

ALLANA CEARÁ

A Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota:

o projeto estratégico chinês e seus desdobramentos para a política externa chinesa

Marília
2023

ALLANA CEARÁ

A Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota:

o projeto estratégico chinês e seus desdobramentos para a política externa chinesa

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais como parte das exigências para a obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais pela Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Marília.

Área de Concentração: Ciências Sociais

Orientador: Prof. Dr. Luis Antonio Paulino.

Marília

2023

C387i

Ceará, Allana

A Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota: : o projeto estratégico chinês e seus desdobramentos para a política externa chinesa / Allana Ceará. -- Marília, 2023

126 p. : il., tabs., mapas

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Filosofia e Ciências, Marília

Orientador: Luis Antonio Paulino

1. Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota. 2. Política Externa Chinesa. 3. China-Estados Unidos. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Filosofia e Ciências, Marília. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

ALLANA CEARÁ

A Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota:

o projeto estratégico chinês e seus desdobramentos para a política externa chinesa

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual Paulista “Júlio Mesquita Filho” (Unesp), como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.

Área de Concentração: Ciências Sociais

Linha de Pesquisa: Relações Internacionais e Desenvolvimento

Banca Examinadora

Prof. Dr. Luis Antonio Paulino
UNESP – Campus de Marília
Orientador

Prof. Dr. Francisco Luiz Corsi
UNESP – Campus de Marília

Prof. Dr. Marcelo Balloti Monteiro
Universidade Anhembi Morumbi

Prof^a. Dr^a. Ana Tereza Lopes Marra de Sousa
UFABC – Universidade Federal do ABC

Prof. Dr. Mauri da Silva
FATEC – Faculdade de Tecnologias de Ourinhos

Marília, 29 de Maio de 2023

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais por todo apoio em todos os momentos na caminhada desta pesquisa, em especial a minha mãe, sem ela nada teria acontecido.

Ao meu orientador professor Doutor Luis Antonio Paulino pela orientação, compreensão e apoio no decorrer deste período. Minha gratidão por todo o ensinamento adquirido e pela força nos bons e maus momentos. Muito obrigada!

À Faculdade de Filosofia e Ciências FFC/UNESP pelo apoio institucional, aos funcionários e docentes.

Agradeço aos membros da banca de qualificação e defesa pelas contribuições e leitura atenta.

“O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.”

RESUMO

Foi inspirada na milenar e extinta Rota da Seda que a República Popular da China (RPC), anunciou, em 2013, em visitas do presidente Xi Jinping, respectivamente, ao Cazaquistão e à Indonésia, a construção do Cinturão Econômico da Rota da Seda e a Rota da Seda Marítima do Século XXI. Este ato constituiu a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota (ICR), também conhecida em inglês por Belt and Road Initiative (BRI). A presente tese busca estudar de que maneira a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota se molda aos objetivos da política externa da China e como isso reflete no relacionamento com os Estados Unidos. A condição atual da China, basicamente marcada por sua ascensão como grande potência mundial e sua crescente rivalidade com os Estados Unidos, tornou a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota o principal projeto para fomentar o desenvolvimento e a cooperação através da oferta de financiamento à projetos de infraestrutura, assim como pela promoção de rotas comerciais e marítimas, cuja principal finalidade é alcançar a meta do chamado sonho chinês. A partir dessa perspectiva pretende-se estudar como a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota se encaixa nos objetivos da China, sejam estes internos, relativos ao seu desenvolvimento com base no socialismo com características chinesas, sejam objetivos externos que à primeira vista, procuram tanto solucionar questões como abastecimento de alimentos e insumos, quanto estender a sua influência internacional e contornar dificuldades como a disputa em torno do Mar da China Meridional.

Palavras-chave: Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota; Política Externa Chinesa; China-Estados Unidos.

ABSTRACT

It was inspired by the ancient and extinct Silk Road that the People's Republic of China (PRC) announced, in 2013, during visits by President Xi Jinping, respectively, to Kazakhstan and Indonesia, the construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. This act constituted the Belt and Road Initiative (BRI). This thesis seeks to study how the One Belt, One Road Initiative fits China's foreign policy objectives and how this reflects on the relationship with the United States. China's current condition, basically marked by its rise as a major world power and its growing rivalry with the United States, has made the One Belt, One Road Initiative the main project to foster development and cooperation by offering financing to infrastructure, as well as the promotion of commercial and maritime routes, whose main purpose is to achieve the goal of the so-called Chinese dream. From this perspective, it is intended to study how the One Belt, One Road Initiative fits into China's objectives, whether these are internal, related to its development based on socialism with Chinese characteristics, or external objectives that, at first sight, seek both to solve issues such as supplying food and inputs, extending its international influence and overcoming difficulties such as the dispute over the South China Sea.

Keywords: One Belt, One Road Initiative; Chinese Foreign Policy; China-United States.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	08
2	A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA E O SONHO CHINÊS	14
2.1	O Sonho Chinês	14
2.2	O Caminho do Sonho Chinês na visão de Xi Jinping	22
2.3	O Sonho Chinês e o Socialismo com Características Chinesas	29
2.4	A realização do Sonho Chinês com a Iniciativa Cinturão e Rota	32
2.5	Xi Jinping e a Comunidade de Futuro Compartilhado	39
3	O PROJETO CINTURÃO E ROTA COMO PARTE DA ESTRATÉGIA CHINESA PARA O SÉCULO XXI	43
3.1	Antiga Rota da Seda: da inspiração do projeto Cinturão e Rota para a fomentação da cooperação	44
3.2	Estrutura do projeto Cinturão e Rota	49
3.2.1	Organização do projeto	49
3.2.2	Países e demais participantes	56
3.2.3	Principais documentos	61
3.2.4	Projetos	65
3.2.5	Financiamento	76
3.3	Ações e Perspectivas	80
3.4	Política Externa Chinesa e a Iniciativa Cinturão e Rota	86
4	A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA NO CONTEXTO DA DISPUTA ENTRE CHINA E ESTADOS UNIDOS	100
4.1	Conflito Estados Unidos e China	102
4.2	As relações entre Estados Unidos e China sob a Iniciativa Cinturão e Rota	106
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
	REFERÊNCIAS	117

1. INTRODUÇÃO

Em 2023, a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota (ICR) completa 10 anos. Em 2013, o presidente Xi Jinping a anunciou como um projeto de financiamento de infraestruturas, cujo objetivo principal é impulsionar a cooperação e a conectividade, física e digital, da China com Ásia, África, Europa e Eurásia. O projeto tem dois componentes principais: um de natureza terrestre (o “Cinturão Econômico da Rota da Seda”) e outro transoceânico (a “Rota Marítima da Seda”). Esta iniciativa que inicialmente começou com 65 países, representando 63% da população mundial e 29% do PIB, expandiu-se para todos os continentes. Até abril de 2023, 149¹ países, que representam 40% do PIB mundial, já haviam aderido à iniciativa. Na África eram 44 países, ou 81% do continente; na Ásia, eram 45, o que corresponde a 93% dos países; na Europa eram 29, ou 61%; na América Latina e Caribe eram 21, o que representa 59% dos países da região; na Oceania eram 10 países, ou 62%².

Trata-se de uma iniciativa idealizada, organizada e financiada pela China e que impressiona pelo seu alcance de atuação continental. Estamos falando de um projeto no qual a China investiu mais de US\$1 trilhão e que o Banco Mundial estima que o investimento da Iniciativa Cinturão e Rota³ nos projetos de infraestrutura seja de US\$575 bilhões (WORLD BANK GROUP, 2019, p. 37). Estes projetos estão alocados nos setores de energia, transporte, ferrovia, portuário, gás e oleoduto, estradas, etc. Conforme a iniciativa foi crescendo, novas demandas foram surgindo e foram sendo criadas novas dimensões do mesmo projeto, a saber: Rota da Seda Verde; Rota da Seda Acadêmica; Rota da Seda Pacífica; Rota da Seda Digital e Rota da Seda Polar. Tudo com o objetivo de promover os objetivos do projeto em cada área; isto se deve em muito ao fato de a Iniciativa Cinturão e Rota ter priorizado trabalhar com cinco abordagens que proporcionaria o impulso da cooperação e conectividade física e digital: 1) coordenação de políticas; 2) conectividade de instalações; 3) integração comercial; 4) comércio desimpedido e 5) laços interpessoais próximos.

O surgimento da Iniciativa Cinturão e Rota é resultado do rápido processo de ascensão da China como uma potência mundial. Uma veloz transformação nas relações econômicas e internacionais que em trinta anos tornou a China a segunda maior economia do mundo com

¹ De acordo com portal oficial da Iniciativa Cinturão e Rota, o último Memorando de Entendimento (MoU) foi assinado em março de 2022.

² La Nación. La nueva Ruta de la Seda, el proyecto más ambicioso de China a escala planetaria. Disponível em: <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-nueva-ruta-de-la-seda-el-proyecto-mas-ambicioso-de-china-a-escala-planetaria-nid05022022>

³ Ao longo desta pesquisa escolhemos denominar como Iniciativa Cinturão e Rota, assim como o presidente Xi Jinping o faz em seus discursos oficiais.

relevante voz nas participações e decisões internacionais. A Iniciativa Cinturão e Rota é um projeto chinês que conseguiu criar uma plataforma de cooperação que financia projetos em infraestrutura para promover e fortalecer o desenvolvimento de todos os países ao longo do Cinturão e Rota. Nesse sentido, a Iniciativa Cinturão e Rota prioriza o princípio da cooperação ganha-ganha nas relações internacionais e visa promoção da cooperação Sul-Sul. É um projeto de grandes dimensões que concede aos países que queiram participar, uma alternativa de financiamento aos moldes dos tradicionais canais financeiros, como por exemplo, Banco Mundial (BM), Fundo Monetário Internacional (FMI) e outras agências de fomento que têm uma política administrativa muito burocrática e repleta de condicionalidades para uma concessão financeira, e, portanto, um país em desenvolvimento teria muito mais dificuldade de superar tantas barreiras. Ainda assim, o financiamento chinês feito pela Iniciativa Cinturão e Rota é um ponto sensível, visto por muitos críticos como um mecanismo que embutiria o risco da armadilha da dívida, aprisionando os países financeiramente por não serem capazes de pagar os financiamentos. O Porto de Hambantota, no Sri Lanka, é considerado um exemplo importante dessa crítica a Iniciativa Cinturão e Rota. Um empreendimento realizado por empréstimo chinês onde diante da impossibilidade de realizar o pagamento, o governo do Sri Lanka converteu o empréstimo em 99 anos de arrendamento para a China.

