

O PROJETO DA NOVA ROTA DA SEDA: UMA POSSÍVEL REORDENAÇÃO DOS FLUXOS COMERCIAIS INTERNACIONAIS

MAZZI, Diego Henrique Alvarenga

Orientador: Dr. Niemeyer Almeida Filho

“Ao oeste do portão de Yang, não haverá velhos amigos.”

Wang Wei

Resumo

O seguinte artigo tem como objetivo apresentar os esforços da República Popular da China, para restaurar, de maneira ainda mais ampla, uma rede de comunicações que faz alusão à milenar Rota da Seda. Abordando os interesses, sobretudo econômicos e, de maneira secundária, os interesses políticos, existentes na estruturação e implantação do projeto, que ambiciona reordenar o papel da República Popular da China e do continente asiático no concernente ao comércio internacional e à configuração de forças do sistema internacional contemporâneo.

Palavras-chave: One Belt One Road, Iniciativa da Nova Rota da Seda, Comércio Internacional, China

1. Introdução

O comércio originou um dos locais de encontro mais significativo da humanidade, o mercado. É nítido, já nas sociedades primitivas, o processo de troca de bens, atraindo multidões de maneira aleatória, e nos séculos posteriores, a formação feiras, guildas e centros comerciais. Juntamente com os mais distintos produtos, novas ideias sempre viajaram ao longo de rotas comerciais fazendo, de centros comerciais, também centros culturais e tecnológicos na antiguidade. Como, por exemplo, ocorreu nas cidades italianas do século XIV até o século XVI (BRAUDEL, 1987).

Ao longo da história, é notória a relevância fulcral das rotas de comércio no que tange ao desenvolvimento, importância estratégica e ao acúmulo e fluxo de capitais de determinadas regiões do mundo (BRAUDEL, 1987).

As rotas comerciais exerceram e exercem papéis cruciais para o desenvolvimento da humanidade. Seja ao concentrar o comércio ou o fluxo de capitais em determinadas regiões, ou mesmo para transformar drasticamente os rumos da história do mundo como ocorreu, no século XV, com a busca por uma nova rota das especiarias, em que os europeus (sobretudo espanhóis e portugueses) visavam se desprender do monopólio dos intermediários árabes, e consequentemente, chegaram ao continente americano (STARKEY, 2016, WOOD 2002).

A rota de especiarias possuía um modal marítimo e fomentou a evolução da indústria naval da época. Sucedeu na descoberta de novas terras e fomentou novas relações diplomáticas entre o Oriente e o Ocidente. Contudo, os interesses que envolviam essa rota comercial também foram responsáveis por desencadear guerras. Formações de estados imperialistas e de colônias foram feitas na retaguarda do comércio de especiarias, tornando essa rota comercial uma das mais significativas no que refere-se ao denominado processo de globalização (STARKEY, 2016, WOOD 2002).

No decorrer da história nos deparamos com uma gama de rotas comerciais de grande relevância econômica e responsáveis pelo medrar das mais variadas sociedades de outrora. Salientando, além da já citada Rota das Especiarias, a Rota do Incenso, que foi desenvolvida para o transporte e o comércio do incenso e da mirra, encontrados, até então, apenas no extremo sul da Península Arábica. E também, a Rota do Âmbar, que ligava a região do Báltico (atualmente composta por Estônia, Letônia e Lituânia) até o Egito, no continente africano, rota em que se comercializava o âmbar, uma gema valorizada como um item decorativo e por seus fins medicinais (STARKEY, 2016, WOOD 2002).

Contudo, diferentemente das rotas citadas anteriormente, nenhuma perdurou por tantos anos como a denominada Rota da Seda. A designação Rota da Seda foi cunhada no final do século XIX, por Ferdinand von Richthofen, um geógrafo teutônico e, posteriormente, o termo se notabilizou, circunscrevendo toda a história de trocas comerciais entre o Extremo Oriente e a Europa (DRÈGE, 2002).

1.2 A Rota da Seda ao longo de dois milênios

Historicamente não é possível precisar o exórdio dessa rede de comunicações que unia comercialmente Oriente e Ocidente. Porém, através da análise de escritos antigos como, por exemplo, do intelectual romano Sêneca, é possível estimar a existência desta conexão comercial

pois os relatos citam o principal produto transportado e negociado por inúmeros intermediários até a Europa, a seda (DRÈGE, 2002).

A seda até então era uma artigo de produção endêmica a regiões que correspondem à atual China. O fascínio que as antigas civilizações possuíam por este produto e, conseqüentemente, os esforços para realizar seu comércio, foi responsável por delinear itinerários no decorrer dos milênios, originando o que posteriormente viria a estabelecer essa rede denominada como Rota da Seda (DRÈGE, 2002).

Eventos históricos corroborarão para difusão da seda e, conseqüentemente, para expansão de seu comércio, que viria posteriormente resultar na exordial conexão logística comercial mais intensiva na história, ligando Oriente e Ocidente. Podemos citar os mais expressivos para uma melhor ilustração histórica, em ordem cronológica. O primeiro evento histórico consiste na relação conflituosa entre as dinastias chinesas e o povo *Xiongnu*, nômades que ocupavam a porção leste da Ásia Central, reconciliadas por tratados de paz, que envolviam fardos de seda como “presentes” ao povo *Xiongnu*, que por sua vez, negociavam o tecido sobrepujante com outras populações estabelecidas mais ao oeste e assim, através de incessantes trocas, alcançavam o Ocidente (DRÈGE, 2002; WOOD 2002).

Posteriormente, no ano 140 antes de Cristo, inicia-se a expansão da China, governada pela Dinastia Han, sobre a Ásia Central, essa expansão ocorre por meio de missões que almejavam firmar alianças e, caso necessário, o domínio militar coercitivo. As missões chinesas estabeleceram também embaixadas, colônias agrícolas e militares. Esse conjunto de alicerces, somados à política expansionista dos Han, instauram conexões de intercâmbio diplomático e de transações comerciais, que se expandem intensamente. Não ocasionalmente, essa mesma amálgama entre diplomacia, investimentos em estruturas e políticas de caráter expansionistas, são notadas no estratagema da nova Rota da Seda proposta atualmente pela China, milênios depois (DRÈGE, 2002; WOOD 2002).

Preliminarmente a rota que se configurava por uma rede de conexões que interligavam pontos comerciais ocorria, sobretudo, por transporte terrestre. Caravanas formadas por animais de carga como dromedários, camelos-bactrianos, cavalos e asininos, transitavam desde regiões que correspondem ao atual leste da China, até diversos destinos como a Pérsia, a Península Arábica, a região do Levante (costa oeste do Mar Mediterrâneo), a costa do Mar Negro, Constantinopla (atual Istambul) e ao Egito. Subseqüentemente, sobretudo nos cursos que transpassavam até a costa oeste do Mar Mediterrâneo (áreas que atualmente correspondem ao Líbano e Israel), e também a Constantinopla e a zona do Mar Negro, a logística se dava até o continente europeu via rota marítima, destacando alguns destinos como os portos de cidades

gregas e de Roma e, posteriormente, a República de Veneza, República de Gênova e o Ducado de Amalfi (DRÈGE, 2002; WOOD 2002).

Contudo, estabeleceu também uma Rota de modal marítimo, que ligava o Mar da China até o Golfo Pérsico, deslocando-se pelo Oceano Índico, passando pela ilha de Sumatra e pelo Ceilão, circundando a costa oeste da Índia. Esta rota marítima instaurou-se de maneira secundária. Inicialmente os navegantes favoreciam-se de ventos sazonais. Posteriormente, em meados do século II depois de Cristo, com a descoberta de uma nova via marítima, a Rota da Seda marítima, paulatinamente, no decorrer dos séculos, se antepõe sobre a rota terrestre em volume comercial, porém, as rotas de caravanas não se extinguíram e voltariam a se avigorar durante o período das cruzadas (DRÈGE, 2002).

Com a expansão islâmica, a partir do século VII, o comércio entre Oriente e Ocidente se intensificou significativamente. A rota marítima, devido envolver a Índia e algumas ilhas do extremo Oriente, unificou a Rota da Seda com a denominada Rota das Especiarias e assim, complementou o rol de mercadorias transportadas e negociadas através do seu percurso. Além da seda e da porcelana, as especiarias como a pimenta-do-reino, o cravo, a canela, a noz-moscada e o incenso (DRÈGE, 2002; WOOD 2002).

Durante esse período, em consequência do controle do comércio com o Oriente, cidades mulçumanas, como Bagdá e Damasco, constituíam grandes centros comerciais. Os islâmicos eram os intermediários responsáveis pelo comércio entre o extremo Oriente e a Europa, sobretudo com mercadores das Repúblicas da Península Itálica, portas de entrada dos cobiçados produtos orientais no continente europeu, que também prosperaram copiosamente, como por exemplo a República de Veneza e a República de Gênova. Negociantes oriundos dessas localidades, navegavam até os portos do Oriente Médio dispostos a comercializar com os mercadores mulçumanos (DRÈGE, 2002; WOOD 2002).

Figura 1 – Antiga Rota da Seda, terrestre e marítima (Rota das Especiarias), e conexões complementares



Fonte: UNESCO (2017)

Todavia, existe um significativo número de relatos de mercadores europeus, que transcorreram a Rota da Seda e estabeleceram contato direto com a aristocracia e com o comércio chinês (DRÈGE, 2002; JAROUCHE 2006).

As atividades comerciais recorrentes, e sobretudo a longa extensão da Rota da Seda, despertava a curiosidade e fascínio dos povos, tanto de ocidentais quanto de orientais. Uma série de relatos e lendas foram criados no entorno desta abrangente rede de conexões comerciais. A fim de ilustrar, podemos destacar as duas mais notórias: a primeira, uma narrativa oriental, enquanto a segunda consiste em uma explanação proveniente do ocidente (DRÈGE, 2002).

À luz da narrativa oriental, a coletânea dos contos do Livro das mil e uma noites, baluarte do folclore do Oriente Médio, faz diversas menções às relações comerciais, a mercadores, a viagens, a reinos e grupos étnicos partícipes deste comércio. O conto mais notório, que tem como cenário a rota da seda, talvez seja Simbad, o Marujo. Já no ocidente, a narrativa mais conhecida é a do mercador veneziano Marco Polo. É, talvez, a obra escrita que mais enfatiza a rota da seda. Carregada de detalhes, relatos de viagens e lendas das regiões atravessadas, a farta narrativa adquiriu uma popularidade que perdura até os dias atuais (DRÈGE, 2002; JAROUCHE 2006).

Apesar dessas histórias se originarem em culturas distintas, ambas possuem uma característica em comum, apresentam a Rota da Seda como uma via repleta de riscos, mas sobretudo, repleta de prosperidade. E os personagens dessas narrativas, na maioria das vezes, findam suas melindrosas jornadas superando grandes adversidades e conquistando a fortuna e opulência que são, muitas vezes, apresentadas de modo inerente. No decorrer das aventuras apresentadas, grandes esforços são despendidos em busca do sucesso e da riqueza aposta à empreitada (DRÈGE, 2002; JAROUCHE 2006).

Independente de lendas ou relatos de fatos concretos, é nítido que os intercâmbios comerciais e diplomáticos entre Ocidente e Oriente, atraíram e fascinaram não apenas o ser humano, ao longo de gerações, mas também Estados nacionais, que ao longo da história, buscaram estabelecer esse intercâmbio. Ao analisarmos séculos anteriores nos deparamos com projetos que obtinham essa pretensão, como por exemplo, os projetos ultramarinos das coroas espanhola e portuguesa para chegar até a Índia, no século XV, ou mais posteriormente, no século XX o projeto da Ferrovia Berlin-Bagdá (BRAUDEL 1987; DRÈGE, 2002; JAROUCHE, 2006).

Contudo, em um passado recente, no segundo semestre do ano de 2013 o presidente da República Popular da China, Xi Jinping, anunciou a iniciativa “*One Belt, One Road*” (OBOR), traduzido como “Um cinturão, uma rota”, que popularmente vem sendo designado como A Nova Rota da Seda. Apenas em 2017 a proposta chinesa foi melhor explanada, pelo próprio presidente, durante a realização do primeiro Fórum Internacional sobre a iniciativa, na cidade de Pequim. O encontro reuniu 29 chefes de Estado e de governo, além de representantes de mais de 100 países. Denotando ao projeto, através do seu discurso, atributos como prosperidade, viabilização do desenvolvimento de infraestruturas do comércio e benefícios mútuos, Xi Jinping, ainda em 2013, em visita à Ásia Central, já havia anunciado que esse projeto revive a Rota da Seda, de forma simbólica e fez alusão aos comerciantes de outrora, que interligaram comercialmente o Oriente e Ocidente, atribuindo a estes a personificação do "espírito da Humanidade" (EL PAÍS, 2017, FIGUEIREDO, 2019; PARLAMENTO DO MERCOSUL, 2017).

