em sucessos e fracassos. A RPC anseia pelo estabelecimento deste papel de liderança, a compensar por um longo período de exploração. A revitalização da Rota da Seda, especialmente o braço marítimo, é um componente central dessa estratégia de re colocação no cenário internacional pois possibilita, ativamente, que a China expanda seu poderio econômico; e através de uma mesma abordagem cooperacional, também o seu poderio político e militar em regiões geograficamente estratégicas; não apenas para rotas comerciais, mas também em disponibilidade de recursos energéticos e territórios disputados naquela que é considerada a região pivô da hegemonia global, a Eurásia.

No contexto contemporâneo, onde o país destaca-se como uma das lideranças do sistema econômico mundial, a concretização do projeto permitiria à China exercer uma influência significativa sobre territórios estratégicos, rotas de comércio e mercados, aumentando sua influência econômica e política. No entanto, esta situação não é bem percebida por outras grandes potências globais, que atentam justamente para o fato de que a China estaria utilizando-se da bandeira cooperacional para concretização de objetivos políticos internos. Argumenta-se que a iniciativa seria uma forma de “diplomacia da dívida”, onde os países que sofreram investimentos acabariam em uma situação de impossibilidade do pagamento de empréstimos, levando-os a uma dívida com a China que envolve não apenas quantias massivas de dinheiro com impacto real em diferentes economias, mas concessões favoráveis de utilização de espaços, portos, e demais acordos firmados.

A maior presença da China na região da Eurásia e concretização do projeto da *21st Century Maritime Route* tem grande impacto na posição e pretensão internacional do país em estabelecer-se como a maior potência econômica do globo. Além disso, favorece as condições para concretização de duas outras grandes iniciativas marítimas da RPC: O colar de pérolas e a intensificação de sua presença no mar do sul. Combinadas, estas três iniciativas colocam a China em uma posição de vantagem no *Rimland*, e consolidam sua posição como o maior exportador comercial do mundo, um hub de produção de insumos e tecnologia e liderança global em soluções da cadeia de suprimentos. Realizar esta transição para uma posição de estado hegemom, especialmente sob ótica de influência *soft-power* pode significar uma mudança significativa na ordem política global e na relação entre Estados.

A execução do projeto, entretanto, enfrenta vários desafios; incluindo a necessidade de superar *choke-points* e gargalos que vão desde regiões de instabilidade, até condições operacionais, questões de segurança, financiamento, cooperação e manuseamento de relações e interesses de outros Estados. Existem muitos atores e fatores envolvidos no controle dos territórios transpassados pela rota; esta não abrange apenas a principal rota marítima do comércio mundial, mas também a principal zona de interesse global (*pivot zone*), território com o maior número de riquezas e recursos estratégicos disponíveis.

O projeto, entretanto, se executado não responderá apenas a interesses chineses. O projeto, considerando seus dois braços de investimento, teria reflexos em cerca de 60 países, trazendo desenvolvimento para um território que é casa de cerca de um terço de toda a população global. O potencial para produção de empregos, desenvolvimento de novas tecnologias, aprimoramento de processos e a promoção para cooperação internacional também são reflexos muito expressivos de seus pilares. A BRI tem o potencial de transformar a economia global, mas seu sucesso dependerá da capacidade da China, seus parceiros internacionais e os demais países envolvidos em lidar com os desafios para maximizar e aproveitar as oportunidades que ela apresenta. A iniciativa oferece uma oportunidade única para promover o desenvolvimento econômico e a integração regional, mas também exige uma abordagem cuidadosa e equilibrada para garantir que os benefícios sejam compartilhados de forma justa e sustentável a todas as partes envolvidas, e conseqüentemente ao globo como um todo. Em última análise, a ascensão da China no mercado internacional e a revitalização da Rota da Seda refletem suas ambições de liderança global. O comércio é um componente crucial dessa estratégia, e tendo em vista que este, em sua maioria, é realizado por via marítima, a *21st Century Maritime Route* configura hoje como uma das maiores iniciativas a se considerar quando a tratar dos temas de estudo marítimo, comércio internacional e política e governança global. Trata-se de um projeto extremamente ambicioso e promissor, com potencial para grandes desdobramentos econômicos e políticos nas próximas décadas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEXANDRE, M. **Os livros brancos da defesa da República Popular da China 1998-2010**. 2014. Disponível em: <<https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/3000>> Acesso em: 22 set.2024.