Durante o II Fórum do Cinturão Econômico da Rota da Seda, em 2017, o presidente Xi Jinping apresentou uma série de medidas para evitar que episódios como o do Sri Lanka acontecessem novamente, uma vez que a pouca atenção com a viabilidade econômica dos projetos levou a China ser acusada de realizar práticas coloniais predatórias. Uma crítica que consideramos infundada pois, apesar da Iniciativa Cinturão e Rota ter uma série de pontos a serem corrigidos ou melhorados, a China não tem na sua história nenhum comportamento de expansionismo colonial e não impôs a nenhum país qualquer projeto a ser financiado, limitando-se a atender as demandas locais, como foi o caso do Sri Lanka. O que encontramos de real e material são discursos e ações que visam o resguardo do direito de cada país poder desenvolver seu próprio caminho do modo que entender amparado em princípios de razoabilidade, equidade, solução pacífica de controvérsias, igualdade soberana, dentre outros.

Razões de cunho interno e externo da China foram os grandes responsáveis pela implementação da Iniciativa Cinturão e Rota. O primeiro é com a concretização do Sonho Chinês, dito em outras palavras, pela revitalização da nação chinesa que colocaria a China de volta ao lugar que outrora ocupara, mas que foi relegado pelo expansionismo europeu e japonês, durante o século XIX e início do século XX. Esse período ficou caracterizado como

o “século da humilhação”. Nele, o nacionalismo chinês surge como uma reação necessária para a defesa da integridade física e independência da China, priorizando o engrandecimento do Estado para a concretização do socialismo com características chinesas e a estabilidade da liderança do Partido Comunista da China (PCCh) à frente da nação. Aliás, o PCCh com uma série de políticas e ações elaborou metas para construir uma sociedade moderadamente próspera em todos os sentidos com a finalidade de concretizar o sonho chinês; e a Iniciativa Cinturão e Rota foi o principal (não único) mecanismo para alcançar tais metas.

Em seguida, ainda na linha do Sonho Chinês, a Iniciativa Cinturão e Rota também surgiu como uma oportunidade para a China desenvolver economicamente regiões mais afastadas de seu território, que provavelmente levaria um tempo muito maior para receber investimentos e projetos de infraestrutura. Além disso, o crescimento econômico e inserção da China no processo da globalização requisitou que o país precise cada vez mais de recursos para abastecer seu mercado interno e buscar novos mercados para atender as novas demandas. E, desta forma buscar garantir um nível de segurança para o fornecimento de matérias-primas e recursos naturais. E por fim, temos o motivo da reorganização da ordem global em sentido que facilite os objetivos de desenvolvimento da China. O processo de declínio hegemônico dos Estados Unidos ficou exposto com a crise estrutural do capitalismo, mais precisamente com a crise do sistema financeiro em 2008, que oportunizou a emergência de países emergentes e em desenvolvimento ganhando mais voz nas decisões internacionais. E, por isso, a Iniciativa Cinturão e Rota está relacionada com o profundo desenvolvimento da globalização econômica nas últimas três décadas, das drásticas mudanças no contexto global que o sistema internacional sofreu nas últimas décadas, da transformação da China em seu modelo de desenvolvimento pelo ensejo de uma geopolítica sólida, uma nova alternativa para a promoção de um ambiente estável e pacífico e novamente a busca de nível de segurança do fornecimento de recursos naturais.

A Iniciativa Cinturão e Rota é justamente uma resposta da política externa chinesa diante do seu rápido processo de ascensão como potência mundial. É um projeto chinês tratado pela China como uma iniciativa que não apresenta nenhuma conotação com finalidade de promover a campanha de dominação internacional chinesa, tal qual os Estados Unidos (EUA) insistem em imputar essa narrativa. Para a China é uma iniciativa que conseguiu criar uma plataforma de cooperação que financia projetos em infraestrutura para promover e fortalecer o desenvolvimento de todos os países nela incluídos, visando a cooperação sul-sul, priorizando o princípio da cooperação ganha-ganha nas relações internacionais e estabelecendo laços de confiança.

De acordo com Vangeli (2018, p. 66) a Iniciativa Cinturão e Rota é baseada na ideia de lidar com as disparidades econômicas tanto de dentro quanto de fora da China. Até certo ponto, podemos colocar a Iniciativa Cinturão e Rota como uma tentativa de abordar as consequências da crise econômica global, bem como quanto à forma injusta da globalização liderada pelas corporações. Em outras palavras, a Iniciativa Cinturão e Rota é integrante do movimento de uma tentativa de remodelar a atual governança global estabelecida pelos Estados Unidos, com o sistema Bretton Woods. Um sistema defasado diante da atual conjuntura internacional que tem o declínio do poder norte-americano e participação de mais atores nos fóruns internacionais.

Nesse sentido, a Iniciativa Cinturão e Rota é mais um bem público internacional⁴ oferecido pela China ao mundo com o objetivo de realizar não somente o sonho chinês, como também promover a construção da comunidade de futuro compartilhado para a humanidade. Para as relações internacionais a sua propositura e implementação representa um processo de transição de um mundo unipolar, marcado pelo predomínio da governança global americana, para um mundo multipolar com o surgimento de várias potências com maior peso de participação internacional, principalmente após a crise das instituições financeiras dos países desenvolvidos, em 2008. Estamos falando de uma mudança na ordem mundial, na qual os Estados Unidos (EUA) permanecem na posição de líder hegemônico incontestável apenas no campo militar, dividindo os campos tecnológicos e econômicos com outras potências em ascensão.

Parte integrante da agenda dos programas do processo de Reforma e Abertura de 1978, a motivação do surgimento da Iniciativa Cinturão e Rota está enraizada nas demandas internas e na promoção da realização do sonho chinês. A tentativa de rearticular seus canais de abastecimento, criar rotas mais seguras de suprimentos, construir parcerias mais confiáveis, depender menos dos EUA e oferecer meios para que o novo socialismo com características chinesas possa alcançar a concretização do sonho chinês por meio da meta dos dois centenários, ou seja, o centenário da criação do Partido Comunista Chinês, em 2021, e o centenário da criação da República Popular da China, em 2049. Isto enquadra a Iniciativa

⁴ Giannattasio, Papy e Nigro (2019) definem bens públicos internacionais como sendo “bens públicos (bens, produtos ou serviços dotados de não-exclusividade e de não-rivalidade em seu consumo) revestidos de determinadas características especiais que foram relevantes para o globo como um todo – e, por isso, globais. Assim, entende-se que um bem público é global quando o raio de alcance das externalidades positivas e negativas produzidas é maior que aquele dos bens públicos nacionais. [...] um bem público será realmente global quando seus efeitos alcançassem a todos, na geração presente e também nas futuras gerações”. (GIANNASTTASIO; PAPY; NIGRO, 2019, p. 89-90).

Cinturão e Rota nos objetivos da política da China sobre a sua opção pelo desenvolvimento pacífico, promoção e defesa da paz e rechaço por qualquer prática de hegemonismo.

A Iniciativa Cinturão e Rota tem gerado muito interesse por alguns países e muita desconfiança também. Enquanto alguns países estão dispostos a fomentar sua participação, outros declaram que este projeto da China apresenta mais riscos do que benefícios. Os Estados Unidos lideram às críticas. Usam da retórica do discurso da Guerra Fria para conter a China e argumentam que a Iniciativa Cinturão e Rota é apenas um disfarce para as reais intenções de disseminar sua influência sobre as regiões participantes. Também embutiria o risco, da diplomacia da armadilha da dívida, aprisionando os países financeiramente por não serem capazes de pagar os financiamentos. A Índia vê com suspeita o projeto, principalmente o Corredor China-Paquistão. Encara a iniciativa como uma atividade cuja única finalidade é reconstruir uma ordem mundial sinocêntrica, em vez de ser uma aspiração responsável de fornecer bens públicos globais usando fundos chineses (PRADUMMA; XIANBAI, 2020, p. 2).

Independente das críticas, a China entende a Iniciativa Cinturão e Rota como uma nova opção de apoio ao desenvolvimento, principalmente para os países da Eurásia que precisam de recursos para melhorar sua infraestrutura e conectividade, à qual cada país pode ou não aderir de acordo com a sua conveniência. Enxergam o projeto como uma plataforma de cooperação para fomentar a realização de projetos de financiamento em infraestrutura, rejeitando qualquer acusação de que a verdadeira intenção seria a dominação internacional.

Nossa pesquisa parte da premissa que há dois fatores que condicionam a proposta de sonho chinês do presidente Xi Jinping dos seus antecessores: 1) A ascensão da China como grande potência mundial e os conflitos decorrentes disso e 2) A crescente rivalidade entre China e Estados Unidos. E isto está diretamente relacionado ao papel da Iniciativa Cinturão e Rota para o desenvolvimento da nação. A partir deste escopo, os objetivos específicos desta pesquisa são: a) compreender o que é e como funciona a Iniciativa Cinturão e Rota; b) avaliar a participação da Iniciativa Cinturão e Rota como plano de execução dos objetivos da política externa chinesa e c) avaliar como a Iniciativa Cinturão e Rota é mais um ponto de atrito dentro da tensa relação entre Estados Unidos e China.

O desenvolvimento desta pesquisa foi realizado de maneira qualitativa através da utilização de fontes primárias (discursos e documentos oficiais) para compreender todo o sistema de como funciona a Iniciativa Cinturão e Rota. O trabalho também se beneficiou de uso de estatísticas para verificar os números e efeitos desse gigante projeto.

O presente trabalho está estruturado em três capítulos, além desta introdução e da conclusão. No segundo capítulo será analisada a relação que existe entre o sonho chinês e a Iniciativa Cinturão e Rota, buscando compreender como estão interligados e de que forma a Iniciativa Cinturão e Rota é essencial para os planos do Sonho Chinês. No terceiro capítulo buscamos trazer informações acerca da configuração do projeto Cinturão e Rota para mostrar como o projeto tem potencial de alcance e reais condições de entregar ao mundo o que é proferido pelo discurso chinês. Com uma visão clara do que a China quer no presente e no futuro, seguimos no capítulo analisando como a Iniciativa Cinturão e Rota se encaixa aos preceitos da política externa chinesa como contribuição para o desenvolvimento comum no século XXI. E no quarto capítulo abordará o tema da Iniciativa Cinturão e Rota no contexto da disputa Estados Unidos e China, levando em consideração que a Iniciativa Cinturão e Rota é mais um ponto de atrito a ser somado junto aos outros conflitos que perduram no relacionamento bilateral; aqui não criamos uma relação de condicionalidade entre Iniciativa Cinturão e Rota e o relacionamento bilateral, uma vez que o tensionamento nas relações entre Estados Unidos e China independe da proposta e execução do projeto chinês.