O chefe de Estado chinês também fez mais uma menção que vale destacar sobre a antiga Rota da Seda, durante o Fórum de 2017, a frase: "A História é a melhor mestre" (FIGUEIREDO, 2019; PARLAMENTO DO MERCOSUL, 2017).

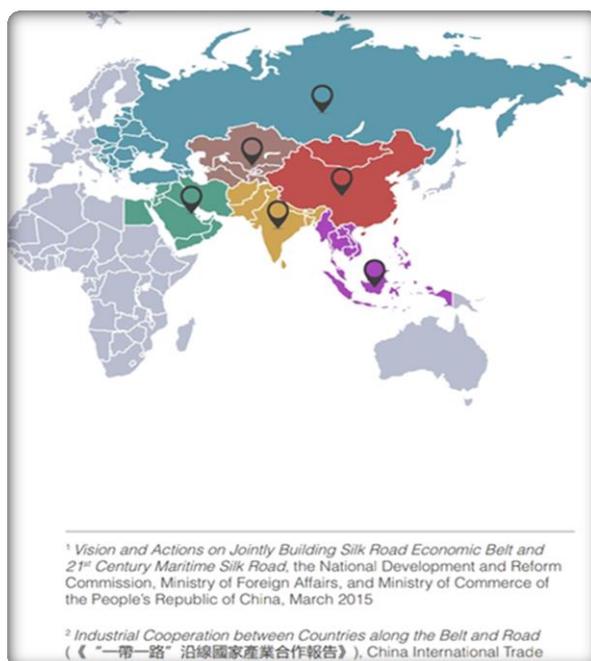
As declarações de Xi Jinping, que evocam uma certa nostalgia, revelam as pretensões concretas, porém, com traços um tanto épicos, assim como nas narrativas de Marco Polo. Esses traços épicos estão anexados desde os grandes esforços que serão despendidos pela iniciativa

OBOR, até à sua conclusão, que visa angariar a República Popular da China ao posto de liderança econômica, comercial e cultural global. Como toda empreitada homérica, as ambições chinesas são carregadas de simbologias, como por exemplo o prazo para se tornar uma potência de alcance global até o ano de 2049, data que se celebra o centenário da Revolução Chinesa, liderada por Mao Tsé-Tung em 1949 (BARELLA, 2017; DRÈGE, 2002; FIGUEIREDO, 2019).

1.3 As primícias da iniciativa OBOR e seu medrar desafiador

A intitulada Nova Rota da Seda, oficialmente denominada pelo Governo chinês como “*One Belt, One Road*”, consiste em um projeto ambicioso. Composto pela implementação de um plano de investimentos que objetiva conectar, de diversas maneiras, a China e 64 países, a princípio, classificados até agosto de 2015, pelo Instituto Internacional de Comércio da China, por toda a extensão do Cinturão (Figura 2). Juntos, esses países compreendem a 38,5% da área terrestre do Globo, possuem 62,3% da população mundial, além de somarem 30% do PIB e totalizarem 24% no indicador de consumo das famílias, em nível mundial, segundo o *Fung Business Intelligence Centre* (BARELLA, 2017; CHIN E HE, 2016; DW DOCUMENTAL, 2019; PAUTASSO E UNGARETTI, 2017).

Figura 2: Classificação dos 65 países pelo Instituto Internacional de Comércio da China



Region	Country
East Asia	China, Mongolia
Southeast Asia	Brunei, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand, Timor-Leste, Vietnam
Central Asia	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
Middle East and North Africa	Bahrain, Egypt, Iran, Iraq, Israel, Jordan, Kuwait, Lebanon, Oman, Qatar, Saudi Arabia, Palestine, Syria, United Arab Emirates, Yemen
South Asia	Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
Europe	Albania, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Estonia, Georgia, Hungary, Latvia, Lithuania, Macedonia, Moldova, Montenegro, Poland, Romania, Russia, Serbia, Slovakia, Slovenia, Turkey, Ukraine

Source: Industrial Cooperation between Countries along the Belt and Road, China International Trade Institute. The countries are grouped based on World Bank's classification by region.

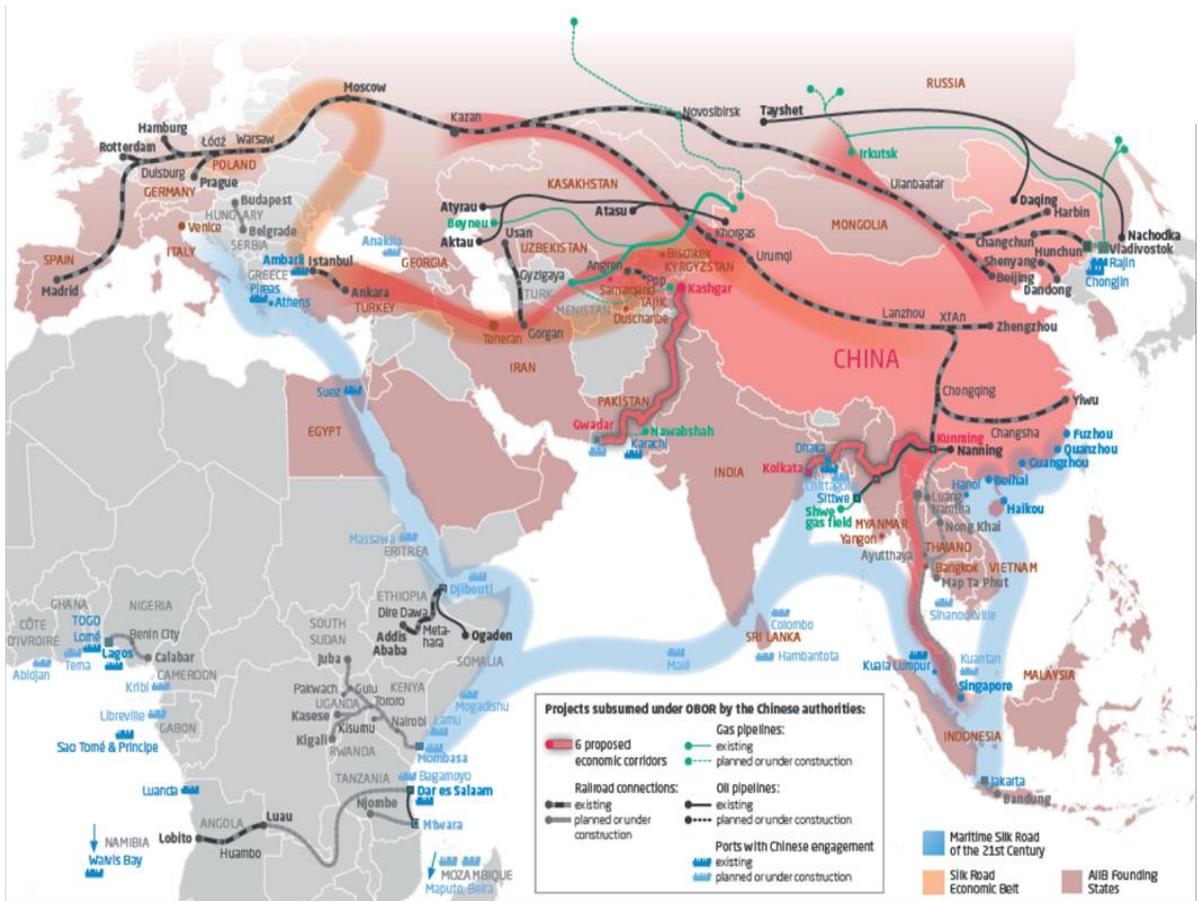
Fonte: Fung Business Intelligence Centre (2016)

Apesar da cerne da iniciativa OBOR constituir em uma rota de modal terrestre, que se desmembra em seis braços, interligando a China, a Península da Indochina, a Rússia, a Ásia Central, o Oriente Médio e a Europa (Figura 3), inicialmente, os países do leste europeu, compõe majoritariamente, o conjunto de signatários no continente, apesar de atualmente cidades da Europa Ocidental, como Madri, Paris e até mesmo Londres, possuírem ferrovias com conexões que interligam-se até a China. Também está na pauta, uma rota de modal marítimo que interliga os portos, localizados no Mar do Sul da China até ao sudeste asiático, passando pela Índia, Sri Lanka, atravessando o Oceano Índico até países da costa oriental africana (com destaque para o Djibuti), o Golfo de Áden, conectando com a Península Arábica e o canal de Suez (Figura 3). A palavra *Belt* (Cinturão) faz referência a rota terrestre, enquanto *Road* (Rota) designa a via marítima (BARELLA, 2017; CHIN E HE, 2016; DW DOCUMENTAL, 2019; PAUTASSO e UNGARETTI, 2017).

O projeto da Nova Rota da Seda está estruturado em 6 corredores: Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia, Nova Ponte de Terra da Eurásia, Corredor Econômico China-Ásia Central, Corredor Econômico China Península Indochinesa e Corredor Econômico Marítimo (PAUTASSO, 2016, p.127).

Os projetos que pautam a iniciativa, propõem integração através de distintas direções. Múltiplos empreendimentos, em infraestruturas como rodovias, modernas ferrovias, portos e aeroportos compõe a agenda do OBOR. A estratégia de Pequim atualmente já transcendeu o desejo de interligar de seu poderoso e diversificado parque industrial ao abastado mercado europeu. A implementação dos projetos de infraestrutura impulsiona também o setor de serviços da China, como o setor da construção, companhias de telecomunicação e sobretudo, o setor financeiro do país. Os colossais projetos chineses estrategicamente são firmados para transferir divisas para o país durante sua fase de implementação, e, posteriormente, depois de concluídos, gerar dividendos através do diligente fluxo comercial que esses corredores propiciarão, tanto por via terrestre quanto por via marítima (Figura 3). (BARELLA, 2017; DW DOCUMENTAL, 2019, PARLAMENTO DO MERCOSUL, 2017).

Figura 3: Os 6 corredores terrestres e a rota marítima



Fonte: Merics

Em continuidade ao evento de 2017, em abril de 2019 ocorreu o Segundo Fórum Internacional da Rota da Seda, também na cidade de Pequim. A reunião teve duração de três dias, e contou com a presença de 40 chefes de Estado e de governo, do secretário-geral da ONU, António Guterres, de membros do Fundo Monetário Internacional (FMI) e principalmente, de representantes de mais de uma centena de países. A iniciativa claramente vem angariando espaço no Sistema Internacional. Apesar da desconfiança de parceiros históricos como Alemanha e França, além dos Estados Unidos, países da União Europeia, como Portugal, República Tcheca, Hungria e Grécia e se tornaram signatários de acordos que buscam promover a iniciativa (DN, 2019; DW, 2019; EFE, 2019).

Porém, em março de 2019, pouco antes do segundo Fórum, Itália e China firmaram memorando de entendimento, de caráter não vinculativo que insere o país europeu no OBOR. A Itália é o primeiro país do G7 a compor a iniciativa. A república europeia também ocupou o oitavo posto dentro da classificação dos países com maiores produtos brutos do mundo no ano

de 2018, e consiste em parceiro de suma importância estratégica para a China (DN, 2019; DW, 2019; EFE, 2019).