ARRIGHI, Giovanni. **The three hegemonies of historical capitalism**. *Cambridge Studies in International Relations.*, 1993, 26: 148-148. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?hl=pt-PT&lr=&id=Opkof1vyDAgC&oi=fnd&pg=PA148&dq=arrighi+sovereign&ots=wNApm-JcfS&sig=XCf-aLbBtRLi7e-XNySGIwGykk#v=onepage&q=arrighi%20sovereign&f=false>>. Acesso em 8 fev. 2024

ASIAGREEN. **The Belt-and-Road initiative and the rising importance of China's Western cities**. Disponível em: <<https://www.asiagreen.com/en/news-insights/the-belt-and-road-initiative-and-the-rising-importance-of-china-s-western-cities>>. Acesso em: 28 set. 2024.

BAUM, Richard. **Burying Mao: Chinese politics in the age of Deng Xiaoping**. Princeton University Press, 1996. Disponível em: <[https://books.google.com.br/books?hl=pt-PT&lr=&id=aeM9DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR9&dq=XIAOPING+AND+MAO&ots=F8Zbdkk-QG&sig=-EQU6ISXmC3jaPWnQs3\\_7XkU7Xg#v=onepage&q=XIAOPING%20AND%20MAO&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-PT&lr=&id=aeM9DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR9&dq=XIAOPING+AND+MAO&ots=F8Zbdkk-QG&sig=-EQU6ISXmC3jaPWnQs3_7XkU7Xg#v=onepage&q=XIAOPING%20AND%20MAO&f=false)> . Acesso: 12 mai. 2024

BENVENUTO, L. **A NOVA ROTA DA SEDA: conquistas e controvérsias**. [s.l: s.n.]. Disponível em:<[https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535670696\\_ARQUIVO\\_artigoENABED2018.pdf](https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535670696_ARQUIVO_artigoENABED2018.pdf)>. Acesso em: 28 jul. 2024.

BRZEZINSKI, Zbigniew. **El gran tablero mundial**. Barcelona, España;: Paidós, 1998.

BUENO, André. **A China Han e o Ocidente (La China Han y el Occidente)**. Transoxiana, 2006. Disponível em:<<https://www.researchgate.net/profile/Andre-Bueno>-

7/publication/26439706\_A\_China\_Han\_e\_o\_Ocidente/links/5e34e6d8a6fdccd9657c0f76/A-China-Han-e-o-Ocidente.pdf>. Acesso: 15 set. 2024

BULL, H. "*The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics*". Columbia University Press. 1997. <<https://link.springer.com/book/10.1007/978-1-349-24028-9>> Acesso: 15 jan. 2025

CEARÁ, A. **A Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota: o projeto estratégico Chinês e seus desdobramentos para a política externa Chinesa.** Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/items/a6f789a1-f056-44a9-8715-0b545650d515>>. Acesso em: 12 ago. 2024.

CHAN, M. H. THOMAS. The belt and road initiative—the new silk road: a research agenda. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 2018, 7.2: 104-123. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/24761028.2019.1580407>>. Acesso em 6 abr. 2024.

CHEN, J.; LIANG, Q. Comparative study on the “New Silk Road” strategy between China and the U.S. *Journal of Finance Research*, v. 2, n. 1, p. 1, 16 jan. 2018. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/325030632\\_Comparative\\_Study\\_on\\_the\\_New\\_Silk\\_Road\\_Strategy\\_between\\_China\\_and\\_the\\_US](https://www.researchgate.net/publication/325030632_Comparative_Study_on_the_New_Silk_Road_Strategy_between_China_and_the_US)>. Acesso em: 25 jan. 2024.

COHEN, W. I. *America's response to China: a history of Sino-American relations*. New York: Columbia University Press, 2008.

Collins, G. B., Erickson, A. S., Murray, W. S., & Goldstein, L. J. (Eds.). **China's Energy Strategy: The Impact on Beijing's Maritime Policies**. Naval Institute Press. 2012. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?hl=pt-PT&lr=&idAC&oifnd&pg=PR1&q=Lyle+Goldstein+e+Andrew+Erickson+2012+four+seas&ots=c6Eohq8#v=onepage&q=Lyle%20Goldstein%20e%20Andrew%20Erickson%202012%20four%20seas&f>>. Acesso em: 31 ago 2024.