2. A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA E O SONHO CHINÊS

2.1 O Sonho Chinês

Até 1820, a China era a maior economia do mundo. Com a primeira Guerra do Ópio (1839-1842) tem início um processo de decadência durante o qual a China foi retalhada pelas grandes potências imperialistas da época, perdendo o controle sobre partes significativas de seu território que se tornaram zonas de ocupação estrangeira. Isso interrompeu por quase um século a história da China como nação independente, cuja base de sua sociedade se origina de antigas civilizações, envoltos por uma cultura não europeia, mas que não conseguiu resistir às forças militares e navais do Ocidente, de modo que seu comércio e finanças foram minados pela intromissão ocidental (HOBSBAWM, 2010, p. 208). Esse longo período durante o qual a China esteve submetida à condição de semicolônia deu ensejo a diversos movimentos de caráter nacionalista que almejavam livrar a China do jugo estrangeiro e reviver seu passado de glórias. Nasce aí o chamado “Sonho Chinês”, que viria ser fonte de inspiração de todos os líderes chineses de Sun Yat-sen a Xi Jinping, passando por Mao Zedong, Deng Xiaoping, Jiang Zemin e Hu Jintao.

A partir desse importante acontecimento para a história da China moderna, de acordo com Rosales (2020, p. 15), na cultura chinesa surge o sonho chinês que significa a grande revitalização da nação chinesa, ou seja, o desejo da China como nação de reconquistar o lugar central que o país teve na civilização e na economia mundial até o início do século XIX. Deste modo, o sonho chinês está interligado com a história e cultura do povo e almejado pela nação chinesa desde o início da época moderna. “A grande revitalização da nação chinesa recorre ao legado de Sun Yat-sen herói nacional na conquista da república e o primeiro a lançar o slogan “Vamos revitalizar a China”” (ROSALES, 2020, p. 78, tradução nossa). Dito em outras palavras, a grande revitalização da nação chinesa é a proposta para que a China conquiste novamente a posição geopolítica que outrora possuía muito antes de ser uma república, ou seja, ser o eixo de um sistema asiático-oriental focado em si mesmo, mas que foi severamente prejudicada o que a fez ser um membro cada vez mais periférico e subordinado ao sistema capitalista global (ARRIGHI, 2008, p. 347).

O que se busca com o sonho chinês é o retorno da normalidade histórica, ou seja, que a China volte a ser o centro do mundo o Reino do Meio em 2049; justo um século depois da fundação da República Popular da China. Assim, no olhar chinês, após o século da humilhação (1839-1949) teria seguido um século de recuperação, que culminaria em 2049 com o retorno da normalidade histórica, ou seja, a

reinstalação do país no centro do universo ou, dito de maneira mais contemporânea, à frente da globalização, da mudança tecnológica e da sociedade do conhecimento que caracteriza o século XXI. (ROSALES, 2020 p. 26, tradução nossa).

Assim sendo, o retorno da normalidade histórica é almejado desde que Mao Zedong anunciou na frente da Praça Celestial a fundação da República Popular da China (RPC), em 1º de outubro de 1949. "Sem a liderança de Mao Zedong, a China não teria rompido com seu passado feudal e instalado a república socialista, em 1949" (PAULINO, 2014, p. 26). Não teria como a China ter feito o processo de Reforma e Abertura em 1978, por exemplo, se não houvesse uma base social, cultural; o trabalho na área da educação foi árduo, uma vez que reverteu alguns números de taxa de natalidade, analfabetismo, dentre outros acertos do presidente Mao Zedong. Desde então, cada presidente trilhou um caminho em busca do sonho chinês que foi retomado e interrompido diversas vezes ao longo da história chinesa. Resumidamente vejamos alguns destes momentos.

A China começa como república, em 1911, sob a liderança de Sun Yat-sen. Em 1949, Mao Zedong lidera a fundação da República Popular da China. É o início de tudo. No contexto da Guerra Fria, o 1º Plano Quinquenal é lançado em 1953 e, apesar do patente sucesso, surgem questionamentos em relação ao modelo soviético, baseado na industrialização pesada. Mudanças importantes ocorreram na União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) com a morte de seu líder, Josef Stalin, em 1953. O 20º Congresso do Partido Comunista da União Soviética, em 1956, provocou terremoto no movimento comunista internacional, quando Nikita Krushev fez uma denúncia sobre os crimes de Stalin. Isso foi impactante na China, que se colocou contra a denúncia. Na verdade, desde o início da República, a China não queria mais ser um tipo de protetorado da URSS. Além disso, a URSS já tinha começado a ter uma política 'meio imperialista' no campo do socialismo; dizia que tinha o direito de intervir nos países socialistas. A invasão no Azerbaijão, em 1920, foi um exemplo disso.

A partir dessa perspectiva, a China entendeu que a URSS queria transformá-la em um satélite e isso a faz querer encontrar seu próprio caminho. Os eventos seguintes, como o Movimento das Cem Flores, o Grande Salto Adiante etc., são tentativas de construir seu próprio caminho chinês, mesmo que na base de tentativa e erro. A ruptura com a URSS foi essencial para os caminhos do sonho chinês, pois é no início da década de 60 que começa o esforço da China de trilhar o seu próprio caminho, o chamado socialismo com características chinesas.

É com o processo de reforma e abertura iniciado por Deng Xiaoping (1978-1992), em 1978, que o sonho chinês é impulsionado para se tornar realidade. Aqui surgiu a oportunidade para realizar a importante transição econômica, de uma economia até então fechada para uma economia mais aberta, de mercado e com uma sociedade migrando para áreas urbanas (ROSALES, 2020, p. 14). A estratégia do desenvolvimento econômico traçado pelo presidente Deng Xiaoping foi fundamental para os desdobramentos do atual sonho chinês proposto pelo presidente Xi Jinping. Essa estratégia era amparada pelo trabalho e consolidação do Partido Comunista Chinês (PCCh) no poder. Tornar a China uma democracia ocidental não fazia parte dos planos do presidente Deng Xiaoping e, portanto, o socialismo com características chinesas foi oficialmente adotado em dezembro de 1984. Segundo Fairbank e Goldman (2008) a dinâmica do socialismo com características chinesas consistiu em “importar ciência, tecnologia e algumas práticas econômicas do Ocidente mantendo, ao mesmo tempo, o sistema político comunista” (FAIRBANK; GOLDMAN, 2008, p. 374).

Para os planos do sonho chinês não dava mais para evitar a integração da economia chinesa com a economia internacional. Beneficiada com o processo de globalização, a adesão da China à Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2001, acarretou uma nova dinâmica ao mercado internacional. Com um alto ritmo de crescimento econômico “ao longo de quase três décadas, de taxa de crescimento próxima a 10% ao ano gerou massa crítica suficiente para tornar a China o novo polo dinâmico global” (BARROS, J.; BARROS, L.; MIGUEL, 2008, p. 12). Enquanto isso, internamente, a aprovação da presença e participação do empresariado privado no PCCh pelo presidente Jiang Zemin (1992-2002) promoveu um movimento de transição dentro do partido. A Teoria das Três Representações promoveu o convívio da China e do PCCh com o setor privado, ao admitir capitalistas privados, bem como intelectuais, artistas, cientistas, com a finalidade de mostrar o PCCh como representante de todos os interesses da nação chinesa.

Em 2003, o presidente Hu Jintao (2002-2012) abordou o sonho chinês por meio da participação na globalização econômica por meios pacíficos, promovendo a política externa com a teoria da ascensão pacífica. Atores internacionais questionaram as pretensões chinesas com essa teoria, o que levou a diplomacia chinesa a mudar o termo para desenvolvimento pacífico. A mudança tinha o objetivo de esclarecer ao mundo que a China busca apenas alcançar seu desenvolvimento a partir de sua visão, do que entende ser melhor para a China, contudo sem ignorar o desenvolvimento dos outros países no sistema internacional (AMARAL, 2012, p. 87).

Já internamente, após alguns anos do desenfreado processo de reforma e abertura que provocaram intensos desequilíbrios sociais, o presidente Hu Jintao propôs a política da sociedade harmoniosa, cuja preocupação era dar maior ênfase na proteção dos menos favorecidos e diminuir os déficits regionais referente as ofertas de progresso e oportunidades, levando em conta que a partir de 1992, com o início da privatização das empresas estatais chinesas, mais de 30 milhões de pessoas foram demitidas e dezenas de milhares de empresas estatais extintas ou privatizadas. Na verdade, não é que o desenvolvimento fora posto de lado, pelo contrário, seguia como prioridade, todavia era preciso dar maior ênfase ao social do que ao econômico. Iniciou-se um processo de reintroduzir políticas sobre saúde, previdência, o que acontece até os dias de hoje.

Portanto, no momento de transição de governo do presidente Hu Jintao para o do presidente Xi Jinping, temos uma China crescendo economicamente a um ritmo acelerado, mas com inúmeros desafios internos de cunho social e econômico, agravados a partir de 1992, quando tem uma nova fase nas reformas que muitos críticos veem inspiradas no neoliberalismo e que romperam com as redes de proteção social do período anterior. Sobretudo, após 2008, a política começa a mudar e as questões sociais começam a ganhar maior importância. A agenda da política externa prioriza uma “política exterior pacífica de independência e autonomia, além de assumir, diante do mundo, o compromisso solene de nunca buscar a hegemonia nem praticar o expansionismo, sendo sempre uma força na defesa da paz mundial” (XI, 2014, p. 300), ou seja, uma política externa voltada para o desenvolvimento pacífico da China para o século XXI.

Quando essas palavras foram proferidas na 3ª sessão do 18º Comitê Central do PCCh, em 2013, Xi Jinping já era Secretário-Geral do Partido e presidente da nação. Do momento que assumiu a gestão do país em 2012, a grande palavra de ordem do presidente Xi Jinping – que atualmente está em seu segundo mandato – tem sido a realização do “sonho chinês”, ou seja, concretizar a grande revitalização nacional. Para o presidente Xi Jinping “este sonho condensa os desejos de várias gerações dos chineses, demonstra o conjunto dos interesses da nação e do povo chinês e representa o anseio comum de todos os filhos da nação” (XI, 2014, p. 42).