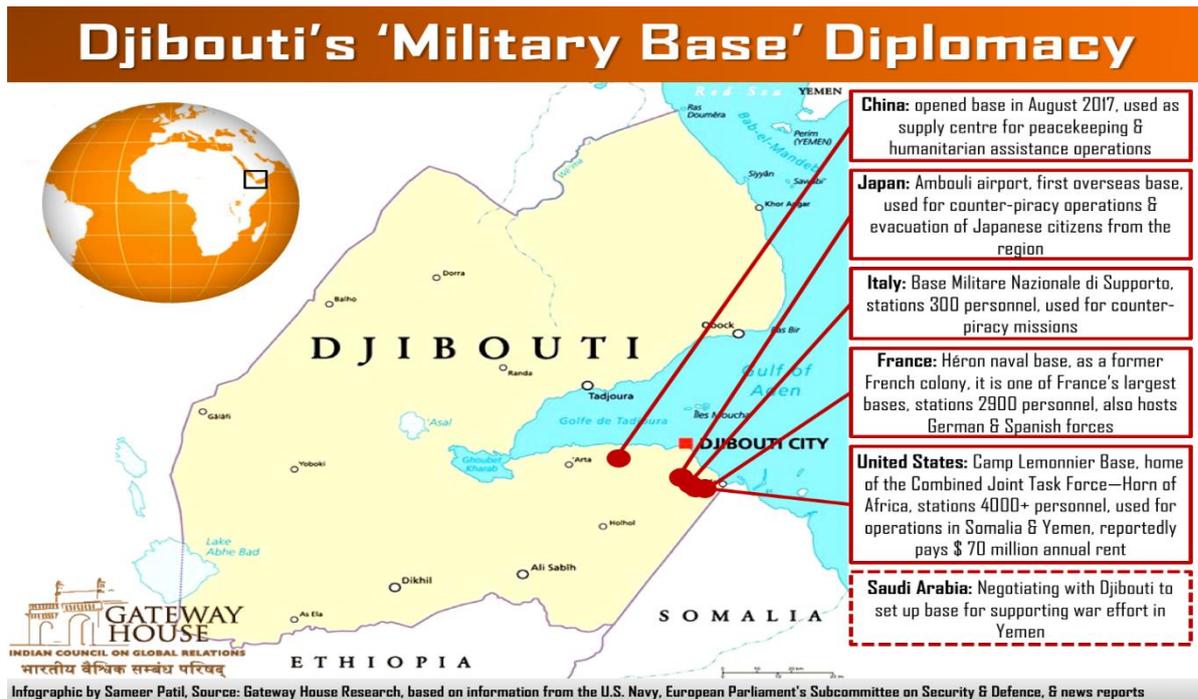
A iniciativa também obteve aderência no continente africano. Reduto de investimentos chineses desde meados da década de 1990, momento histórico que a China amplia sua presença na África. No ano 2000 foi criado o Fórum de Cooperação China-África (FOCAC), que resultou em uma série de tratados firmados, a maioria visando a promover o assistencialismo e fomentar o comércio. Como o Plano de Ação de Addis Abeba, que isenta de tarifas produtos exportados para China através de países africanos economicamente mais frágeis. O comércio entre a República Popular da China e a África, que correspondia a 1,3 bilhões de dólares em 1992, no ano de 2014 superou os 174 bilhões de dólares (PAUTASSO, 2016).

Contudo o continente africano transcende o papel de mercado consumidor e exportador de matérias-primas na iniciativa OBOR. Países como Egito, Djibuti e o Quênia, localizados na costa leste da África, são fulcrais para a implantação e o seguimento da Nova Rota da Seda (PAUTASSO, 2016).

O Egito torna-se o país mais significativo devido à sua posição geográfica estratégica, e sobretudo, por controlar o Canal de Suez, conexão entre o Mar Vermelho e o Mar Mediterrâneo. O Djibuti apresenta-se como um potencial parceiro que sobrepuja os interesses comerciais. Em 2017 a China inaugurou no país uma base naval, a instalação consiste em sua primeira base militar no exterior. A princípio Pequim alega que a finalidade da base naval é assegurar a circulação de navios mercantes, dado o recorrente histórico de pirataria na região do Chifre da África (LAPSSET, 2019; MINNUCCI, 2018; PAUTASSO, 2016).

A China não é o único país com presença militar estrangeira no Djibuti, que já arrenda áreas do seu território para de bases navais de Itália, Japão, França e Estados Unidos (Figura 4). A Arábia Saudita possui negociações adiantadas para fixar uma base naval no país africano. Quanto ao Quênia, o país realizou um acordo com a China para construção do Porto de Lamu, que faz parte do projeto denominado Corredor de Transportes Porto Lamu - Sudão do Sul-Etiópia (LAPSSET) conjuntamente com infraestruturas, como ferrovias de alta velocidade, rodovias, aeroportos, refinarias e cabeamento em fibra ótica. O objetivo é conectar a Rota da Seda Marítima e, conseqüentemente, o mercado do extremo Oriente, a incipiente indústria hidrocarbonetos dos países do Leste africano que se estendem pelo LAPSSET, que será melhor explicitado na subseção de Obras de Infraestruturas Notáveis do OBOR (LAPSSET, 2019; MINNUCCI, 2018; PAUTASSO, 2016).

Figura 4: Bases militares estrangeiras fixadas na República do Djibuti.



Fonte: Gateway House

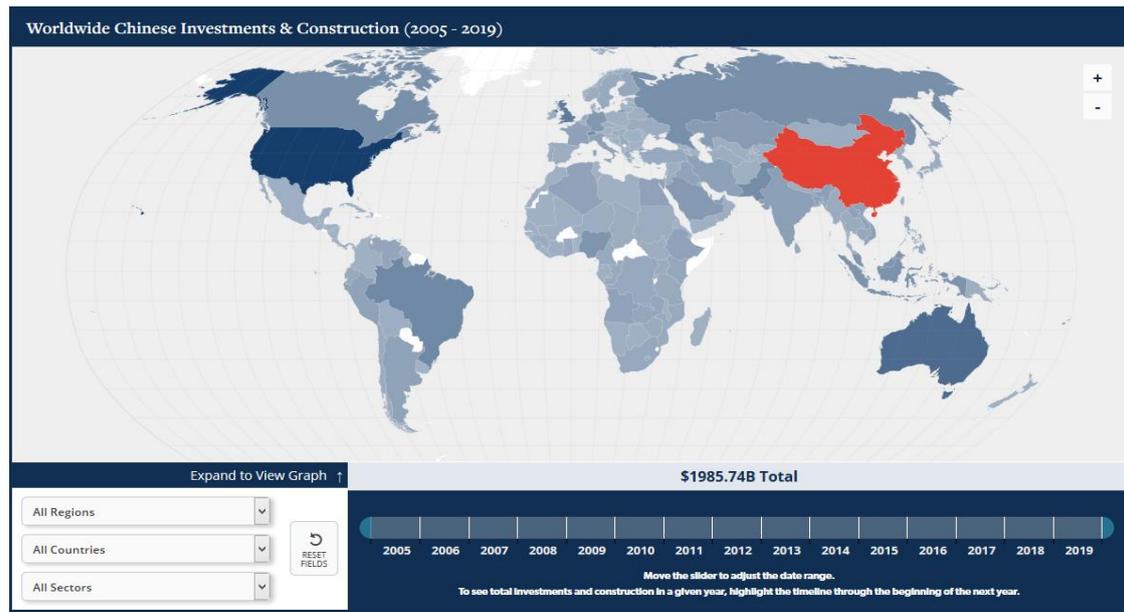
Apesar do projeto OBOR, a princípio, não possui um grande enfoque no continente americano, e exteriorizar esse interesse de forma mais tímida, apesar da sedução de países da região e obras de infraestrutura logística, como as que são propostas na Ásia e na África, também serem identificadas no continente, majoritariamente na América Latina e no Caribe. Na atualidade, ao analisar os fluxos comerciais de uma gama de países latino americanos, constatamos que a China se posiciona como uma das principais parceiras comerciais da grande maioria (CARVALHO,2019; PARLAMENTO DO MERCOSUL, 2017; FIGUEIREDO, 2019).

A datar de 2014 adiante, detecta-se uma intensa atividade diplomática por parte dos chineses na América Latina. O próprio presidente Xi Jinping declarou que os países latino americanos compõem, conseqüentemente, a prolongação da Rota da Seda Marítima e são indispensáveis neste projeto multilateral. Contudo, é preciso considerar a forte influência estadunidense na região, que pode ser uma vicissitude, considerando que os Estados Unidos enxergam a iniciativa OBOR com ceticismo (CARVALHO,2019; PARLAMENTO DO MERCOSUL, 2017; FIGUEIREDO 2019).

2. Financiamentos e distribuição de investimentos da OBOR

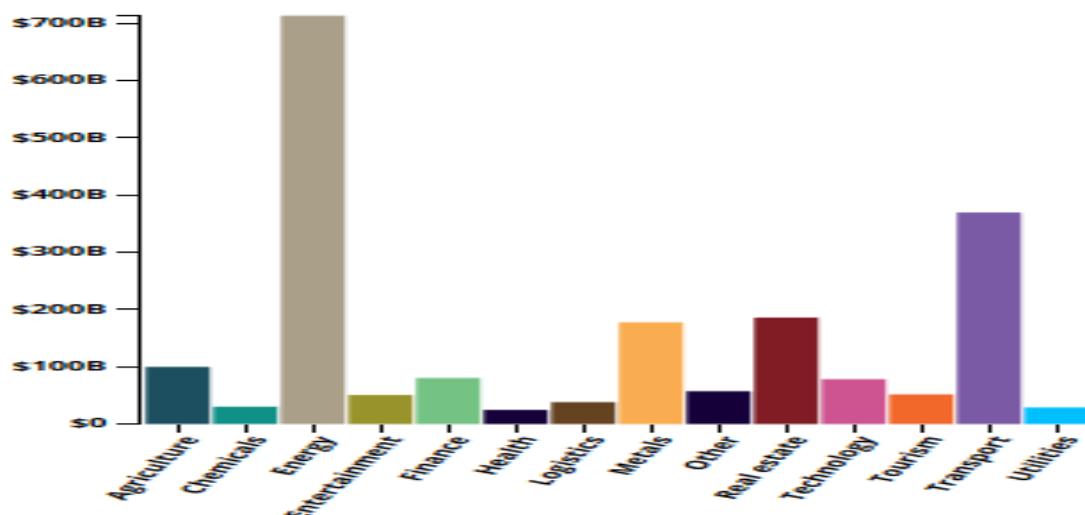
O volume de investimentos da China, em diversos setores e em todas regiões do mundo, se intensificaram substancialmente no decorrer dos últimos 14 anos. Entre os anos de 2005 até 2019, foram superiores aos 1,9 trilhão de dólares, segundo o *American Enterprise Institute for Public Policy Research*, como apresentam as figuras 5 e gráfico 1 (AEI, 2019, FIGUEIREDO, 2019).

Figura 5: Investimentos chineses no mundo entre 2005 até 2019



Fonte: AEI

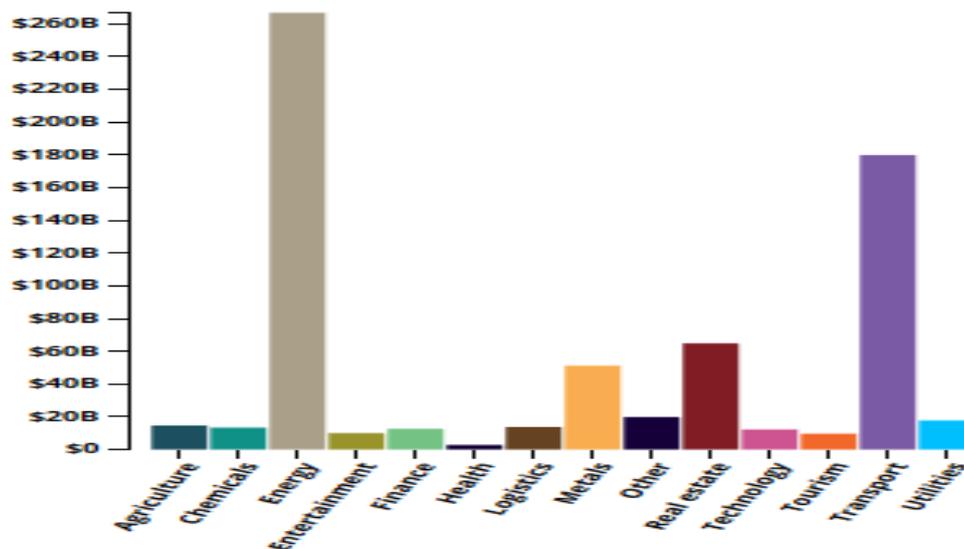
Gráfico 1: Amostragem por setor dos Investimentos chineses no mundo entre 2005 até 2019



Fonte: AEI

Ainda considerando os dados do *American Enterprise Institute for Public Policy Research*, constataremos que desde de o anúncio da “Nova Rota da Seda”, em 2013, até 2019, a República Popular da China, já investiu aproximadamente 690 bilhões de dólares em projetos de diversos setores, ligados à iniciativa OBOR (Figura 7). Os setores mais supridos foram os setores energético, de transporte e imobiliário (AEI, 2019).

Gráfico 2: Amostragem por setor dos Investimentos chineses no OBOR entre 2005 até 2019



Fonte: AEI

A colocação de Xiao Weiming, Diretor-Geral da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da República Popular da China explicita o caráter aglutinador que abarca a iniciativa: “Enquanto qualquer país estiver disposto a trabalhar com a China, todos nós teremos jardins ao longo do *Belt and Road*” (REUTERS, 2019).