CONCEIÇÃO, C.; PEQUIM, D. **Retorno Milenar.** Disponível em: <<https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rce/article/download/59524/57893>>. [s.l.] Conjuntura Econômica, 2015. Acesso em: 4 ago. 2024.

**DE JONG, J. W.** Resenha de *China in Central Asia. The early stage: 125 B.C. – A.D. 23. An annotated translation of chapters 61 and 96 of the History of the Former Han dynasty*, por A. F. P. Hulsewé e M. A. N. Loewe. *Indo-Iranian Journal*, v. 23, n. 3, p. 242–244, 1981. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/24653421>>. Acesso em: 19 mai. 2024.

**DUARA, Prasenjit.** **Transnationalism and the predicament of sovereignty: China, 1900–1945.** *The American Historical Review*, 1997, 102.4: 1030-1051. Disponível em: <<https://academic.oup.com/ahr/article-abstract/102/4/1030/80426?login=false>>. Acesso em 2 ago. 2024.

**ESCOLA EDUCAÇÃO.** Zona Econômica Exclusiva - O que é, Exemplos, Importância e Disputas. Disponível em: <<https://escolaeducacao.com.br/zona-economica-exclusiva/>>. Acesso em: 06 out. 2024.

**FIORI, J. L.** Nicholas Spykman e a América Latina. Disponível em: <<https://www.imf.org/pt/News/Articles/2021/09/08/blog-what-chinas-rebalancing-means-for-latin-america>>. Acesso em: 11 mar. 2024.

**FRANKOPAN, P.** **O coração do mundo: Uma nova história universal a partir da rota da seda: o encontro do oriente com o ocidente.** [s.l.] Planeta Estratégia, 2019.

**Geopolítica do Mar da China Meridional** [Mapa]. Disponível em: <<https://adilsonasantosproena.medium.com/geopol%C3%ADtica-do-mar-da-china-meridional-1399244d9070>>. Acesso em: 2 set. 2024.

**GONÇALVES, M.** Uma análise geopolítica do Corno de África. **Revista de Ciências Militares**, v. Vol. 8, n.º 2 (nov. 2020), 2020. Disponível em: <<https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/34298?locale=en>>. Acesso em: 19 set. 2024.

**HOOVER INSTITUTION.** **What China Remembers About The Cultural Revolution, And What It Wants To Forget.** Disponível em: <<https://www.hoover.org/events/what-china-remembers-about-cultural-revolution-and-what-it-wants-forget>>.

**HUNG, H.** A ascensão da China, a Ásia e o Sul Global. *Revista de Economia Contemporânea*, v. 22, n. 1, 11 jun. 2018. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rec/a/PjqLzbVDgwYQsQDKLxsQQPj>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

**HUSSAIN, F.; HUSSAIN, M.** *CHINA-PAK ECONOMIC CORRIDOR (CPEC) AND ITS GEOPOLITICAL PARADIGMS*. **IJSSHE-International Journal of Social Sciences, Humanities and Education**, v. 1, n. 2, 2017. Acesso em: 19 jul. 2024.

**JOHN KING FAIRBANK; GOLDMAN, M.** *China: A New History, Second Enlarged Edition*. Cambridge, Ma: Harvard University Press, 2006.

**JORNAL ONE TORNADO.** *A Rota da Seda e o Admirável Novo Mundo*, 2020. Disponível em:<<https://www.jornaltornado.pt/wp-content/uploads/2020/01/A-Rota-da-Seda-e-o-Admiravel-Mundo-Novo.jpg>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

**JUS NAVIGANDI.** Zona Econômica Exclusiva: requisitos e importância. Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/61893/zona-economica-exclusiva-requisitos-e-importancia>>. Acesso em: 06 out. 2024.

**KAPLAN, Robert D.** Center stage for the twenty-first century: power plays in the Indian Ocean. *Foreign Affairs*, 2009, 16-32. Disponível em:<<https://www.jstor.org/stable/20699491>>. Acesso em 15 set. 2024

**KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S.** Power and interdependence revisited. *International organization*, 1987, 41.4: 725-753. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/abs/power-and-interdependence-revisited/F9A484FBBF233AC29FE8BE79D16C382D>. Acesso em: 8 jul 2024.