O presidente Xi Jinping tornou o sonho chinês o maior objetivo a ser alcançado pela China em seu governo. Como vimos não se trata de um tema novo, muito pelo contrário, o anseio pela retomada histórica do lugar da China e principalmente da revitalização da sociedade chinesa remontam ao início da república. De acordo com Rosales (2020, p. 25) o sonho chinês que o presidente Xi Jinping propõe remete aos ideais do pai da revolução

republicana (Sun Yat-sen), do fundador da República Popular da China (RPC) (Mao Zedong) e do responsável pelo processo de reforma e abertura (Deng Xiaoping). Entretanto, nós entendemos que há dois fatores que condicionam a proposta de sonho chinês do presidente Xi Jinping dos seus antecessores: 1) A ascensão da China como grande potência mundial e seus conflitos decorrentes disso e 2) A crescente rivalidade entre China e Estados Unidos.

Esses dois fatores são o resultado de importantes mudanças tanto na própria China quanto no contexto internacional no qual o país está inserido. Inegável que após o fim da Guerra Fria que resultou da dissolução da União Soviética e do período bipolar na balança de poder mundial, os Estados Unidos se sobressaíram como a única potência predominante no sistema internacional em todos os campos de atuação: econômico, militar, científico e tecnológico. E essa situação perpetuou-se por muito tempo. Porém, de um lado a mudança de postura na conjuntura internacional dos Estados Unidos optando por uma ação mais unilateral nas relações internacionais após os ataques de 11 de setembro de 2001, promovendo Guerra do Afeganistão (2001), Guerra do Iraque (2003) e do outro a China levando em frente seu processo de reforma e abertura, aderindo à Organização Mundial do Comércio (OMC), contestando o domínio geopolítico dos Estados Unidos na Ásia, a partir de seu advento no século XXI fizeram com que o mundo tivesse características de multipolaridade. Os Estados Unidos continuam como o poder militar incontestável, mas nas demais áreas, nomeadamente econômicas, divide a balança de poder com outros países.

A crise financeira de 2008 que abalou a estrutura do capitalismo global e as instituições financeiras dos países desenvolvidos, propiciou o advento de um mundo cada vez mais multipolar, uma vez que economias de países emergentes se destacaram no cenário internacional ganhando voz e participação em foros e instituições multilaterais. Rearranjos internacionais foram criados como Organização para Cooperação de Xangai, BRICS, IBAS, BASIC, dentre outros, ou seja, aconteceu o fenômeno da “Ascensão do Resto” termo assim definido por Alice H. Amsden (2009).

Além disso, o atual sistema de governança global estabelecido pelos Estados Unidos por meio das instituições de Bretton Woods não correspondia mais à nova realidade sistêmica das relações internacionais. A era da “governança global americana” estava em declínio, sobretudo com o crescimento do peso econômico de países em desenvolvimento e da ascensão da China como potência no cenário internacional. Essa tendência foi se acentuando de modo que mais instituições sem a presença dos Estados Unidos foram criadas pela China e algumas por outras potências emergentes, como por exemplo o Banco Asiático de

Investimento em Infraestrutura, a própria Iniciativa Cinturão e Rota e o Novo Banco de Desenvolvimento do BRICS.

Vejamos a seguir as instituições internacionais lideradas por potências não ocidentais nas áreas de finanças, comércio e investimento, segurança, diplomacia e infraestrutura que caracterizam esse novo período (STUENKEL, 2016, p. 122).

Quadro 1 – A ordem paralela: Financeiro

Instituições Não Ocidentais	Instituições Tradicionais
Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura	Banco Asiático de Desenvolvimento
Novo Banco de Desenvolvimento liderado pelos BRICS	Banco Mundial
Acordo de Reserva de Contingência do BRICS	Fundo Monetário Internacional
Infraestrutura Global para internacionalizar o Yuan	Dólar americano
Sistema Internacional de pagamento chinês	CHIPS – Clearing House Interbank Payments System
China Union Pay	Visa e Mastercard
Centro Financeiro Global de Xangai	Centros financeiros internacionais
Grupo Universal de Classificação de Crédito	Moody's, Standard & Poor's
Iniciativa Multilateral de Chiang Mai	Fundo Monetário Internacional
ASEAN+3	
ASEAN+3 Escritório de Pesquisa Macroeconômico	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

Fonte: STUENKEL, 2016, p. 122, tradução nossa.

Quadro 2 – A ordem paralela: Comércio e Investimento

Instituições Não Ocidentais	Instituições Tradicionais
Parceria Regional Econômica Abrangente	Parceria Trans-Pacífico
Área de Livre Comércio da Ásia	Parceria Trans-Pacífico

Fonte: STUENKEL, 2016, p. 122, tradução nossa.

Quadro 3 – A ordem paralela: Segurança

Instituições Não Ocidentais	Instituições Tradicionais
Conferência sobre interação e medidas de fortalecimento da confiança na Ásia	Fórum Regional Asiático
Organização para a Cooperação de Xangai	OTAN na Ásia Central
Reunião dos Altos Representantes Responsáveis pela Segurança Nacional	

Fonte: STUENKEL, 2016, p. 122, tradução nossa.

Quadro 4 – A ordem paralela: Diplomacia

Instituições Não Ocidentais	Instituições Tradicionais
Cúpula de Líderes BRICS	G7 (antigo G8)
Grupo de Trabalho BRICS, IBAS e outras estruturas	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
Fórum Bao para a Ásia	Fórum Econômico Mundial

Fonte: STUENKEL, 2016, p. 122, tradução nossa.

Quadro 5 – A ordem paralela: Infraestrutura

Instituições Não Ocidentais	Instituições Tradicionais
Fundo Rota da Seda/Iniciativa Cinturão e Rota	
Canal Nicarágua	Canal Panamá
Ferrovias Transamazônica	

Fonte: STUENKEL, 2016, p. 122, tradução nossa.

Na visão de Stuenkel (2016, p. 120) as instituições internacionais lideradas por potências não ocidentais formam uma ordem complementar à existente e por isso classifica como ordem paralela. A maioria dessas iniciativas foram criadas pela China com o objetivo de aumentar lentamente a autonomia estratégica e reduzir a dependência da China em estruturas controladas pelo ocidente (STUENKEL, 2016, p. 121). O processo de ascensão da China como potência mundial e seu maior ativismo nas relações internacionais provocaram esse movimento dentro de uma governança global controlada pelos Estados Unidos, caracterizado pela demanda dos países em desenvolvimento por reformas no sistema atual.

A China e os demais países participantes dessas iniciativas de governança global não pretendem acabar com o atual sistema, muito menos fazer um novo, mas sim reformar os mecanismos de governança global a fim de melhorar a governabilidade global, incentivando novas opções de cooperação internacional promovendo a busca por relações ganha-ganha nas relações internacionais. Mesmo propondo novas iniciativas, a China continua apoiando as iniciativas existentes porque na visão de Stuenkel (2016, p. 121) a estrutura sinocêntrica está estabelecida dentro de uma lógica liberal, tanto o Acordo de Reserva de Contingência do BRICS, como a Iniciativa Multilateral de Chiang Mai⁵ estão incorporadas no sistema do Fundo Monetário Internacional (FMI). Tomar novas iniciativas é uma boa via para reduzir a dependência dos países das estruturas existentes, sem reduzir seu apoio a elas.

⁵ Iniciativa de Chiang Mai foi criada dentro do âmbito da ASEAN com o objetivo de ser um acordo na área cambial já existente da ASEAN, o chamado Arranjo de swap da ASEAN (ASA). De acordo com Cunha (2003, p. 9) esta iniciativa tinha um projeto de instituir um Fundo Monetário Asiático, todavia o Fundo Monetário Internacional e o tesouro norte-americano não deixaram que a ideia saísse do papel.

É preciso recordar que a China quer uma reforma da governabilidade econômico-financeira e política, afinal de contas que sentido teria em fazer novos rearranjos internacionais que não trouxessem pelo menos novas oportunidades de cooperação. Dentro desse contexto acabar com o sistema das Nações Unidas e as demais instituições do sistema de Bretton Woods não faz muito sentido. Para a China essas instituições são importantes, tem seu papel no sistema internacional, o que falta é torná-las mais compatíveis com os novos tempos da ordem internacional.

A nova posição da China implicou muitos conflitos indo desde a crescente rivalidade com os Estados Unidos até a disputa dos mares no sul da China. O presidente Barack Obama já falava durante seu governo em realizar o “pivô da Ásia”, ou seja, mudar o foco da política externa americana do Oriente Médio para a Ásia, mas o tom subiu com a eleição do presidente Donald Trump, um incentivador do discurso anti-China. O presidente Donald Trump deixou um vácuo da presença americana ao sair de vários acordos e organismos internacionais e o mundo viu a China durante o Fórum de Davos em 2017, defendendo o sistema de globalização ameaçado por Donald Trump. Para Brown (2018, p. 89) foi um momento de ironia ver um país socialista defendendo um processo até então associado às democracias liberais multipartidárias. A postura chinesa ao defender a manutenção desses órgãos internacionais revela que a nova posição da China no sistema internacional será a de requerer para dela um papel de maior importância nas decisões internacionais. Nunca é demais lembrar que a China é membro permanente do Conselho de Segurança na ONU e, como tal, possui poder de veto sobre as resoluções daquela organização.

Ao assumir o controle da nação e do PCCh o presidente Xi Jinping tinha nas mãos um país com muitos desafios internacionais e domésticos, mas cuja posição no cenário internacional fornecia condições favoráveis para fomentar o sonho chinês. O país já era uma potência em desenvolvimento, sendo a segunda maior economia do mundo, com mais de 100 países parceiros pelo mundo, assumindo relevante papel das cadeias globais de suprimento. As atuais responsabilidades internacionais da China, inclusive para promover o sonho chinês não apenas da China, mas do mundo todo, requer que a fase da China isolada fique no passado e que também por lá fique o “nunca clamar a liderança para si, observar o desenvolvimento e manter sua posição, como uma vez declarou Deng Xiaoping” (FOOT, 2009, p. 136). As responsabilidades internacionais da China aumentam na mesma proporção que sua presença na ordem internacional e tem cada vez maior peso nas decisões internacionais. A China consegue ser ouvida pela comunidade internacional e é capaz com seu processo de ascensão, de promover um mundo multipolar, com mais cooperação ganha-

ganha nas relações internacionais do que na predominância unipolar, nomeadamente representada pelos Estados Unidos, com carácter de disseminação de princípios universalistas e imposição.

Isso nos faz concluir que a realização do sonho chinês se resume a como a China volta a ser um país respeitado no mundo e que esta é a razão que levou o presidente Xi Jinping a escolher o discurso do sonho chinês para tornar a China mais próspera e encontrar novos meios para o caminho do seu desenvolvimento com características chinesas. Seus antecessores colaboraram para propiciar as melhores condições para quando o momento fosse mais propício para realizar esse sonho. E o momento chegou, mas o presidente Xi Jinping demonstra querer ir mais do que reconquistar o lugar da China no mundo; não basta alcançar este patamar sozinho, já que depois é preciso mantê-lo. O presidente Xi Jinping quer transformar o sonho chinês no sonho do mundo - se os demais países aceitam esse tipo de discurso é uma outra questão -, para isso será preciso bem mais do que ser a segunda ou em um futuro próximo a primeira economia do mundo. A seguir veremos como foi determinado as metas do sonho chinês para o rejuvenescimento da nação e da realização da sociedade moderadamente próspera em todos os aspectos.