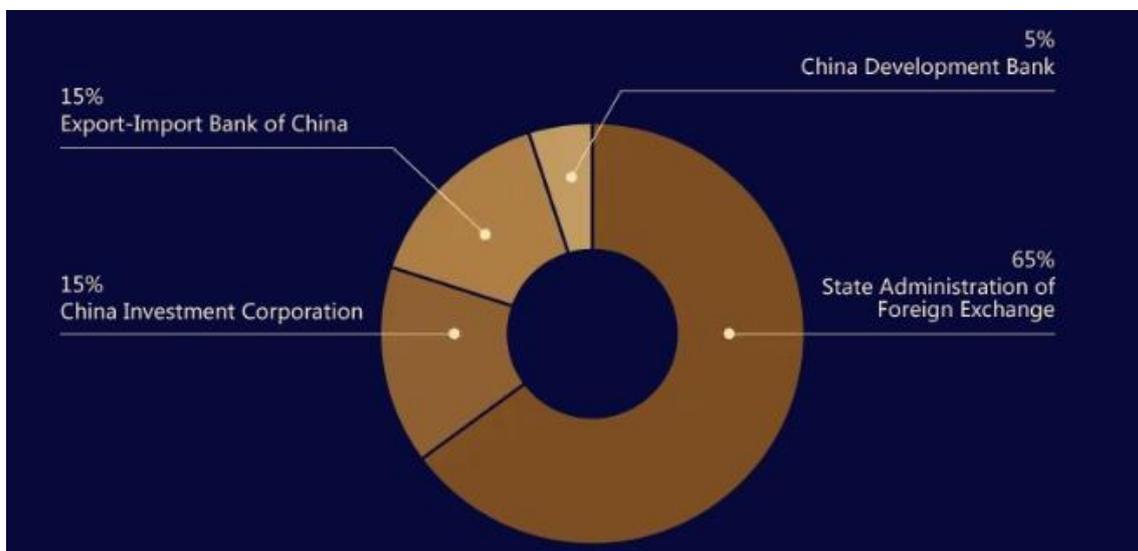
Até meados do mês de Abril de 2019, a China já havia firmado 173 documentos de cooperação com 125 países, além de referendar compromissos com 29 organizações internacionais (EXAME, 2019).

As estimativas ainda são enigmáticas, dada a natureza de aquiescência intrínseca da iniciativa, esse valor não possui uma margem bem definida. As estimativas estipulam entre 4 e o 8 trilhões de dólares e poderá compreender 7 mil projetos de infraestrutura até meados de 2049, data que a China prospecta consolidar-se como potência tanto no âmbito econômico quanto no âmbito político (INDEPENDENT, 2018; REUTERS, 2019).

Através do ajuntamento de 4 instituições financeiras, no dia 29 de dezembro de 2014 foi instituído o denominado Fundo da Rota da Seda, com o propósito de prover recursos

financeiros para iniciativa. As 4 instituições que compõem o Fundo são: Administração Estatal de Política Externa, encarregada de por 65% dos investimentos, a Corporação de Investimento da China, encarregada de 15% dos investimentos, o Banco de Exportação e Importação da China, responsável por 15% dos investimentos e, por fim, o Banco de Desenvolvimento da China 5%, incumbido de apenas 5% dos investimentos. O Fundo é gerido por um conselho de administração, um conselho de supervisores e uma equipe de gerenciamento pautados na constituição da República Popular da China (SILKROADFUND, 2019).

Gráfico 3: Fundo da Rota da Seda –Divisão dos fundos por instituição



Fonte: SILKROADFUND

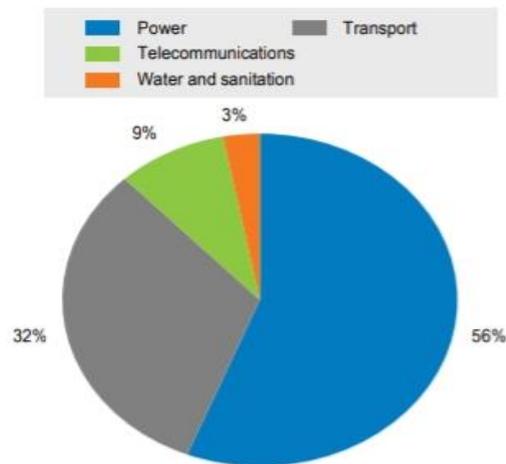
De acordo com a OCDE, existe uma grande lacuna de obras de infraestrutura que restringe as atividades comerciais internacionais em escala mundial (OECD, 2018).

Apesar, dos anseios de alcance mundial, a iniciativa da Nova Rota da Seda, a priori, necessita se consolidar na Ásia. O continente asiático, segundo a OCDE, carece de investimentos em infraestruturas, assim como o restante do mundo. Segundo, o Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB), a Ásia necessita de 26 trilhões de dólares em investimentos, até 2030 (OECD, 2018).

Analisando por setores (Gráfico 4), constatamos que cerca de 14,7 trilhões de dólares, ou seja, mais da metade das necessidades de infraestrutura da Ásia, segundo o Banco Asiático de Desenvolvimento, residem no setor energético, considerando que aproximadamente 400 milhões de pessoas não possuem acesso a eletricidade no continente (OECD, 2018).

As premências de investimentos no setor de transportes aparecem em seguida, com 8 trilhões de dólares, representando pouco menos de um terço de investimento em infraestrutura necessários no continente asiático. Seguem-se, posteriormente, as necessidades de investimento em infraestrutura no setor das telecomunicações, somando cerca de 2,3 trilhões de dólares, ou 9% do total do montante apresentado pelo ADB. E por fim, os setores da água e o de saneamento básico representam 3%, ou 800 bilhões de dólares, do total das premências em infraestrutura orientadas pelo ADB até o ano de 2030 (OECD, 2018).

Gráfico 4: Investimento por setores



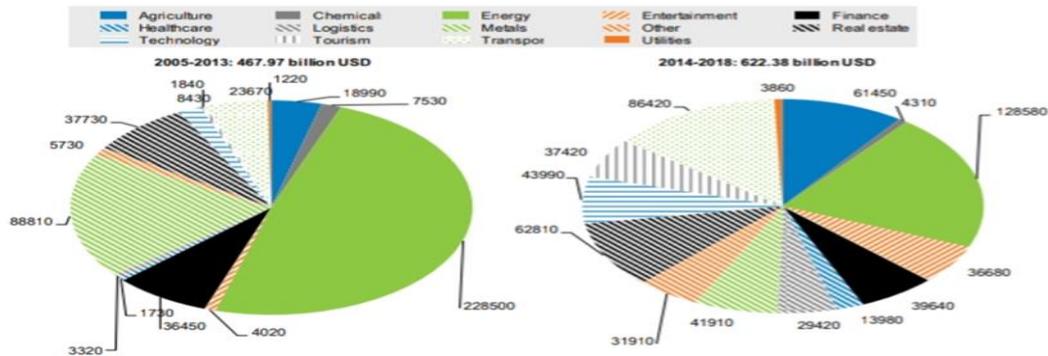
Source: ADB, 2017.

Fonte: OECD

Ao analisarmos os projetos da iniciativa a nível mundial, constataremos que a China aumentou significativamente seus investimentos no exterior. No intervalo de 4 anos, entre os anos de 2014 e 2018 a quantia foi superior ao intervalo de 8 anos, datados entre 2005 até 2013, como apresenta o Gráfico 5 (OECD, 2018).

Gráfico 5: Investimento chinês na economia global, por setores, em milhões de dólares e considerando valor nocional acumulado, comparativo entre o período de 2005-2013 em relação a 2014-2018

Figure 8. Chinese investment by sector in the global economy, cumulative notional amount expressed in USD million, 2005-2013 versus 2014-2018



Note: 2018 data are to end-June.

Source: American Enterprise Institute (AEI), China Global Investment Tracker Database. It includes all investments of USD 100 million or greater. Ministry of Commerce, Republic of China (MoFCOM) data totals are around 10% higher for the same period due to the inclusion of small investments.

Fonte: OEDC

Os objetivos almejados pela iniciativa OBOR, requerem um conjunto avançado de infraestruturas, que viabilize os fluxos comerciais através de uma enérgica e vultuosa rede logística. Inicialmente o enfoque dos investimentos estiveram concentrados sobretudo no continente asiático, e direcionando a uma conexão de infraestruturas euroasiática. Contudo, conforme a anuência e ascensão da iniciativa, os projetos que pautam o OBOR, transcenderam essa região em questão. Alguns projetos, corroboram que os seis corredores terrestres e, principalmente a rota marítima, possuem extensões e pretensões muito além da milenar Rota da Seda, na qual aventurou-se o veneziano Marco Polo (DRÈGE, 2002; DW DOCUMENTAL, 2019; OECD, 2018).

A estratégica logística chinesa consiste no desenvolvimento de 6 corredores econômicos de infraestrutura logística, digital e energética. Esses corredores, conectam a República Popular da China, a diversos países da Ásia Central, Oriente Médio, Europa e assentam-se como alicerce para um alcance comercial uma outra grande parte de o mundo, considerando a Rota Marítima e um conjunto de obras de infraestruturas complementares, sobretudo na África Subsaariana e na América Latina (DW DOCUMENTAL, 2019; EXAME, 2018; OEDC, 2018).

Ainda, os corredores econômicos são conceptualizados conforme a disposição abaixo:

1. Corredor Econômico da China, Mongólia e Rússia: Composta de ferrovias que cruzam a região da antiga *Steppe Road* – faz ligação com a ponte terrestre da Eurásia.
2. Nova ponte terrestre da Eurásia: é composta de extensões de ferrovias para a Europa: via Cazaquistão, transpassando Rússia, Bielorrússia, Polônia até a Alemanha.

3. Corredor Econômico da China, Ásia Central e Ásia Ocidental: interliga a região ao Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Uzbequistão, Turquemenistão, Irã e Turquia.
4. Corredor Econômico China-Península da Indochina: conecta a Vietnã, Tailândia, Laos, Camboja, Mianmar e Malásia.
5. Corredor Econômico da China-Paquistão: Esse projeto liga a cidade de Kashgar, na instável província de Sikiang, com a cidade portuária de Gwadar, no Paquistão, onde se localiza um moderno porto de águas profundas, financiado pelos chineses, utilizado para fins tanto comerciais quanto militares.
6. Corredor Econômico da China, Bangladesh, Índia e Mianmar: Consiste no projeto mais acometível, dada a rivalidade histórica Sino-Indiana e, essencialmente, a desconfiança e rejeição da República da Índia, a iniciativa da Nova Rota da Seda.

Esses corredores consistem em novas vias comerciais, partindo sobretudo das Zonas Econômicas Especiais Chinesas e, também atingirão, além do continente asiático e europeu, a África, a América Latina e o Caribe (DW DOCUMENTAL, 2019; Exame, 2018; OEDC, 2018; PEREIRA, 2018).

2.1 Alguns projetos de infraestruturas notáveis do OBOR

A preponderância dos investimentos da iniciativa *One Belt, One Road*, em suma, pretende ampliar e modernizar a rede logística entre a China e as demais regiões do mundo, além de fortalecer uma rede de abastecimento de hidrocarbonetos, como gás natural, petróleo e carvão mineral ao país (DW DOCUMENTAL, 2019; PEREIRA, 2018).

Embora reconhecida como uma alternativa mais onerosa em comparação ao modal marítimo, iniciativa visa otimizar a rede de modal ferroviário, tornando-a sobretudo mais ágil e assim reforçando a vantagem que o transporte ferroviário possui sobre o marítimo. Um exemplo seria os mais de sete mil quilômetros de linha férrea que liga Pequim até Moscou, e atualmente levam aproximadamente 5 dias para conclusão de percurso, será reduzido para 30 horas, com o término das obras datado para 2025 (BBC, 2017; DW DOCUMENTAL, 2019; NOTÍCIAS R7, 2015).

A iniciativa também alça malhas rodoviárias, portos e até mesmo um projeto grandioso que pode alterar as relações geopolíticas e econômicas no Sistema Internacional. A construção do faraônico Canal interoceânico da Nicarágua, que tem a pretensão de suprimir o monopólio

de mais de um século do Canal do Panamá, em interligar, através de um atalho, os oceanos Atlântico e Pacífico (BBC, 2013; BBC,2014; DW DOCUMENTAL, 2019).