**KHURANA, G. S.** China's "String of Pearls" in the Indian Ocean and Its Security Implications. **Strategic Analysis**, v. 32, n. 1, p. 1–39, 27 fev. 2008b. Disponível em:<<https://doi.org/10.1080/09700160801886314>>. Acesso em: 30 jun. 2024.

LEN, C. China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access. **Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India**, v. 11, n. 1, p. 1–18, 2 jan. 2015.

**LIN, Christina.** *The New Silk Road: China's strategy in the Greater Middle East*. 2011. Disponível em: <https://www.washingtoninstitute.org/media/3369>. Acesso em: 26 mai. 2024.

LIU, Xin. *The mirage of China: Anti-humanism, narcissism, and corporeality of the contemporary world*. Berghahn Books, 2009.

LOPES KOTZ, Ricardo. **A Nova Rota da Seda: a fundamentação geopolítica e as consequências estratégicas do projeto Chinês**. [s.l: s.n.]. Disponível em: <[https://www.erabedsul2017.abedef.org/resources/anais/8/1503106874\\_ARQUIVO\\_ArtigoERABEDSUL-RicardoKOTZ.pdf](https://www.erabedsul2017.abedef.org/resources/anais/8/1503106874_ARQUIVO_ArtigoERABEDSUL-RicardoKOTZ.pdf)>. Acesso em: 23 ago. 2024.

MACKINDER, Halford John. *The Geographical Pivot of History*. **Royal Geographical Society**. London. 1904.

MAHAN, Alfred Thayer. *Sea Power in its Relations to the War of 1812*. **Boston: Little, Brown**, 1905.

MARTINELLI, M. La geopolítica euroasiática frente al imperialismo. China, Estados Unidos y Medio Oriente (s.XXI). 2011. Disponível em:<<https://cdsa.academica.org/000-074/439.pdf>>. Acesso em: 28 de ago. 2024.

MERINO, G. E. Eurasia y la (re)emergencia de China y Rusia. **UNLP**, 2020. Disponível em:<<https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=libros&d=Jpm5527>>. Acesso em: 11 ago. 2024.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. **A Segunda Guerra Fria: geopolítica e dimensão estratégica dos Estados Unidos - Das rebeliões na Eurásia à África do Norte e ao Oriente Médio**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

MORGENTHAU, H. *The Struggle for Power and Peace*. *Alfred Kopf*, 1948.

NYE, Joseph S. Soft power. *Foreign policy*, 1990, 80: 153-171. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/1148580>>. Acesso em 2 jul. 2024.

**O Colar de Pérolas** [Mapa]. Disponível em: <<https://www.china-briefing.com/news/china%E2%80%99s-string-of-pearls-strategy>>. Acesso em: 12 jul. 2024.

PAUTASSO, D. *A Nova Rota da Seda e seus desafios securitários: os Estados Unidos e a contenção do eixo Sino-Russo*. **Estudos internacionais: revista de relações internacionais**

da **PUC Minas**, v. 7, n. 2, p. 85–100, 10 ago. 2019. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/20935/pdf>>

Acesso em: 12 jul. 2024.

PEATTIE, Mark; DREA, Edward; VAN DE VEN, Hans (ed.). **The Battle for China: Essays on the Military History of the Sino-Japanese War of 1937-1945**. Stanford University Press, 2010. Disponível em:

<<https://www.degruyter.com/document/doi/10.1515/9781503627338/html>>. Acesso em 21 mar. 2024.

PETERSEN, A. **The World Island : Eurasian geopolitics and the fate of the West**. Santa Barbara, Calif.: Praeger Security International, 2011.

PIQUÉ, J. *Las nuevas rutas de la seda y la estrategia china*. Disponível em: <<https://www.thenewbarcelonapost.com/las-nuevas-rutas-de-la-seda-y-la-estrategia-china/>>.

Acesso em: 17 jul. 2024.

POMAR, W. **A revolução Chinesa**. São Paulo: Editora Unesp, 2003.