2.2 O Caminho do Sonho Chinês na visão de Xi Jinping

Para realizar o sonho chinês, o presidente Xi Jinping (XI, 2014, p. 49) lançou as metas dos “dois centenários” durante o 18º Congresso Nacional do PCCh, em 2012. A primeira para 2021 (ano que o PCCh completou 100 anos) no qual a China deveria alcançar o status de uma sociedade modestamente próspera e a segunda para 2049 (ano que o país como RPC completará 100 anos), no qual China seja vista como um país socialista, democrático, poderoso, próspero, harmonioso e civilizado. O objetivo é alcançar a prosperidade do país, o revigoramento da nação e a felicidade do povo, sob o farol do socialismo com características chinesas.

No mesmo Congresso também foram estabelecidos os seguintes objetivos até 2020: 1) Duplicar o Produto Interno Bruto (PIB); 2) Duplicar a renda per capita da população urbana e rural em relação aos dados do ano de 2010. (XI, 2014, p. 67). Alcançar tais objetivos permitiria concluir as metas dos "dois centenários" e concluir o ciclo do sonho chinês com a completa revitalização do país.

Depois de cumprir a primeira das metas dos "dois centenários" concluindo a construção integral da sociedade moderadamente próspera em 2020, vamos estimular o Partido e os povos de todos os grupos étnicos do país a trabalharem para tornar realidade a segunda meta dos "dois centenários", iniciando uma nova jornada para construir um país socialista moderno e fazer com que a nação chinesa figure de forma mais firme e orgulhosa entre as nações do mundo (XI, 2019, p. 72).

Tabela 1 - PIB e PIB per capita da China: 2010 e 2020, em US dólares correntes

Ano	PIB / bilhões US\$	PIB per capita / unidade US\$
2010	6.087	4.550,50
2020	14.688	10.408,70

Fonte: The World Bank (2023).

Para tanto, o caminho traçado para a revitalização da nação chinesa deve, de acordo com o presidente Xi Jinping, (XI, 2014, p. 46-47): 1) Seguir o caminho chinês, ou seja, prezar pelo socialismo com características chinesas “conquistado durante a reforma e abertura em mais de três décadas [...] é o caminho mais acertado que corresponde à nossa realidade e conduz à prosperidade do povo e ao fortalecimento do nosso país, razão pela qual temos que segui-lo inabalavelmente” (XI, 2014, p. 67). 2) Fomentar o espírito chinês, trata-se de um espírito nacional voltado para o patriotismo, sempre alinhado aos processos de reforma e inovação; 3) Unir as forças chinesas de modo a unir todas as etnias que compõem o país para trabalhar em prol do sonho chinês, afinal o sonho chinês é o sonho de todos e, portanto, é o sonho da nação (XI, 2014, p. 46). Alcançar este sonho permitirá que cada um realize os seus próprios sonhos; 4) Ter o povo chinês como o guia na manutenção pelo poder do partido, de modo a melhorar a governança do Estado; 5) Prosperar no pensamento estratégico de que o desenvolvimento é a principal direção, sem ele não há base material e cultural que torne o sonho chinês possível; 6) Responder às expectativas e as necessidades sociais que o povo chinês espera de seus líderes "Devemos, em todo tempo, estar atentos ao clamor do povo e responder às suas expectativas. Temos que garantir ao povo o direito a uma participação equitativa e a um desenvolvimento justo" (XI, 2014, p. 51) e 7) Desenvolver e fortalecer “a unidade e cooperação entre o PCCh, os partidos democráticos e as personalidades não partidárias; [...] unindo ao máximo as forças que possam ser unidas” (XI, 2014, p. 48).

O sonho chinês, como mencionado anteriormente, não visa modificar o socialismo com características chinesas. A sua realização reforça a importância de continuar com este socialismo como o pilar da nação e o norte da política nacional do partido. Ao mesmo tempo

que o plano do sonho chinês foi traçado no 18º Congresso Nacional do PCCh, o socialismo com características chinesas foi a diretriz mais exaltada com a concretização da revitalização da nação "porque a prática prolongada do partido e do país tem demonstrado plenamente que só o socialismo pode salvar a China e que só o socialismo com características chinesas pode desenvolvê-la" (XI, 2014, p. 07).

Nesse sentido, o sonho chinês dá ênfase ao quão importante é o socialismo com características chinesas. Construir uma sociedade modestamente confortável e fazer com que esta esteja alinhada aos valores-chave do socialismo, ou seja, um país socialista, democrático, poderoso, próspero, harmonioso e civilizado é concretizar a visão de Deng Xiaoping de modernizar o socialismo.

Iniciamos há apenas dezenas de anos a construção do socialismo e este se encontra ainda em sua fase inicial. A consolidação e o desenvolvimento do sistema socialista ainda precisarão de uma longa fase histórica e de lutas incansáveis por várias, mais de uma dezena e até mesmo dezenas de gerações (DENG, 1993, p. 379-380).

Portanto, não existe sonho chinês sem socialismo com características chinesas.

O socialismo com características chinesas é o tema de todas as teorias e práticas do nosso partido desde o início da reforma e abertura em 1978. Todo o Partido deve erguer bem alto a grande bandeira do socialismo com características chinesas e ter firmes convicções no caminho, nas teorias, no sistema e na cultura do nosso socialismo para garantir o avanço vitorioso das causas do Partido e do Estado por um caminho correto. Devemos ter em mente as características das diferentes fases do desenvolvimento do nosso país e o desejo do povo por uma vida melhor, formular novos delineamentos, estratégias e medidas e continuar promovendo o desenvolvimento coordenado da economia, política, cultura, sociedade e ecocivilização e as "quatro disposições estratégicas - a conclusão da construção integral de uma sociedade moderadamente próspera, o aprofundamento integral da reforma, a administração integral do país conforme a lei e a administração integral e rigorosa do Partido - para conquistar a vitória decisiva na construção da sociedade que desejamos e a grande vitória do socialismo chinês, bem como lutar incansavelmente para concretizar o sonho chinês da grande revitalização da nação (XI, 2019, p. 67).

Por essa razão, durante o 19º Congresso Nacional do PCCh realizado em 2017, foi apresentado e consolidado como a principal linha para promover o sonho chinês e ser o norte ideológico e político do PCCh, a nova era do socialismo de Xi Jinping com características chinesas. É preciso atualizar e modernizar às diretrizes do socialismo com características chinesas para alcançar a revitalização da sociedade chinesa, uma nova era espera pela China, contudo para alcançá-la é preciso "basear nas características do tempo e atualizar o marxismo [...] basear na realidade no nosso país, nos focar nos trabalhos atuais, escutar a voz do povo e responder às suas necessidades reais" (XI, 2019, p. 75).

Nessa perspectiva, o presidente Xi Jinping se tornou o maior defensor do sonho chinês e conseguiu atrelar sua imagem ao sonho desde que priorizou o sonho do povo como se fosse o seu próprio sonho (XI, 2014, p. 519). Por alguns motivos, o perfil do presidente Xi Jinping é essencial para os planos do sonho chinês. É destacado como homem que pertence ao povo e um líder de visão ímpar (XI, 2014, p. 517), construindo seu próprio modelo de governança. É aquele cuja descrição vem como sendo "protetor [se mistura com a massa], é defensor da lei, do povo, da China, ele é Xi Jinping. É um modelo de governança muito diferente" (KHAN, 2018, p. 215). Aliás, a menção ao povo chinês está na maioria de seus discursos quando o assunto é sonho chinês, afinal o povo é quem pode ditar o caminho do sonho chinês. Sem o povo o PCCh nada pode fazer. Em outras palavras, "o povo é o criador da história. As massas populares são os verdadeiros heróis e a fonte da nossa força. Compreendemos profundamente que a força individual é limitada, mas, se nos unirmos como um só e agirmos com uma vontade unânime, não haverá dificuldades insuperáveis" (XI, 2014, p. 05).

Portanto, a era do presidente Xi Jinping é a de concretizar o sonho chinês com as palavras de ordem revitalização do país e construção da sociedade chinesa moderadamente próspera. Basicamente essas palavras de ordem são a linha mestra do seu pensamento. François Bougon (2018, p. 197-198) denomina esse pensamento como a "Fórmula do Pensamento de Xi" que conduz a China no caminho do desenvolvimento com a meta dos "dois centenários": a) Tornar a China um grande país socialista e b) Tornar a China uma sociedade moderadamente próspera.

Os pensamentos de Xi Jinping sobre o socialismo com características chinesas na nova era foram escritos na constituição do partido e na constituição. Ele governa a reforma, o desenvolvimento e a estabilidade, os assuntos internos, os assuntos externos, a defesa nacional e a governança do partido, do país e das forças armadas. Ele atravessa a filosofia marxista, a economia política e o socialismo científico. (NEWS SINA, 2021, p. 9, tradução nossa).

E essa nova era tem no ano de 2049 um marco importante para a concretização de objetivo de construção de país socialista, democrático, poderoso, próspero, harmonioso e civilizado. Nesse sentido, o sonho chinês é para o presidente Xi Jinping a melhor estratégia para impulsionar o desenvolvimento do país. É um objeto extremamente factível, cujos resultados já são vividos pela população. Podemos ver em um pequeno extrato de seu discurso realizado em 22 de setembro de 2015, intitulado "O sonho chinês é o sonho do povo", na recepção de boas-vindas promovida por organizações americanas da amizade em Seattle, e o Estado de Washington, EUA, seu seguinte pensamento.

No final da década de 1960, quando eu ainda estava na adolescência, saí de Beijing para trabalhar no campo em uma pequena aldeia chamada Liangjiahe, perto de Yan'na, na província de Shaanxi, onde passei sete anos. Naquela altura, eu vivia em uma casa-caverna e dormia em uma cama feita de barro, assim como os aldeões locais. A vida era muito difícil. Ficávamos meses sem comer carne. Eu sabia o que os aldeões queriam mais. Mais tarde, me tornei o secretário da célula do Partido na aldeia e comecei a liderar os aldeões na produção. Eu conhecia as suas necessidades. O que eu mais desejava naquela época era fazer com que os aldeões tivessem carne na refeição e que a tivessem frequentemente. No entanto, era muito difícil que esse desejo se tornasse realidade naqueles anos. No Festival da Primavera deste ano [2015], voltei à aldeia. Eu vi estradas asfaltadas, os aldeões vivendo em casas de tijolo com acesso à internet, os idosos com seguridade social, os aldeões com seguro médico e as crianças recebendo educação na escola. Claro, a carne já não é mais um problema. Isso me deixa consciente de que o sonho chinês é o sonho do povo. Só poderemos realizar o sonho chinês quando o relacionarmos com o desejo do nosso povo por uma vida melhor. O que aconteceu em Liangjiahe é apenas um microcosmo do desenvolvimento e progresso social da China desde o início da reforma e abertura. (XI, 2019, p. 32-33).