2.1.1 Ferrovias

O transporte de modal ferroviário, consiste em um transporte mais vagaroso, em comparação ao transporte aéreo, contudo mais econômico. E é mais vertiginoso, caso comparado ao modal marítimo, porém, financeiramente mais dispendioso (GLOBAL TIMES, 2016).

Considerando os projetos inseridos na iniciativa OBOR, que visam robustecer as conexões ferroviárias, podemos destacar alguns empreendimentos que compõem esse escopo. A China, atualmente já possui acesso a duas dezenas de linhas de comboios de cargueiros que interligam o país a grandes centros europeus, como Roterdã, na Holanda, Londres, no Reino Unido ou Paris, na França. Desde 2015, os chineses operam o itinerário ferroviário mais longo do mundo, que liga a cidade de Yiwu, na China até Madri, (Figura 6) na Espanha, a denominada *Rota Yixinou* (que significa Uma Nova Europa, em mandarim), que possui mais de 13 mil quilômetros (EXAME, 2018; NOTÍCIAS R7, 2015).

Ainda no continente europeu vale destacar a Linha ferroviária *Yu'Xin'Ou*, que articula a cidade chinesa de Chongqing até a cidade de Duisburg, na Alemanha, transpassando por Cazaquistão, Rússia, Belarus e Polônia e vigora desde 2014 (CHINA GO ABROAD, 2014; GLOBAL TIMES, 2016).

Figura 6: Rota Yixinou, que interliga Madrid até Yiwu.



Fonte: DAILYMAIL

Contudo, os projetos de modal ferroviário transcendem o eixo de comércio sino-europeu. A iniciativa planifica ferrovias na região da Ásia-Pacífico e no continente africano (EXAME, 2018).

No continente asiático o principal projeto ferroviário é o conjunto de três vias férreas de alta velocidade: a Rota Central, a Rota do Leste e a Rota do Oeste, que integram a denominada Rede Pan-Asiática. O projeto visa interligar a região de Yunnan, no sudoeste chinês, com países da região da Indochina, no sudeste da Ásia (BBC, 2017; EXAME, 2018).

A Rota Central, interliga a cidade chinesa de Kunming até Vientiane, no Laos. Esse projeto visa alinhar, estrategicamente, o Laos, um país sem litoral, em um centro interligado à iniciativa OBOR. A Rota do Leste, por sua vez, estabelecerá um elo logístico do sudoeste chinês com a cidade de Dawei, em Mianmar, assim como a Rota Central, essa rota fará conjugação com ferrovias já existentes, que interligaram ambas rotas até Cingapura, passando por Tailândia e Malásia, previamente. E a Rota do Oeste, fará a conexão entre a cidade de Kunming, transpassando praticamente todo o Vietnã, incluindo a capital Hanói e a Cidade de Ho Chi Minh, cruzando até a capital cambojana de Phnom Penh, findando seu percurso em Bangkok, na Tailândia (BBC, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

Também na Ásia, companhias chinesas obtiveram a preferência do governo da Indonésia para construir a primeira ferrovia de alta velocidade do país. O projeto está avaliado em aproximadamente 6 bilhões de dólares e o prazo estimado para conclusão é datado para 2021. A linha férrea conectará a capital Jacarta até a cidade de Bandung, um importante polo têxtil. A ferrovia possui 140 quilômetros de extensão e itinerário levará aproximadamente 40 minutos para ser concluído (STRAITSTIMES, 2019).

No continente africano, a iniciativa da Nova Rota da Seda, objetiva estabelecer uma rede de ferrovias de alta velocidade, similarmente como no continente asiático (THE TELEGRAPH, 2019).

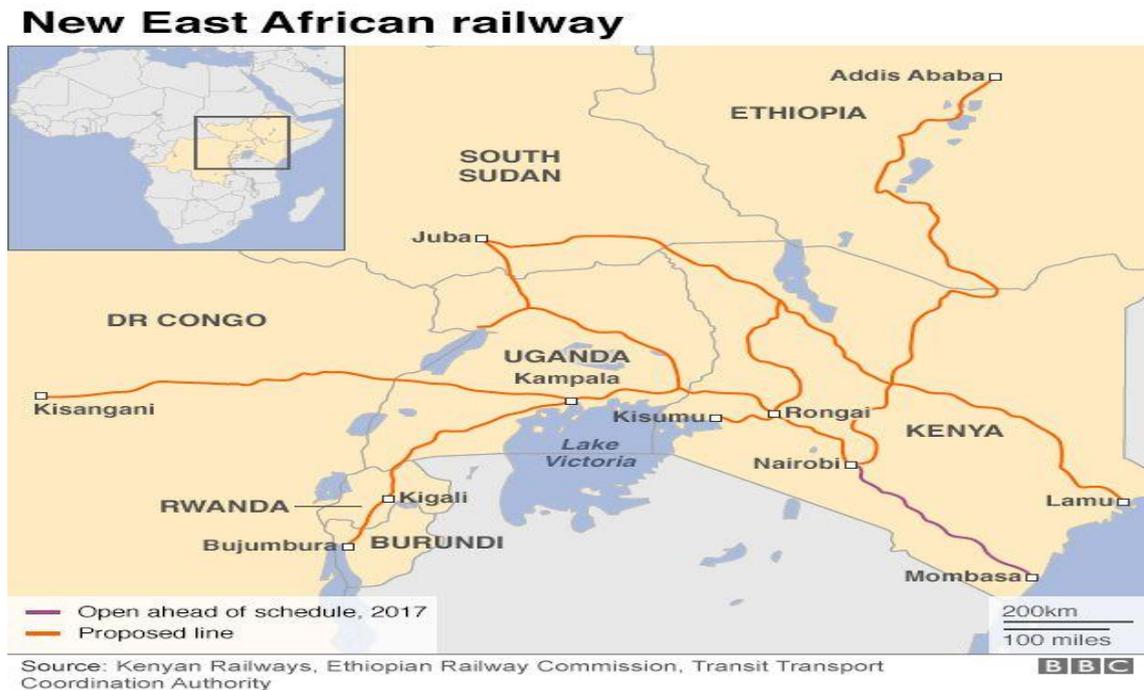
Através dos financiamentos chineses, foi construída e inaugurada em julho de 2016 a *Abuja-Kaduna Railway*, primeira ferrovia no exterior que adotou, totalmente, o padrão ferroviário chinês. A ferrovia que possui 186,5 quilômetros e liga a cidades de Abuja até a cidade de Kaduna, ambas na Nigéria, na costa ocidental da África (THE TELEGRAPH, 2019).

Todavia, a costa oriental da África consiste na área de interesse dos investimentos da iniciativa. Operante desde 2018, a *Ethiopia-Djibouti Railway* tornou-se a primeira linha férrea eletrificada na África Oriental. A ferrovia possui um pouco mais de 750 quilômetros de extensão e reduziu o tempo de viagem entre o Djibouti e a capital Adis Abeba, na Etiópia, o

percurso que levava três dias para ser concluído, atualmente leva menos de 12 horas. Em outubro de 2019, também no Leste da África, iniciou-se a operação da *Standard Gauge Railway*, que liga a capital queniana Nairóbi até a cidade de Mombasa, na costa do Quênia (BBC, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

O objetivo da iniciativa é, a princípio, integrar através de linhas férreas de alta velocidade o Porto de Lamu, no Quênia com o Sudão do Sul e a Etiópia (Projeto LAPSSET) e posteriormente, a países como Uganda, Ruanda, Burundi (esses três primeiros, sem litoral) e República Democrática do Congo, formando a *East Africa Community Rail Network*, que segundo um estudo publicado pelo Banco Mundial em 2013, avalia que o tráfego de mercadorias medraria aproximadamente 14,4 milhões de toneladas por ano, até 2030. O projeto também é crucial para assimilar ao mercado chinês a próspera indústria de hidrocarbonetos da África Oriental, tal como um grande mercado consumidor de bens e serviços pouco explorado (BBC, 2017; EXAME, 2018; LAPSSET, 2019; PAUTASSO, 2016).

Figura 7: East Africa Community Rail Network



Fonte: BBC

2.1.2 Portos

Constituindo as infraestruturas para estabelecer uma rede de logística eficiente e potencializar o alcance de sua Rota Marítima, a iniciativa OBOR estabelece um consistente investimento em estruturas portuárias em diversos continentes (BBC, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

Na Ásia, alguns projetos necessitam ser destacados, dada a importância para implementação da iniciativa. Como o porto de Colombo, na capital do Sri Lanka, a título de exemplo (BBC, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

A construção do porto exigiu o aterramento marítimo de 269 hectares, findado em janeiro de 2019 e após a eleição de um novo governo mais alinhado diretrizes políticas pró-Índia, as obras do projeto chegaram a ser embargadas. Entretanto, após negociações, as obras foram restabelecidas e o projeto persevera (BBC, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

Outra obra portuária no continente asiático que requer ser salientada é o porto de Muara, que é o maior terminal de contêineres do Brunei. A obra, foi realizada através de uma *joint venture* entre a companhia chinesa *Guangxi Beibu Gulf International Port Group* e a estatal *Darussalam Asset*, do Brunei (BBC, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

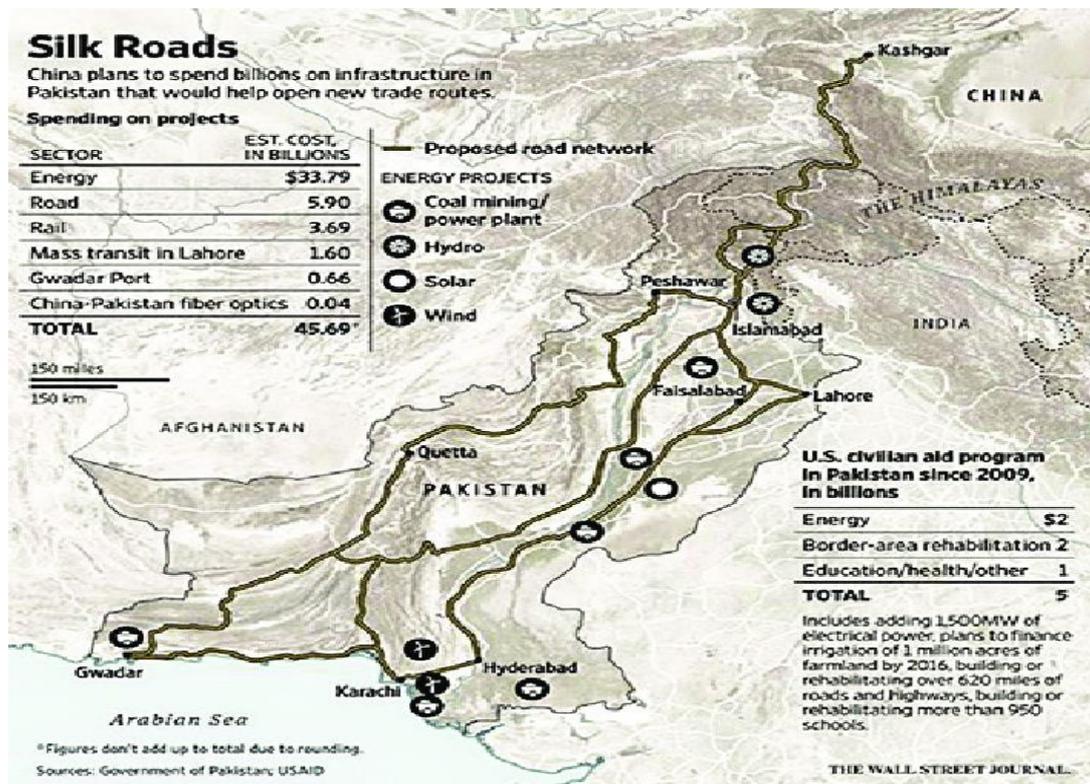
Contudo, na Ásia, o empreendimento portuário de maior magnitude é o porto de Gwadar, no Paquistão. Efetivamente, o porto compõe um o arcabouço de infraestruturas do controverso Corredor Econômico da China-Paquistão (CPEC). Situado na modesta cidade Gwadar, que se localiza a aproximadamente 700 quilômetros da capital Karachi, o porto torna-se o destino final do CPEC. A obra portuária estará conectada por aproximadamente 3 mil quilômetros de ferrovias e rodovias, até a cidade chinesa de Kashgar. Até o ano de 2055, a iniciativa almeja que o projeto de Gwadar, condicione o primeiro porto de águas profundas do Paquistão, que poderá operar tanto comercialmente quanto militarmente, unido a um cais de 50 quilômetros de extensão, mais uma zona de livre comércio que comportará empresas dos mais diversos setores, como hotéis, bancos, companhias logística, empresas alimentícias, siderúrgicas, indústrias pesqueiras e de recursos renováveis, estrategicamente, situadas no litoral do Mar Árabe, convizinho ao Estreito de Ormuz (BBC, 2017; DIÁRIO CATARINENSE, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

Porém, é imprescindível salientar que a instauração do projeto CPEC, é visto com reprovação pela Índia, país que possui tensões diplomáticas com o Paquistão e avalia a Iniciativa OBOR e a postura de integracionista chinesa com desconfiança, dado que o CPEC abrange a Caxemira, região que suscita desavenças entre Índia e o Paquistão, além dos

propósitos militares explícitos na instauração porto de Gwadar. Os Estados Unidos, compartilham da posição indiana. E grupos insurgentes, do próprio Paquistão, são contrários ao projeto, agindo, muitas vezes de maneira hostil e violenta contra operários chineses (BBC, 2017; DIÁRIO CATARINENSE, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

A iniciativa OBOR visa, através do projeto CPEC, a diversificar suas rotas marítimas com o Oriente Médio e África, considerando que muitos cursos marítimos, principalmente de navios petroleiros com destino à China, necessariamente atravessam o Estreito de Malaca, uma região onde concentram-se ações de pirataria. A finalidade da diversificação de rotas assegura a China menores preocupações com a questão do abastecimento de petróleo, dado que a dependência de rotas que utilizem o acesso pelo Estreito de Malaca, torna o abastecimento de petróleo do país vulnerável, estrategicamente, em caso sanções ou, até mesmo, conflitos (BBC, 2017; DIÁRIO CATARINENSE, 2017; EXAME, 2018; THE TELEGRAPH, 2019).