QI, Xu; ERICKSON, Andrew S.; GOLDSTEIN, Lyle J. **Maritime geostrategy and the development of the Chinese navy in the early twenty-first century**. *Naval War College Review*, 2006, 59.4: 46-67. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/26396769>>. Acesso: 5 ago. 2024

REVISTA PUC MINAS CONJUNTURA. **O Colar de Pérolas como uma estratégia geopolítica**. Disponível em: <<https://pucminasconjuntura.wordpress.com/2018/09/12/o-colar-de-perolas-como-uma-estrategia-geopolitica/>>. Acesso em: 8 set. 2024.

SALVAGNI, J. et al. A Ascensão Chinesa e a Nova Rota da Seda: Mudanças Globais, Novas Hegemonias. **Revista Sociedade e Estado**, v. 37, n. 2, p. 673–696, maio 2022. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/se/a/4BtjBbySfX3yhyYDGN6mM6D/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 18 ago. 2024.

SAUL BERNARD COHEN. **Geography and Politics in a World Divided**. [s.l.] Oxford University Press, USA, 1973.

**SHAN, L.** *Universidade do Minho Instituto de Letras e Ciências Humanas Comparação entre a Rota da Seda e Uma Faixa e Uma Rota Comparação entre a Rota da Seda e Uma Faixa e Uma Rota UMinho/2018*. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/161656646.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2024.

**SILVA, Athos Munhoz Moreira da.** **A revolução nacional na China: entre autarquia e a dependência**. 2023. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/257472>>. Acesso em 2 fev. 2024

**SPENCE, J. D.** **The Search for Modern China**. New York: W.W. Norton & Company, 1990.

**SPYKMAN, Nicholas John.** *The Geography of the Peace*. San Diego: Harcourt Brace and Company, 1944.

**STOREY, Ian.** **Rising Tensions in the South China Sea: Southeast Asian Responses**. *The South China Sea dispute: Navigating diplomatic and strategic tensions*, 2016, 147. Disponível em: <<https://www.degruyter.com/document/doi/10.1355/9789814695565-007/pdf?licenseType=restricted>>. Acesso em: 12 out. 2024.

**The Heartland and the Rimland [MAPA]**. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/figure/The-Heartland-and-the-Rimland-Note-This-figure-provides-the-geographical-spread-of\\_fig1\\_378802854](https://www.researchgate.net/figure/The-Heartland-and-the-Rimland-Note-This-figure-provides-the-geographical-spread-of_fig1_378802854)>. Acesso em: 11 jun. 2024.

**THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA.** *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*. 20 jun. 2017. Disponível em: <[https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content\\_281475691873460.htm](https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm)>. Acesso em: 22 mar. 2024

**TILL, Geoffrey.** *Seapower: A guide for the twenty-first century*. Routledge, 2013.

**TRACY, E. F.** et al. *China's new Eurasian ambitions: the environmental risks of the Silk Road Economic Belt*. **Eurasian Geography and Economics**, v. 58, n. 1, p. 56–88, 2 jan. 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/15387216.2017.1295876>>. Acesso em: 17 jul. 2024.

**VALENTE CACHAPUZ, G.** *A nova rota da seda Chinesa e seu impacto na recente guerra*. [s.l: s.n.], 2024. Disponível

em:<<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/34112/1/NovaRotaSeda.pdf>>. Acesso em: 3 jul. 2024.

WUTHNOW, J. **Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications**. [s.l.] Institute for National Strategic Studies, 2012. Disponível em: <<https://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/stratperspective/china/ChinaPerspectives-12.pdf>>. Acesso em: 14 ago.. 2024.

**XINHUA**. *Vision and actions on jointly building Belt and Road - Belt and Road Forum for International Cooperation*. [s.l.: s.n.], 2017. Disponível em: <<http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html>>. Acesso em: 12 jul. 2024.

ZHANG, F. China's long march at sea: explaining Beijing's South China Sea strategy, 2009–2016. **The Pacific Review**, v. 33, n. 5, p. 1–31, 19 mar. 2019. Disponível em:<<https://doi.org/10.1080/09512748.2019.1587497>>. Acesso em: 4 ago. 2024.

Zhao, S. **China and the South China Sea Arbitration: Geopolitics Versus International Law**. *Journal of Contemporary China*, 27(109), 1–15 aug 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/10670564.2017.1363012>. Acesso em 7 out. 2024.