Para realizar o sonho chinês, a política externa do governo do presidente Hu Jintao optou pela política de ascensão pacífica, posteriormente denominada como a política do desenvolvimento pacífico. De acordo com Paulino (2012, p. 124) o desenvolvimento pacífico “é uma escolha que representa uma tendência global. [...] A globalização econômica tornou-se uma tendência importante na evolução das relações internacionais, interconectando cada vez mais estreitamente os diferentes membros da comunidade internacional” (PAULINO, 2012, P. 124). Como podemos ver abaixo no discurso do presidente Xi Jinping.

Para realizar o sonho chinês, devemos persistir no desenvolvimento pacífico. Seguiremos inalteravelmente o caminho do desenvolvimento pacífico e aplicaremos invariavelmente a estratégia de abertura baseada no benefício mútuo. Não só nos dedicaremos ao desenvolvimento do nosso país como também continuaremos destacando nossa responsabilidade com o mundo e contribuições para ele. Beneficiaremos não apenas o povo chinês como também os outros povos do mundo. A realização do sonho chinês trará ao mundo paz, e não agitação; oportunidades, e não ameaças. (XI, 2014, p. 68).

A última frase do trecho acima do presidente Xi Jinping é o ponto de destaque da mensagem que a China quer passar ao mundo. O sonho chinês não é maior que o sonho de qualquer outro país, é apenas o sonho dela. Não há nos discursos oficiais do governo chinês qualquer declaração de dominação sobre os outros países quando afirma que o sonho chinês pode ser o sonho de outras nações e beneficiar o sonho do mundo. A ideia do sonho chinês se transformar no sonho de outra nação significa que a partir da busca chinesa e por priorizar fazê-lo por meio da promoção da defesa da paz e do desenvolvimento comum e cooperativo pode contribuir para ajudar que o outro país tenha condições para desenvolver seu próprio sonho. Para a China, cada país deve encontrar o propósito de sua nação e está disposta a

compartilhar do trabalho da construção do seu sonho com o país que queira trabalhar em conjunto. Este é o raciocínio que a China quer que o mundo entenda.

É a partir do anseio de ter um país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado e harmonioso que o presidente Xi Jinping (2014, p. 58) explica que o caminho do sonho chinês é formado pelo passado, pelo momento atual e muito pelo sonho que se quer alcançar no futuro. A realidade da revitalização da nação chinesa só será possível se cada cidadão chinês buscar seu sonho e como nação realizar o sonho chinês. É com inspiração no passado que a China sabe o que quer e é no trabalho do presente que a revitalização da nação, a felicidade do povo, o fortalecimento e a prosperidade do país virão no futuro com a sociedade moderadamente próspera em todos os aspectos.

Por todo esse conjunto, entendemos que para a realização da revitalização da nação chinesa, o presidente Xi Jinping e o sonho chinês estão interligados. Acreditamos que a presença e ativa participação do presidente Xi Jinping é fundamental para sua implementação e continuidade. Ele é o maior incentivador dessa política. O crescimento acelerado da China por três décadas e a ascensão do país como potência mundial certamente trouxeram novos desafios e a proposta do sonho chinês fez o PCCh concluir que o socialismo com características chinesas tinha que ser inserido em uma nova era para o desenvolvimento, conforme o presidente Xi Jinping declarou respectivamente, na segunda reunião da quinta sessão plenária do 18º Comitê Central do PCCh e no Encontro com os membros do Conselho do Fórum de Boao para a Ásia, em 2015.

Para liderar os mais de 1,3 bilhão de chineses na construção de uma sociedade moderadamente próspera, o nosso partido deve adaptar-se à nova normalidade do crescimento econômico, compreendê-la e orientá-la. Para conduzir o desenvolvimento socioeconômico, melhorar sua capacidade de controlar direção, fazer o planejamento geral, definir estratégias, elaborar políticas e impulsionar a reforma, o Partido deve criar novos conceitos, instituições e métodos, determinando assim o rumo do desenvolvimento (XI, 2019, p. 21).

[...]

Há mais de dois anos, partimos da realidade do desenvolvimento da China e continuamos adotando medidas voltadas aos problemas existentes e, ao mesmo tempo, elaboramos e levamos adiante em passos paulatinos um planejamento estratégico sobre a concretização integral da reforma, a administração integral do país conforme a lei e a administração integral e rigorosa do Partido. Trata-se de um planejamento estratégico de administração e governança do nosso país sob as novas condições históricas e de uma garantia importante para a realização do sonho da grande revitalização da nação chinesa (XI, 2019, p. 27).

A retórica dos discursos do presidente Xi Jinping acerca do sonho chinês se caracteriza como um sonho universal. O que a princípio era para ser apenas o sonho do povo

chinês foi "interligado com os sonhos de felicidade dos povos de todo o mundo. Somente quando o país e a nação estiverem bem, todos nós poderemos ficar bem. Somente quando o mundo prosperar, a China poderá se desenvolver" (XI, 2014, p. 76). Isso tem relação com dois pontos, primeiro com a proposta de construção da comunidade mundial de interesses compartilhados que a China propõe como alternativa à política de busca de hegemonia e de disputa entre as grandes potências. Segundo, de acordo com Khan (2018, p. 210) o presidente Xi Jinping é o primeiro líder a sugerir que a China pode ser um modelo a ser seguido pelos outros países. Deng Xiaoping dizia "A China nunca buscará a hegemonia nem atropelará ninguém e sempre ficará ao lado do Terceiro Mundo" (DENG, 1993, p. 56), e este pensamento continua com o presidente Xi Jinping, afinal a mudança de presidentes ao longo dos anos não mudou a base da política externa da China que são os "cinco princípios de coexistência pacífica". A China de Xi Jinping não pretende ser a nova hegemonia do mundo, afinal como explica Paulino (2012, p. 129) a China não procura impor seus valores culturais e políticos ao mundo como valores universais e muito menos existe na história registro de ação com caráter imperialista. Mas entendemos que a atual posição da China no sistema internacional como uma potência em ascensão abre perspectiva para este tipo de interpretação.

O caráter universal do sonho chinês que apontamos vem do fato do presidente Xi Jinping alinhar o tom do sonho chinês aos rumos que o país "persiste em seguir o caminho do desenvolvimento pacífico e se empenhar positivamente para a prosperidade e o desenvolvimento do mundo (XI, 2014, p. 76). E entendemos que a construção da comunidade mundial de interesses compartilhados também é o consenso que a China quer e, portanto, o caráter universal.

Por ser haver preocupação quanto aos rumos que o país deve seguir que a partir do 18º Congresso Nacional do PCCh, o presidente e o partido formularam a implementação do planejamento global "cinco em um" que se refere ao planejamento integral da construção do socialismo com características chinesas, abrangendo o desenvolvimento em cinco setores, isto é, econômico, político, cultural, social e da ecocivilização, em conjunto com as "quatro disposições estratégicas integrais que são a "conclusão da construção integral de uma sociedade moderadamente próspera, o aprofundamento integral da reforma, a administração integral do país conforme a lei e a administração integral e rigorosa do partido" (XI, 2019, p. 67).

É nessa estratégia que o caminho chinês está focado para concluir as metas dos "dois centenários" e para fomentar esse caminho, em 2013, a Iniciativa Cinturão e Rota emerge

como uma ferramenta da política externa da China com muitas capacidades de impulsionar o desenvolvimento desse planejamento e alcançar os objetivos do sonho chinês em condições e duração de tempo muito menores sem sua existência.

2.3 O Sonho Chinês e o Socialismo com Características Chinesas

O século da humilhação deixou um lembrete na sociedade chinesa sobre onde o país não quer estar novamente, “a nação chinesa mergulhou em uma situação de miséria e fraqueza, ficando submetida à humilhação e à opressão de outros” (XI, 2014, p. 206). Isto contribuiu com o nascimento do nacionalismo chinês através do reconhecimento da ameaça externa e do enfraquecimento interno. Desde então, defesa e manutenção da independência e integridade física da China se tornaram o foco do PCCh.

O expansionismo japonês e europeu provocou mobilizações sociais que reafirmavam o sentimento de nacionalismo. De acordo com Vasconcelos (2021) a China sentiu seu atraso cultural diante dos protestos que nasceram contra o Japão, com os movimentos da Nova Cultura e Quatro de Maio. O movimento Quatro de Maio refere-se ao movimento patriótico anti-imperialista e antifeudal ocorrido no dia 4 de maio de 1919, em Pequim. Logo após a Primeira Guerra Mundial, os países vencedores convocaram a Conferência de Paz em Paris. Na ocasião foi decidido que o Japão herdaria as possessões da Alemanha na província de Shandong. No dia quatro de maio, estudantes da universidade de Pequim fizeram manifestações para protestar contra a decisão e o movimento recebeu o apoio da população do país inteiro. Depois do dia 3 de junho, converteu-se em um movimento patriótico de massas populares anti-imperialista com a participação da classe operária e da burguesia nacional. O Movimento de Quatro de Maio foi também um movimento da nova cultura contra a cultura feudal. Este, marcado pela criação, em 1915, da revista Nova Juventude, ergueu as bandeiras da democracia e ciência, opondo-se à antiga moral e promovendo a nova literatura. O Movimento Quatro de Maio marcou o fim da revolução de velha democracia e o começo da revolução de nova democracia, inaugurando uma nova época na revolução chinesa (LU; SILVA, 2017).

De acordo com Lu e Silva (2017), o Movimento Quatro de Maio é um símbolo de grande relevância para os propósitos que a China quer seguir como nação. Representa um novo olhar da população chinesa, em especial dos jovens, acerca dos rumos que deveriam ser tomados para contornar o atraso e as condicionalidades externas de outros países. Lu e Silva (2017) afirmam que esse despertar está presente até os dias atuais.