Figura 8: Corredor Econômico China - Paquistão



Fonte: The Wall Street Journal

Considerando o já mencionado Porto de Lamu, no continente africano, torna-se essencial salientar alguns projetos portuários na Europa, continente que a iniciativa da Nova

Rota da Seda possui significativos interesses comerciais (DW DOCUMENTAL, 2019; LAPSSET, 2019).

Na Europa, alguns terminais marítimos são signatários de acordos de concessões com companhias chinesas, como por exemplo o Porto de Bruges, na Bélgica, que através de um acordo de concessão válido desde o início de 2018, passou a ser administrado pela companhia estatal, *China Ocean Shipping Company* (COSCO), em um contrato com duração de 50 anos.

O porto de Bruges, caracteriza-se como um porto natural de águas profundas, integrado com o continente europeu através de ferrovias e rodovias. Prospecta-se que Bruges torne-se o principal portal comercial da Rota Marítima da Iniciativa OBOR no norte da Europa (DW DOCUMENTAL, 2019; THE TELEGRAPH, 2019).

Contudo, o principal projeto portuário no continente europeu consiste no conjecturado portal comercial da Iniciativa no sul da Europa. O Porto de Pireu, na Grécia, de atividade comercial tão milenar quanto a Rota da Seda, passou também a ser controlado pela COSCO, em 2016. A estatal chinesa, adquiriu 67% da Autoridade Portuária do Pireu (OLP), sociedade portuária que administra o maior porto da Grécia (DW DOCUMENTAL, 2019, OBSERVADOR, 2016; THE TELEGRAPH, 2019).

A oferta da estatal chinesa ultrapassou 368,5 milhões de euros, e a companhia irá gerir o terminal marítimo até o ano de 2052. A companhia chinesa investirá aproximadamente 294 milhões de euros para ampliar e modernizar a infraestrutura do porto helênico. O propósito da COSCO é estabelecer conexões rodoviárias junto ao porto, renovar e amplificar o estaleiro naval de Pireu e os terminais de navios cruzeiros. Consequentemente, ao longo dos anos, o chineses almejam converter o Pireu no maior porto de containers de todo continente europeu e no mais preeminente embarcadouro de saídas de navios cruzeiros do planeta (DW DOCUMENTAL, 2019, OBSERVADOR, 2016; TELEGRAPH, 2019).

A iniciativa OBOR evidencia seu interesse de continuar investindo em outros portos na Europa, contudo muitos desses projetos seguem em negociação. Dentre estes portos pautados, destaca-se os portos de Gênova e Trieste, na Itália e o porto de Sines em Portugal (BELT & ROAD NEWS, 2019; DW DOCUMENTAL, 2019; OBSERVADOR, 2016).

2.1.3 Canal Interoceânico da Nicarágua

A iniciativa da Nova Rota da Seda despende investimentos nos mais diversos setores em distintas regiões do mundo (DW DOCUMENTAL, 2019).

Mesmo que considerado como um projeto independente da OBOR, a construção do Canal Interoceânico da Nicarágua, anunciada em 2013, conquistou o conjunto de projetos fundamentais para a implementação da Iniciativa OBOR. A pretensão dessa construção grandiosa transcende a magnitude das demais obras de infraestrutura executadas pelos chineses fora de seu país (BBC, 2014; DW DOCUMENTAL, 2019).

O projeto do Canal Interoceânico da Nicarágua está avaliado em aproximadamente 50 bilhões de dólares e sua construção é de responsabilidade da companhia privada de Hong Kong, *HK Nicarágua Canal Development Investment* (HKND), que teria a concessão do canal por 50 anos, podendo renová-la por mais 50 anos, posteriormente. É previsto no projeto que o canal possua 278 quilômetros de extensão, mais que o triplo do Canal do Panamá que possui 77 quilômetros. O projeto da HKND propõe que o canal pode atingir cerca de 28 metros de profundidade e sustentar navios que possam portar até 25 mil containers, o Canal do Panamá, possui 13,8 metros de profundidade e sustenta navios que carreguem até 13 mil containers (BBC, 2014; CARVALHO, 2015; THE DIPLOMAT, 2019).

Atualmente a construção do o Canal da Nicarágua é incerta. Os impactos ambientais da obra, assim como os seus impactos sociais, serão mensurados minuciosamente segundo palavras do Presidente da Nicarágua, Daniel Ortega. O presidente afirmou em 2018 que o projeto teria continuidade, apesar de não definir uma data ou prazo (EBC, 2018; THE DIPLOMAT, 2019).

Contudo, segundo o jornal *La Prensa*, o governo nicaraguense delimitou um período de seis anos para a empresa HKND obter o financiamento e desenvolver as obras do projeto, caso contrário, o contrato expiraria. De acordo com o periódico o prazo encerrou-se em junho de 2019 porém, em agosto de 2019, o Presidente Daniel Ortega reafirmou em discurso o compromisso da construção do canal (THE DIPLOMAT, 2019).

Figura 9: Geografia do projeto do Canal Interoceânico da Nicarágua



Fonte: BBC

3. Análise de possíveis efeitos econômicos e comerciais

A iniciativa *One Belt, One Road*, caracteriza-se como um projeto de múltiplas pretensões, dado que busca redefinir o papel da República Popular da China no Sistema Internacional em distintas esferas (FIGUEIREDO, 2019).

A princípio nos atentaremos às consequências comerciais e econômicas que a iniciativa é capaz de dimanar a China e a países e regiões envolvidos na iniciativa. Dados os projetos, muitos dos quais apresentados nessa análise, a iniciativa OBOR é dotada de uma capacidade ímpar de reduzir radicalmente os custos do comércio internacional e impulsionar o avanço econômico de países subdesenvolvidos (THE NEW YORK TIMES, 2019).

Porém, é imprescindível considerar que os investimentos em infraestruturas, como é acordado na grande maioria das situações, possuem a eficácia de criar dívidas públicas entre as instituições financiadoras chinesas e países em desenvolvimento, que recorrem a esses financiamentos. De acordo com a *Johns Hopkins University*, a dívida pública de países subdesenvolvidos aumentou e, pela primeira vez na história, os empréstimos chineses compõem a listagem de fatores para tal situação (THE NEW YORK TIMES, 2019).

Os países do continente africano se apresentam como os mais suscetíveis ao endividamento devido ao fato de diversas economias africanas, fortemente dependentes da produção de petróleo e gás natural, serem vulneráveis à flutuação dos preços dessas commodities. Contudo, a África é destino de uma maciça quantia em investimentos oriundos da China, que estabeleceu até mesmo o Fórum de Cooperação China-África para viabilizar os projetos da Iniciativa no continente, sobretudo os ligados ao setor petrolífero na costa oriental (CHINA DIALOGUE, 2015; THE NEW YORK TIMES, 2019).

Dada a situação delicada de vários países africanos signatários de financiamentos de fundos e bancos chineses, Pequim ampliou a prerrogativas dos empréstimos. Não obstante, mesmo que os empréstimos possuam um longo período de carência, a China os considera empreendimentos comerciais e expectam reaver os ágios (CHINA DIALOGUE, 2015; THE NEW YORK TIMES, 2019).

Os investimentos da China na África, e em outros países subdesenvolvidos, são analisados com desconfiança por alguns. Europeus e estadunidenses não descartam que a Iniciativa OBOR é utilizada por Pequim com objetivo de flexionar sua força econômica para obter ganhos políticos de forma implícita. O vice presidente dos Estados Unidos, Mike Pence, referiu-se as práticas chinesas como a “diplomacia da dívida”, pois segundo Pence, a criação de dívidas são empregues estrategicamente para manter os países africanos submissos a demandas e reivindicações dos chineses (CHINA DIALOGUE, 2015; HUDSON INSTITUTE, 2018; THE NEW YORK TIMES, 2019).

As incertezas subjacentes na instauração da Iniciativa OBOR e a hesitação a respeito da denominada “diplomacia da dívida”, também consternam a Europa. A presença de capital da Iniciativa OBOR no continente europeu é notória. Companhias chinesas operam linhas ferroviárias e portos (REUTERS, 2018).

Em novembro de 2018, negociadores do Parlamento Europeu oriundos dos 28 estados membros que compõe a União Europeia estabeleceram um acordo que objetiva proteger tecnologias e infraestrutura estratégicas, como portos e redes de distribuição de energia, por exemplo. O conjunto de normas foi desenvolvido após um aumento sucessivo dos investimentos chineses em países membros do bloco (REUTERS, 2018).

A proposta pautada por França, Alemanha e pelo governo antecedente da Itália, não faz menção direta à China, mas alerta sobre os investimentos realizados por empresas estatais e salienta sobre os riscos de transferências de tecnologia. O parlamento europeu também pretende incluir no agrupamento de setores estratégicos, os setores aeroespacial, da saúde, da nanotecnologia, de mídia, de baterias elétricas e de alimentos (REUTERS, 2018).

Essa proposta determina uma nova legislação onde uma Comissão investigaria investimentos estrangeiros em setores críticos e apresentaria pareceres sobre a segurança das infraestruturas e de sua função social, ou se as inovações tecnológicas, provenientes de anos de onerosas pesquisas correm risco de serem transferidas gratuitamente para países alheios a União Europeia (REUTERS, 2018).

Outra possível problemática que a Iniciativa da Nova Rota da Seda pode ocasionar no continente europeu é exercer o papel de agente catalisador e intensificar a desindustrialização (Figura 11), já desencadeada na região (THE WALL STREET JOURNAL, 2013).

Figura 10: Evolução manufatureira europeia



Fonte: The Wall Street Journal

Atualmente grande parte da produção industrial mundial é oriunda da República Popular da China. O país asiático possui políticas econômicas atraentes no âmbito da produção industrial, principalmente nas denominadas zonas de livre comércio. No final da década de 1980, a China desenvolveu vários tipos de zonas de livre comércio e parques industriais no interior de suas próprias fronteiras, esse modelo destacou-se nos anos 1990, através de incentivos governamentais que os analisava como uma oportunidade para atrair investimentos estrangeiros e capitalizar parte dos trabalhadores de baixo custo que China despendia naquele momento histórico (DW DOCUMENTAL, 2019; SILK ROAD BRIEFING, 2019).

Os chineses visam exportar através da iniciativa OBOR, as zonas de livre comércio e parques industriais, com intuito de reduzir as barreiras comerciais internacionais (DW DOCUMENTAL, 2019; SILK ROAD BRIEFING, 2019).

Na atualidade, existem algumas dezenas zonas de livre comércio e parques industriais chineses difundidas nos continentes da Ásia, Europa e África (Figura 11). Esse empreendimento é visto com certo ceticismo pela União Europeia, dado que possui potencial para “deteriorar” setores industriais europeus, considerando que a indústria chinesa possui comprovada eficiência produtiva em diversos setores industriais, além de, muitas vezes, utilizar-se de práticas, consideradas por muitos, como desleais no comércio internacional, como será apresentado posteriormente (DW DOCUMENTAL, 2019; SILK ROAD BRIEFING, 2019; THE WALL STREET JOURNAL, 2013).

Figura 11: Zonas de livre comércio e parques industriais



Fonte - SILK ROAD BRIEF

Na América Latina, a presença da Iniciativa OBOR ainda é tímida, em comparação as regiões da eurásia e do continente africano, contudo existe o engendramento de alguns projetos de infraestrutura com possibilidades de serem implantados. Excetuando neste momento o projeto do Canal Interoceânico da Nicarágua, são pertinentes as menções do projeto da Ferrovia Transoceânica Brasil-Peru, que ligaria a cidade do Rio de Janeiro, situada na costa do oceano Atlântico até a costa do oceano Pacífico, no Peru, e do Parque Eólico Punta Sierra, no Chile, operante desde 2018 e com capacidade de gerar 282 gigawatts por ano. O cerne de possíveis distúrbios é a mesma notada na análise dos países africanos e que também irão se assomar nos países da Ásia, a fragilidade de suas respectivas economias e a dependência de uma pauta de exportações de produtos de pequeno valor agregado, somadas a possíveis inadimplências dos

empréstimos tomados junto à Iniciativa OBOR. E, conseqüentemente, a criação de dívidas que podem acarretar a esses países uma vulnerabilidade ainda maior, resultante da já mencionada “diplomacia da dívida” (BBC, 2015; REUTERS, 2018; THE DIPLOMAT, 2019; THE NEW YORK TIMES, 2019; THE TELEGRAPH, 2019).

Considerações Finais

No encetamento do artigo são notabilizadas algumas das mais fulcrais rotas comerciais fixadas no mundo. Curiosamente, a grande maioria destas rotas portam na sua denominação o propósito comercial principal que se estabelecia na extensão de seu curso.

A iniciativa *One Belt One Road* difere-se diametralmente das antigas rotas comerciais citadas. Pela nítida polivalência de propósitos que a Iniciativa denota aspirar, porém paradoxalmente, em muitos projetos, esses propósitos não são apresentados em condições transparentes.

Aliás, ao analisar minuciosamente os projetos que pautam a Iniciativa OBOR e seus respectivos objetivos, constata-se uma série de paradoxos políticos e econômicos, considerando as diretrizes adotadas na Iniciativa e os preceitos que regem a política e a economia interna da República Popular da China.

Ao mesmo tempo que a implantação da Iniciativa da Nova Rota da Seda necessita colaboração e do esforço dos países envolvidos para implantação das infraestruturas, a Iniciativa visa estabelecer relações comerciais que, em tese, se aproximam das prerrogativas de livre comércio internacional, ou então de mercados que possuem poucas barreiras comerciais.

É necessário ressaltar que a China possui um histórico de práticas comerciais desleais. O país asiático sofre constantemente acusações de *dumping* e *truste* no que tange à esfera do sistema de solução de controvérsias da Organização Mundial do Comércio. A instauração das zonas econômicas especiais chinesas no exterior somada ao papel de financiador da Iniciativa, pode incentivar e potencializar esse tipo de práticas comerciais assimétricas, por parte dos chineses.

Considerando a questão dos financiamentos chineses e o possível endividamento dos países subdesenvolvidos, uma questão inquietante, tanto sob a óptica comercial quanto sob óptica militar, é o episódio do Porto de *Hambantota*, no Sri Lanka. Inaugurado em 2010, o porto foi construído e financiado por estatais chinesas, e em 2017, com dificuldades para saldar os

empréstimos, o governo do Sri Lanka entregou o controle do porto a uma companhia chinesa, pelos próximos 99 anos.

Países como os Estados Unidos e a Índia temem que, em breve, o Porto de *Hambantota*, torne-se uma base naval chinesa. Mas é essencial distinguir que o caso do Porto de *Hambantota*, é único, envolve diversas variáveis e se difere profundamente do estabelecimento da base naval chinesa no Djibuti, por exemplo.

Contudo, é nítido que a República Popular da China, apesar de reiterar o oposto, possui pretensões militares ligadas a Iniciativa OBOR e que diversos planos de investimentos não são estritamente projetos econômicos, como a China insiste em afirmar.

Também é crucial destacar que a Nova Rota da Seda é dotada de projetos de infraestruturas que, caso viabilizados, podem alterar a cadeia logística do comércio internacional, gerando vantagens para o transporte de mercadorias e diminuindo os seus custos logísticos. A Iniciativa também visa estabelecer rotas comerciais de grande relevância em regiões desfavorecidas, muitas vezes negligenciadas pelo comércio internacional, como por exemplo a Indochina e a África Oriental.

Porém, Pequim possui consciência dos impasses que deve enfrentar em sua empreitada. Os propósitos da iniciativa que não são apresentados de forma nítida visam garantir determinadas vantagens ao país asiático. É inegável que o OBOR possui, através de seus múltiplos propósitos, alçar a República Popular da China como detentora do maior PIB mundial, além de elevá-la como um grande player comercial e expandir sua abrangência militar no mundo até o ano de 2049, quando se marcará cem anos da Revolução Chinesa.

A frase do poeta chinês, *Wang Wei*, no início do artigo, faz menção a povos que habitavam as regiões a oeste do Império do Meio. Naquele momento histórico, a China era buscada por mercadores e comerciantes estrangeiros e, em diversos momentos da história, analisou negativamente a presença ou a relação comercial junto a povos forâneos. Na atualidade, a China é quem busca estabelecer relações comerciais com uma pluralidade de países.

O saudosismo apresentado pelo Presidente Xi Jinping, em 2013, ao anunciar que a Iniciativa OBOR revive a Rota da Seda, simbolicamente, e o enaltecimento aos comerciantes do passado, provavelmente visava a atribuir à Nova Rota da Seda a característica fascinação que pairava sobre as antigas Rotas da Seda. Todavia, a Iniciativa OBOR se apresenta como um imponente projeto de estado de certa forma tão fascinante quanto as antigas lendas e contos da milenar Rota da Seda, pois tenciona elevar a China o mais próximo possível do patamar de

potência hegemônica. Um projeto arriscado, árduo, longo e passivo de insucessos, assim como as histórias e contos de Marco Polo e da Milenar Rota da Seda.

Referências Bibliográficas:

BARELLA, José Eduardo. **A nova era da China deve ser marcada pela mão forte do regime.** Revista Exame, 2 nov, 2017. Disponível em:< <https://exame.abril.com.br/revista-exame/a-nova-era-da-china/>> Acesso em: 16 nov. 2019.

BBC – NEWS BRASIL. **5 AMBICIOSOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COM OS QUAIS A CHINA QUER 'SACUDIR' A ORDEM ECONÔMICA MUNDIAL,** 2017. Disponível em:< <https://portal.fgv.br/artigos/nova-rota-seda-america-latina>> Acesso em: 31 nov. 2019.

BBC – NEWS BRASIL. **10 NÚMEROS IMPRESSIONANTES PARA ENTENDER NOVO CANAL DA NICARÁGUA,** 2014. Disponível em:<https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/11/141120_canal_nicaragua_numeros_rs> Acesso em: 12 dez. 2019.

BBC – NEWS BRASIL. **A POLÊMICA FERROVIA QUE A CHINA QUER CONSTRUIR NA AMÉRICA DO SUL,** 2015. Disponível em:<https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/05/150518_ferrovia_transoceanica_construcao_lgb> Acesso em: 13 dez. 2019.

BBC. **WILL KENYA GET VALUE FOR MONEY FROM ITS NEW RAILWAY?** 2017. Disponível em:< <https://www.bbc.com/news/world-africa-40171095>> Acesso em: 30 nov. 2019.

BELT & ROAD NEWS. **CHINA AND ITALY SIGN NEW SILK ROAD AGREEMENT – THE AFTERMATH,** 2019, Disponível em:<<https://www.beltandroad.news/2019/04/02/china-and-italy-sign-new-silk-road-agreement-the-aftermath/>> Acesso em: 31 nov. 2019.

BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo.** Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

CARVALHO, Evandro Menezes de. **A nova Rota da Seda na América Latina,** 2019. Disponível em: < <https://portal.fgv.br/artigos/nova-rota-seda-america-latina>> Acesso em: 31 nov. 2019.

CARVALHO, Thales Leonardo de. O Canal da Nicarágua: Um caminho transoceânico preparado para o futuro na América Latina. **Conjuntura Internacional PUC-Minas**, 2015. Disponível em:<<https://pucminasconjuntura.wordpress.com/2015/05/06/o-canal-da-nicaragua-um-caminho-transoceanico-preparado-para-o-futuro-na-america-latina/>> Acesso em 12 dez. 2019.

CHIN, Helen; HE Winnie. **The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond**, 2016. Disponível em:<https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B&R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf> Acesso em 17 nov. 2019.

CHINA DIALOGUE. **CHINESE LOANS TO AFRICA COULD TRIGGER ANOTHER DEBT CRISIS**, 2015. Disponível em:<<https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/8470-Chinese-loans-to-Africa-could-trigger-another-debt-crisis>> Acesso em 4 dez. 2019.

CHINA GO ABROAD. **CHONGQING-XINJIANG-EUROPE RAILWAY TO BETTER PROMOTE THE “ONE BELT, ONE ROAD” INITIATIVE**, 2014. Disponível em:<<http://www.chinagoabroad.com/en/article/21687>> Acesso em 22 nov. 2019.

CNBC. **REPORTS OF CHINA USING ITS ‘BELT AND ROAD’ PROGRAM FOR MILITARY PURPOSES ARE ‘NO REAL SURPRISE’**, 2018. Disponível em:<<https://www.cnbc.com/2018/12/24/china-belt-and-road-reported-military-implications.html>> Acesso em: 13 dez. 2019.

DIÁRIO CATARINENSE. **CHINA CRIA UMA NOVA ROTA DA SEDA EM UM PORTO PERDIDO DO PAQUISTÃO**, 2017. Disponível em:<<https://www.nsctotal.com.br/noticias/china-cria-uma-nova-rota-da-seda-em-um-porto-perdido-do-paquistao>> Acesso em: 30 nov. 2019.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. **ITÁLIA ASSINA MEMORANDO COM CHINA PARA COLABORAR NA "NOVA ROTA DA SEDA"**, 2019. Disponível em:<<https://www.dn.pt/mundo/italia-assina-memorando-com-china-para-colaborar-na-nova-rota-da-seda-10716752.html>> Acesso em 17 nov. 2019.

DRÈGE, Jean-Pierre. **Marco Polo e a Rota da Seda**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002.

DW. **CHINA REÚNE 40 CHEFES DE ESTADO EM FÓRUM SOBRE NOVA ROTA DA SEDA**, 2019. Disponível em: <<https://www.dw.com/pt-br/china-re%C3%BAne-40->

chefes-de-estado-em-f%C3%B3rum-sobre-nova-rota-da-seda/a-48500883> Acesso em 15 nov. 2019.

DW. ITÁLIA ENTRA NA NOVA ROTA DA SEDA, 2019. Disponível em:<
<https://www.dw.com/pt-br/it%C3%A1lia-entra-na-nova-rota-da-seda/a-48039094>> Acesso em 17 nov.2019.

EBC. PROJETO DO CANAL DA NICARÁGUA AGUARDA ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL, 2018, Disponível em:<
<http://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2018-09/projeto-do-canal-da-nicaragua-aguarda-estudo-de-impacto-ambiental>> Acesso em: 12 dez. 2019.

EFE. FÓRUM DA ROTA DA SEDA TERMINA COM US\$ 64 BILHÕES EM ACORDOS ASSINADOS, 2019. Disponível em:<
<https://www.efe.com/efe/brasil/economia/forum-da-rota-seda-termina-com-us-64-bilh-es-em-acordos-assinados/50000240-3962624>> Acesso em 17 nov. 2019.

EL PAÍS. CHINA APRESENTA SUA NOVA E MILIONÁRIA ROTA DA SEDA. Disponível em:
 <https://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/13/internacional/1494692129_532492.html > Acesso em: 15 nov. 2019.

EXAME. CHINA DEFENDE SUA TRILIONÁRIA “NOVA ROTA DA SEDA”, 2019. Disponível em: < <https://exame.abril.com.br/economia/china-defende-sua-trilionaria-nova-rota-da-seda/>> Acesso em: 20 nov. 2019.

EXAME. INICIATIVA “UM CINTURÃO, UMA ROTA” GANHA FORÇA NA ÁSIA, 2018. Disponível em: < <https://exame.abril.com.br/economia/iniciativa-um-cinturao-uma-rota-ganha-forca-na-asia/>>31 nov. 2019.