Conforme foi divulgado pelo PCCh uma das grandes metas estabelecidas pelo presidente Xi Jinping é a concretização da sociedade moderadamente próspera para alcançar o rejuvenescimento da nação chinesa. O PCCh declarou que caberá aos jovens de agora a conclusão da meta dos dois centenários e nessa perspectiva, o Movimento de Quatro de Maio é uma fonte de inspiração. Em 2014, por ocasião da comemoração do 4 de Maio, Xi Jinping declarou:

Desde o Movimento de 4 de Maio, sob a direção do PCCh, gerações e gerações de jovens têm perseguido a ideia de “devotar minha juventude para criar um lar juvenil, país juvenil”, escrevendo emocionantes capítulos nas concorrentes históricas de salvar a nação da ameaça de extinção e de revitalizá-la. [...] Como já disse em outras ocasiões. (XI, 2014, p. 89).

Uma vez que o rejuvenescimento da nação é a principal meta da China e a essência do nacionalismo chinês foi a grande força de legitimação do PCCh, apoiado pela ideologia comunista e pelo grande desenvolvimento econômico recente, o socialismo com características chinesas é o pilar para todas as decisões chinesas.

Esse pilar chinês tem suas origens a partir do 11º Congresso do Comitê Central do Partido, momento de destaque na liderança do presidente Deng Xiaoping no PCCh. De acordo com Carvalho (2013, p. 45) com o anúncio do processo de reforma e abertura houve um movimento para alcançar o que o governo chamou de as Quatro Modernizações, ou seja, quatro frentes de trabalho principal, a saber: agricultura, indústria, ciência e tecnologia e defesa. E essas áreas de atuação não ficaram estagnadas naquela época, pois segundo Carvalho (2013, p. 45) essas áreas são prioridade até os dias atuais e compõem o lema “uma tarefa e dois pontos básicos”.

A tarefa central estabelecida foi o desenvolvimento das forças produtivas, expressa nas Quatro Modernizações, e os dois pontos básicos correspondem, no plano econômico, as reformas e a abertura ao exterior, e, no plano político, a necessidade da manutenção do controle do Estado chinês nas mãos do PCCh, traduzidos nos chamados Quatro Pontos Cardeais. (CARVALHO, 2013, p. 45).

Deng Xiaoping foi o presidente que percebeu que a China não deveria ficar mais isolada e deveria angariar forças produtivas para ser inserida no mercado internacional; a desvantagem da China em relação ao que acontecia fora de suas fronteiras se tornou um fato que não deveria ser mais ignorado pelo presidente Deng Xiaoping que não encontrou resistência no meio do partido para fazer as mudanças necessárias. (CARVALHO, 2013, p. 49).

A China deveria, portanto, buscar novos caminhos para desenvolver suas forças produtivas no socialismo, um caminho adaptado a sua realidade. É nestes termos que o presidente Deng Xiaoping, no começo da década de 1980, lançaria mão do termo socialismo com características chinesas. O socialismo com características chinesas compreenderia o tipo específico de socialismo que a China deveria construir o qual, atento as particularidades da sociedade chinesa, deveria estar apoiado no princípio “uma tarefa central, dois pontos básicos”. E sendo assim, o país deveria se apoiar nos seguintes alicerces: a) no plano econômico, nas reformas pró-mercado e na abertura ao exterior; b) no plano político, nos Quatro Princípios Cardinais, cujo corolário era a manutenção do controle político exercido pelo PCCh. (CARVALHO, 2013, p. 50).

Sendo assim, defender e desenvolver o socialismo com características chinesas representa um pilar da essência do pensamento de Xi Jinping sobre o socialismo com características chinesas na Nova Era. "A tarefa primordial de defender e desenvolver o socialismo com características chinesas é realizar a modernização socialista e o rejuvenescimento nacional", diz a última resolução do Comitê Central do Partido Comunista da China (PCCh) sobre a história do Partido. O presidente Xi Jinping fez discursos aprofundados sobre seguir o caminho do socialismo com características chinesas para alcançar a modernização socialista. A seguir, alguns destaques de suas observações:

À medida que defendemos e desenvolvemos o socialismo com características chinesas e impulsionamos o progresso coordenado em termos materiais, políticos, éticos, culturais, sociais e ecológicos, fomos pioneiros em um caminho novo e exclusivamente chinês para a modernização e criamos um novo modelo para o avanço humano.

A razão fundamental pela qual conseguimos criar conquistas de desenvolvimento sem precedentes na história da humanidade é que traçamos um caminho correto.

Devemos seguir nosso próprio caminho. Este é o alicerce que sustenta todas as teorias e práticas do nosso Partido. Mais do que isso, é a conclusão histórica que nosso Partido tirou de suas lutas ao longo do século passado.

Não muito depois da fundação da Nova China, o PCCh estabeleceu o objetivo de construir um país socialista moderno, e os próximos 30 anos serão o momento em que nos esforçaremos para realizar essa visão histórica em um novo estágio de desenvolvimento.

A modernização da China deve abranger uma população massiva, levar à prosperidade comum, proporcionar progresso material e ético-cultural, promover a harmonia entre a humanidade e a natureza e seguir um caminho de desenvolvimento pacífico. (XI, 2017, pp. 356-357)

Desde então esse é o socialismo com características chinesas que veio caminhando junto até que o presidente Xi Jinping precisou fazer uma atualização desse socialismo, com a finalidade de se adequar às necessidades das metas do sonho chinês, o chamado a Nova Era de Xi Jinping do socialismo com características chinesas, contudo não é algo para romper com o trabalho com já vem sendo executado pelo partido. Essa nova era é uma era para continuar avançando com a causa herdada dos nossos antecessores, abrir novos horizontes e, sob as novas condições históricas, lograr grandes vitórias com o socialismo com características chinesas. É uma era na qual se alcança a vitória definitiva de concluir a construção integral de uma sociedade moderadamente próspera, para depois construir de forma integral um poderoso país socialista modernizado. É uma era na qual o povo de todas as nacionalidades do país se une e luta de maneira contínua por uma vida melhor e realizam, passo a passo, a prosperidade comum. É uma era onde todos os filhos da nação chinesa unem as suas forças e vontades com os seus esforços para concretizar o sonho chinês da grande revitalização da nação chinesa. É uma era na qual a China se aproxima cada dia mais do centro do palco mundial e oferece, como sempre, contribuições para a humanidade.

2.4 A realização do sonho chinês com a Iniciativa Cinturão e Rota

Como parte do esforço para realizar o sonho chinês e transformá-lo no sonho do mundo, o presidente Xi Jinping anunciou, em 2013, à comunidade internacional o novo empreendimento da China para financiar projetos de infraestrutura e melhorar a conectividade da Eurásia, Ásia Oriental, Ásia Central e demais regiões locais. Esse projeto foi denominado Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota ou Belt and Road Initiative (BRI, em inglês) formado por um cinturão econômico e uma rota da seda marítima do século XXI. Ao anunciar esse projeto, o presidente Xi Jinping já tinha planos de torná-la a parte de execução do sonho chinês. E podemos alegar isto por alguns motivos.

De acordo com Fernández (2018, p. 30) o sonho chinês do presidente Xi Jinping pode ser classificado em cinco dimensões: 1) Nacional, focada em concretizar a prosperidade da China e como consequência construir uma sociedade moderadamente próspera em todos os aspectos; 2) Pessoal, visando buscar o bem-estar e proporcionar melhores condições de vida aos cidadãos, de modo que o sonho de cada chinês forma o sonho da nação; 3) Histórica, promovendo a participação dos cidadãos nas etapas do desenvolvimento; 4) Global, que oferta

ao mundo a possibilidade de através do sonho chinês encontrar oportunidades para realizar o sonho de seu próprio povo, com mecanismos de cooperação, desenvolvimento conjunto e benefício mútuo e 5) Antitética com a finalidade de modificar o paradigma da ordem internacional determinado pelos Estados Unidos, para criar oportunidades do sonho chinês ter espaço para realizar seus planos. Essas dimensões do sonho chinês se encaixam com os cinco principais objetivos do Cinturão e Rota: coordenação de políticas, conectividade de instalações, integração comercial, comércio desimpedido e laços interpessoais próximos. Tais objetivos servem como plano de execução do sonho chinês.

Por mais de 30 anos a China esteve focada em seu desenvolvimento interno, o que nos leva a perguntar o que fez a China propor a Iniciativa Cinturão e Rota? A ascensão da China como potência mundial a fez depender cada vez mais de recursos externos para suprimir a necessidade interna bem como depender do mercado externo para poder encontrar mercado para seus produtos e a iniciativa Cinturão e Rota representa para a China uma boa oportunidade para abrir novos mercados de exportação, conceder acesso a matérias primas, diversificar parcerias e rotas de abastecimento, assim como para atender a segurança em suas fronteiras. Além disso, de acordo com Brown (2018, p. 77) a iniciativa Cinturão e Rota resolve parcialmente um enigma para a China do presidente Xi Jinping.

Na década de 1990, sob Jiang [Zemin], percebeu-se que enquanto as partes costeiras do país conseguiram se desenvolver rapidamente através de suas ligações logísticas com o exterior e locais mais favoráveis para fabricação, as partes central e ocidental ficaram para trás. Dentre outras províncias, Tibete, Xinjiang, Gansu, Sichuan e Yunnan sofria de infraestrutura precária, imperfeita a serviços públicos inexistentes, baixos níveis de educação e uma série de questões ambientais, sociais e outras. Enquanto Xangai ganhava mais de US\$ 10.000 PIB per capita em 2012, Gansu no noroeste ganhava menos de US\$ 3.000. Havia também problemas endêmicos como pessoas instruídas que se mudam para áreas mais prósperas ou mesmo no exterior, corrupção e governança de baixa qualidade, com a complexidade adicional dos movimentos separatistas locais em Xinjiang e no Tibete, alguns dos quais se tornaram terrorismo. [...] Wang Jisi, um acadêmico, foi o primeiro a sugerir antes de 2012 que uma solução simples para o desenvolvimento das regiões ocidentais não precisaria envolver grandes investimentos do governo central e programas de ajuda, como já havia sido proposto, mas poderia, em vez disso, estar na exploração dos ativos dessas regiões têm – suas fronteiras com países como Índia, Rússia e Paquistão, e o acesso que isso lhes deu à Ásia Central e outros. Isso não apenas desbloquearia o potencial de novas fontes de crescimento, mas também diversificaria a rotas de abastecimento de recursos, que foram amplamente dominadas por uma estreita faixa de mar no Estreito de Malaca no sul que era fácil para os EUA controlar. Com decente infraestrutura e investimento, a China seria capaz de acessar petróleo e outros recursos em toda a terra, longe da interferência dos EUA. (BROWN, 2018, p. 77-78, tradução nossa)

De acordo com Moretz-Sohn Fernandes (2014, p. 12), a China possui quatro tipos de unidades administrativas. Regiões de províncias com 33 regiões de províncias (22 províncias,

4 cidades-municípios, 5 regiões autônomas, 2 regiões administrativas especiais); Regiões de prefeituras com 333 diferentes de cidades; Regiões de distritos com 2.853 vilas de cidade-prefeitura e distritos de cidade-prefeitura e Regiões de Vila com 40.497 comunidades e vilarejos de baixa renda. Toda essa estrutura administrativa não tinha um mecanismo que pudesse fomentar o desenvolvimento de regiões que precisavam de investimento em infraestrutura, assim como as grandes cidades chinesas recebiam. Nesse sentido, a implementação da iniciativa Cinturão e Rota proporciona à China a oportunidade de investir em projetos de infraestrutura para o desenvolvimento de regiões que provavelmente não receberiam em um curto prazo de tempo. Ao desenvolver suas regiões mais precárias com a iniciativa Cinturão e Rota, a China obtém êxito em acelerar a circulação e qualidade da economia local e conseqüentemente abre o comércio dessas regiões ao mercado internacional.