FIGUEIREDO, Danniell. ONE BELT ONE ROAD: ENTENDA A NOVA ROTA DA SEDA CHINESA. Politize, 2019. Disponível em:< <https://www.politize.com.br/nova-rota-da-seda-chinesa/>> Acesso em: 15 nov. 2019.

GLOBAL TIMES. FASTER THAN SHIPPING, CHEAPER THAN AIR FREIGHT, RAILWAY ILLUSTRATES BENEFITS OF B&R INITIATIVE, 2016. Disponível em: < <http://www.globaltimes.cn/content/983333.shtml> > Acesso em 27 nov. 2019.

HUDSON INSTITUTE. VICE PRESIDENT MIKE PENCE'S REMARKS ON THE ADMINISTRATION'S POLICY TOWARDS CHINA, 2018. Disponível em:<

<https://www.hudson.org/events/1610-vice-president-mike-pence-s-remarks-on-the-administration-s-policy-towards-china102018>> Acesso em: 12 dez. 2019.

INDEPENDENT. INDEPENDENCE CHINA'S \$8 TRILLION CONSTRUCTION PROGRAMME 'RISKIEST ENVIRONMENTAL PROJECT IN HISTORY', 2018. Disponível em:< <https://www.independent.co.uk/environment/china-belt-and-road-initiative-silk-route-cost-environment-damage-a8354256.html>> Acesso em 28 nov. 2019.

JAROUCHE, Mamede Mustafá. **Livro das Mil e Uma Noites, volumes I e II: Ramo Sírio/ Anônimo**; [introdução, notas, apêndice e tradução do árabe Mamede Mustafá Jarouche.] – 3, ed. São Paulo: Globo, 2006.

JORNAL DO COMÉRCIO. NOVA ROTA DA SEDA AVANÇA PARA A AMÉRICA LATINA. Disponível em:< https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/cadernos/jc_logistica/2018/09/648859-nova-rota-da-seda-avanca-para-a-america-latina.html > Acesso em: 15 nov. 2019.

KOTZ, Ricardo Lopes. **A Nova Rota da Seda: a fundamentação geopolítica e as consequências estratégicas do projeto chinês.** Disponível em:<http://www.erabedsul2017.abedef.org/resources/anais/8/1503106874_ARQUIVO_ArtigoERABEDSUL-RicardoKOTZ.pdf> Acesso em 17 nov. 2019.

LAPSSET, 2019. Disponível em:<<http://www.lapsset.go.ke/>> Acesso em 29 nov. 2019.

MINNUCCI, Maria Giulia. Djibouti è la chiave di volta della Cina, in Africa e nel mondo. **Schegge Magazine**, 2018. Disponível em:< <http://www.scheggemag.it/2018/04/15/djibouti-e-la-chiave-di-volta-della-cina-in-africa-e-nel-mondo/>> Acesso em 23 nov. 2019.

Notícias R7. **TREM DE MERCADORIAS ENTRE CHINA E ESPANHA COMPLETA SUA 1ª VIAGEM DE VOLTA.** Disponível em:< <https://noticias.r7.com/economia/trem-de-mercadorias-entre-china-e-espanha-completa-sua-1-viagem-de-volta-22022015>> Acesso em: 29 nov. 2019.

OBSERVADOR. CONSÓRCIO CHINÊS COMPLETA COMPRA DE 67% DO PORTO GREGO DE PIREU, 2016. Disponível em:< <https://observador.pt/2016/08/11/consorcio-chines-completa-compra-de-67-do-porto-grego-de-pireu/> > Acesso em 22 nov. 2019.

OECD. CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE IN THE GLOBAL TRADE, INVESTMENT AND FINANCE LANDSCAPE, 2018. Disponível em:<

<https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>> Acesso em: 15 nov. 2019.

PARLAMENTO DO MERCOSUL. **CHINA APRESENTA NOVA ROTA DA SEDA COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO.** Parlamento do Mercosul -Representação Brasileira. Clipping de Notícias, 2017. Disponível em:<
https://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/comissoes/comissoes-mistas/cpcms/clipping-mercotel/15-05-2017-entrada-de-diario/at_download/file > Acesso em: 15 nov. 2019.

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

PAUTASSO, Diego; UNGARETTI, Carlos Renato. A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. **In: Revista Estudos Internacionais, Belo Horizonte**, ISSN 2317-773X, v.4 n.3, 8 mar, 2017. Disponível em:
 <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/issue/view/864/showToc>>
 Acesso em: 16 nov. 2019.

PEREIRA, Antônio Celso Alves; PEREIRA, João Eduardo de Alves. A construção do Sistema Comercial Internacional Sinocêntrico: a nova Rota da Seda. **In: Revista Interdisciplinar de Direito**, Faculdade de Direito de Valença, v. 16, n. 2, pp.49-60, jul./dez. 2018.

REUTERS. **CHINA TO RECALIBRATE BELT AND ROAD, DEFEND SCHEME AGAINST CRITICISM**, 2019. Disponível em:< <https://jp.reuters.com/article/us-china-silkroad-forum/china-to-recalibrate-belt-and-road-defend-scheme-against-criticism-idUSKCN1S00AZ>> Acesso em 18 nov. 2019.

Reuters. **WITH EYES ON CHINA, EU AGREES INVESTMENT SCREENING RULES**, 2018. Disponível em:< <https://www.reuters.com/article/us-eu-china-investment/with-eyes-on-china-eu-agrees-investment-screening-rules-idUSKCN1NP1IJ>
 >Acesso em: 13 dez. 2019.

SILK ROAD BRIEFING. **CHINA'S OVERSEAS FREE TRADE ZONES & INDUSTRIAL PARKS**, 2019. Disponível em:<
<https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/10/30/chinas-overseas-free-trade-zones-industrial-parks/>> Acesso em 4 dez. 2019.

SILKROADFUND, 2019. Disponível em:<<http://www.silkroadfund.com.cn/enwap/27365/27367/26761/index.html>> Acesso em: 29 nov. 2019.

STRAITSTIMES. **JAKARTA-BANDUNG HIGH-SPEED RAIL PROJECT BACK ON TRACK, SAYS INDONESIA'S INVESTMENT CHIEF**, 2019. Disponível em: <<https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/jakarta-bandung-high-speed-rail-project-back-on-track-says-indonesias-investment-chief>> Acesso em 7 dez. 2019.

STARKEY Claire Cock- **.8 TRADE ROUTES THAT SHAPED WORLD HISTORY. Mental Floss**, 2016. Disponível em: <<http://mentalfloss.com/article/86338/8-trade-routes-shaped-world-history>> Acesso em: 25 set. 2019.

THAILAND BUSINESS NEWS. **CAN THE CHINA–LAOS RAILWAY KEEP ON TRACK?** 2019. Disponível em: <<https://www.thailand-business-news.com/opinion/74666-can-the-china-laos-railway-keep-on-track.html>> Acesso em 28 nov. 2019.

THE DIPLOMAT. **NICARAGUA'S CHINESE-FINANCED CANAL PROJECT STILL IN LIMBO**, 2019. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2019/08/nicaraguas-chinese-financed-canal-project-still-in-limbo/>> Acesso em: 12 dez. 2019.

THE NEW YORK TIMES. **IS CHINA THE WORLD'S LOAN SHARK?** 2019. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2019/04/26/opinion/china-belt-road-initiative.html>> Acesso em 7 dez. 2019.

THE TELEGRAPH. **BELT AND ROAD PROJECTS: PAST, PRESENT AND FUTURE**, 2019. Disponível em: <<https://www.telegraph.co.uk/china-watch/business/belt-road-projects-list/>> Acesso em: 31 nov. 2019.

WOOD, Frances. **The Silk Road: Two thousand years in the heart of Asia**. Berkley: University of California Press, 2002.

Documentários:

DOCUMENTÁRIO La nueva Ruta de la Seda, Parte 1: De China a Pakistán, 2019. 1 vídeo. Publicado por DW Documental. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=1322kC4NJ_Q>. Acesso em 15 nov. 2019.

DOCUMENTÁRIO La nueva Ruta de la Seda, La nueva Ruta de la Seda, Parte 2: De Kirguistán a Alemania. DW Documental, 2019. 1 vídeo. Publicado por DW Documental. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=QYyVjhAU9V4>>. Acesso em 15 nov. 2019.

Figuras:

FIGURA 1: THE SILK AND SPICE ROUTES, 2007. Disponível em :<
<https://www.businessinsider.com/silk-road-map-origins-sites-routes-trade-2017-3> > Acesso
 em 24 nov. 2019.

FIGURA 2: THE BELT AND ROAD INITIATIVE: 65 COUNTRIES AND BEYOND.
FUNG BUSINESS INTELIGENCE CENTRE, 2016. Disponível em: <
https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B&R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf
 > Acesso em 25 nov. 2019.

FIGURA 3: PROJECTS SUBSUMED UNDER OBOR BY THE CHINESE
AUTHORITY. Disponível em: < <http://diplomatic-world.com/?p=2517>> Acesso em 25 nov.
 de 2019.

FIGURA 4: DJIBOUTI'S 'MILITARY BASE' DIPLOMACY. Disponível em: <
<https://www.gatewayhouse.in/djibouti-military-base-diplomacy/>> Acesso em 27 nov. 2019.

FIGURA 5: WORLDWIDE CHINESE INVESTMENTS & CONSTRUCTION (2005 -
2019). Disponível em:<<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>> Acesso em 27
 nov. 2019.

FIGURA 6: CHINESE OFFICIALS ARE HOPING THE TRAIN ROUTE TO SPAIN
CAN STIMULATE A NEW ECONOMIC PROSPERITY, 2015. Disponível em:<
[https://www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-2968433/The-world-s-longest-rail-
 route-Train-finally-arrives-China-four-month-16-000-mile-journey-Spain-back.html](https://www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-2968433/The-world-s-longest-rail-route-Train-finally-arrives-China-four-month-16-000-mile-journey-Spain-back.html)> Acesso
 em 29 nov. 2019.

FIGURA 7: NEW EAST AFRICAN RAILWAY, 2017. Disponível em:<
<https://www.bbc.com/news/world-africa-40171095>> Acesso em: 30 nov. 2019.

FIGURA 8: CORREDOR ECONÔMICO ENTRE CHINA E PAQUISTÃO. THE
WALL STREET JOURNAL, 2015. Disponível em:<
[https://www.researchgate.net/figure/Figura-3-Corredor-Economico-entre-China-e-Paquistao-
 Fonte-The-Wall-Street-Journal_fig1_319981843](https://www.researchgate.net/figure/Figura-3-Corredor-Economico-entre-China-e-Paquistao-Fonte-The-Wall-Street-Journal_fig1_319981843)> Acesso em 31 nov. 2019.

FIGURA 9: ROTA PROPOSTA PARA O CANAL DA NICARÁGUA, 2014. Disponível em:<https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/11/141120_canal_nicaragua_numeros_rs> Acesso em 31 nov. 2019.

FIGURA 10: EVOLUÇÃO MANUFATUREIRA, 2013, Disponível em:<<https://www.wsj.com/articles/SB10001424127887324082604578487714211039302>> Acesso em: 3 dez. 2019.

FIGURA 11: CHINA'S OVERSEAS SPECIAL ECONOMIC ZONES & INDUSTRIAL PARKS (MAP), 2019. Disponível em:<<https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/10/30/chinas-overseas-free-trade-zones-industrial-parks/>> Acesso em: 3 dez. 2019.

Gráficos:

Gráfico 1: WORLDWIDE CHINESE INVESTMENTS & CONSTRUCTION GRAPH (2005 - 2019). Disponível em: <<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>> Acesso em 27 nov. 2019.

Gráfico 2: CHINESE INVESTMENTS & CONTRACTS IN BELT AND ROAD INITIATIVE GRAPH (2005 - 2019). Disponível em: <<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>> Acesso em 27 nov. 2019.

Gráfico 3: SILK ROAD FUND SHAREHOLDER STRUCTURE. Disponível em: <<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html#homezd>> Acesso em 28 nov. 2019.

Gráfico 4: INFRASTRUCTURE INVESTMENT NEEDS IN ASIA BY SECTOR-2017. Disponível em:< <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>> Acesso em: 15 nov. 2019.

Gráfico 5: CHINESE INVESTMENT BY SECTOR IN THE GLOBAL ECONOMY, CUMULATIVE NOTIONAL AMOUNT EXPRESSED IN USD MILLION, 2005-2013 VERSUS 2014-2018. Disponível em:< <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>> Acesso em: 15 nov. 2019.