É por isso que de acordo com Caubet, Henriquez e Pavez (2019, p. 57) a escolha do governo chinês por internacionalizar a iniciativa Cinturão e Rota é parte do interesse nacional chinês. Isso significa realizar benefícios mútuos a partir do próprio desenvolvimento da China, o que não deixa de ser uma estratégia para realizar o sonho chinês. Afinal, a iniciativa Cinturão e Rota apesar de ter sido anunciada como um projeto de dimensões internacionais, cuja finalidade é desenvolver o comércio e a cooperação em uma extensa área territorial e marítima que contempla vários países, o ponto de partida não deixa de ser o desenvolvimento da China e como os projetos de investimento em infraestrutura tanto no seu território quanto nos de outros países podem conectá-los e servir como uma alternativa de novas parcerias, cooperações e saídas para possíveis entraves políticos e comerciais criando um efeito cascata de desenvolvimento simultâneo na China e no país que recebe o investimento.

Para os autores Caubet, Henriquez e Pavez (2019, p. 57) o interesse nacional chinês na iniciativa Cinturão e Rota está muito enraizado, os autores apontam para o curioso fato de a China estar mais focada em usar a iniciativa Cinturão e Rota como uma estratégia para manter seu território unido, do que somente as vantagens econômicas que podem vir com o advento da operação das rotas terrestres e marítimas, conforme apontado abaixo.

[...] a partir da cidade de Chongqing - considerada o quilômetro zero do Cinturão e Rota - a exportação de novos produtos de alta tecnologia que o país está criando graças ao Made in China 2025, é duas vezes mais caro que por mar. Embora a distância seja reduzida de 8 semanas para 12 dias até a Alemanha, são necessários 250 trens para transportar a carga de um navio porta-contêineres. Isso mostra como o interesse em garantir rotas para a Europa pela Ásia Central tem um foco que vai além do meramente lucrativo. O efeito geopolítico de longo prazo em casa pode transformar a situação atual, onde as províncias e regiões do noroeste estão mais alienadas do rápido crescimento econômico das costas. Esta reavaliação e revitalização das regiões mais negligenciadas, através da ICR, significa que o

investimento atual aposta na prosperidade futura. Em suma, é uma mensagem de sucesso para o povo chinês, e a partir da qual se revela como é de utilidade política a concretização da vontade de ligar estas regiões ao resto do país. De fato, a extensão da rota do trem de alta velocidade para Urumqi, capital da Região Autônoma Uigur de Xinjiang, pode nunca se tornar lucrativa devido ao baixo fluxo de usuários, mas é uma expressão clara da governança que o Estado busca promover, e como o governo valoriza o sucesso econômico como estratégia para manter o país unido. (CAUBET, HENRIQUEZ, PAVEZ, 2019, p. 57, tradução nossa).

Na visão de Shang (2019, p. 11) a iniciativa Cinturão e Rota representa na sabedoria chinesa a criação de oportunidades estratégicas para o mundo, uma vez que entende que se trata de uma zona de interesses compartilhados por todos. E nesta visão pensamos que cabe dizer que também é a criação de oportunidades para si mesma, uma vez que o que a China quer – e já deixou claro isso quando participa do movimento de reforma da governança global – é ser uma defensora da ordem internacional, ao invés de ser uma potência que busca marginalizar e enfraquecer o sistema internacional mantendo o poder consigo, como os Estados Unidos fazem.

Além disso, a iniciativa Cinturão e Rota pode propiciar melhor debate e avanços na cooperação por meio da Organização para Cooperação de Xangai, ASEAN 10+1, Fórum de Cooperação dos Estados Sino-Árabes, dentre outros. Assim como pode diminuir o tempo que levaria para encontrar solução para alguns de seus principais conflitos, como por exemplo o Corredor Econômico China-Paquistão (que apesar de trazer mais tensões com o relacionamento com a Índia) é de importância estratégica com a construção do Porto de Gwadar uma vez que é o ponto de acesso marítimo mais próximo que Xinjiang tem (KHAN, 2018, p. 231). Ainda nesse corredor, se os Estados Unidos bloquearem a costa chinesa, é a rodovia Karakoram que surge como a melhor ligação que a China tem com o mar (MARKUS, 2016, p.3). Também Gwadar dá acesso ao Mar da Arábia e ao Oceano Índico, aproximando a China ao Golfo Pérsico e Omã, ou seja, a China não precisa transportar petróleo por todo o caminho ao redor da Índia, passando pelo Estreito de Málaga (BOUGON, 2018, p. 185; MARKUS, 2016, p. 3).

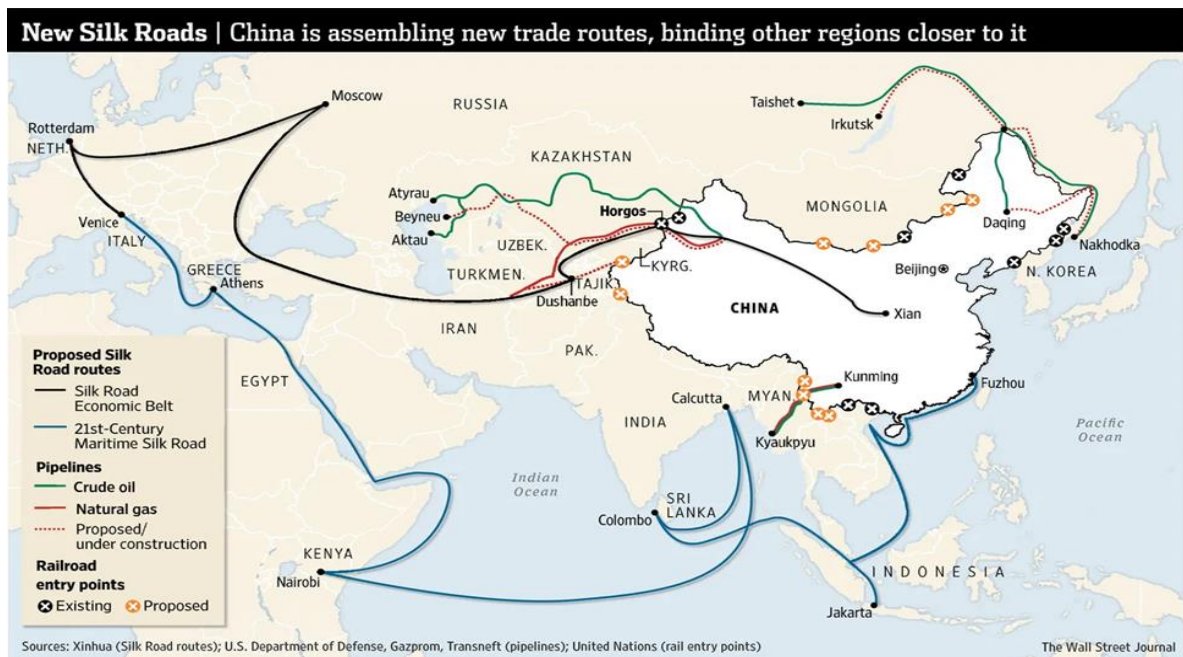
A iniciativa Cinturão e Rota pode ajudar a China a contornar algumas dificuldades, como por exemplo, a tentativa dos Estados Unidos de conter a China com o “pivô para Ásia”; problemas fronteiriços em Xinjiang e Hong Kong, questões de cunho ambiental e a disputa em torno do Mar da China Meridional. A promoção dos projetos de investimento pode provocar a melhora da indústria e manufatura da China, promovendo o Made in China 2025 e avançando com a ciência da tecnologia da inteligência artificial. A China poderá migrar seu

excedente de produção para os países ao longo da iniciativa Cinturão e Rota (ROSALES, 2020, p.87), como por exemplo, o excedente de aço da província de Hebei para o Sudeste Asiático, África e o sucesso das ferrovias de alta velocidade pode impulsionar as exportações de todos os países envolvidos (BOUGON, 2018, p. 182-183).

Essas dificuldades devem ser superadas para alcançar a meta do sonho chinês e a iniciativa Cinturão e Rota se apresenta como uma excelente alternativa. Excelente alternativa porque de acordo Wang (2016, p. 05) no que diz respeito ao Cinturão e Rota, o sonho chinês se reflete particularmente nos seguintes três aspectos: 1) A China se transforma de participante em modeladora da globalização, pois está de acordo com a tendência de desenvolvimento da integração econômica regional em todo o mundo e está acelerando a implementação da estratégia de zona de livre comércio com base em seu entorno, de modo a alcançar a livre circulação de mercadorias, capitais e trabalho; 2) A China molda a Eurásia integrada e consolida o apoio de suas grandes áreas circundantes. A conectividade construída por meio da iniciativa Cinturão e Rota estabelecerá laços entre a região Ásia-Pacífico, o motor do crescimento global, e a União Europeia, a maior economia do mundo, que trará novos espaços e oportunidades para a Eurásia, a partir da zona de radiação econômica do Leste da Ásia, Oeste da Ásia e Sul da Ásia; promoverá o comércio e a facilitação do investimento; aprofundará a cooperação econômica e tecnológica; estabelecerá zonas francas e, finalmente, criará um grande mercado euroasiático e 3) A competitividade da China será melhorada de maneira geral. Com base na iniciativa Cinturão e Rota a China identificará novas vantagens comparativas por meio da abertura em todas as dimensões do sistema de divisão global do trabalho. A China maximizará suas vantagens comparativas em todas as dimensões de recursos humanos, materiais e financeiros, experiência e padrões de indústrias relacionadas com base na "conectividade" e melhorará amplamente sua competitividade internacional em áreas como tecnologia, capital e padrões.

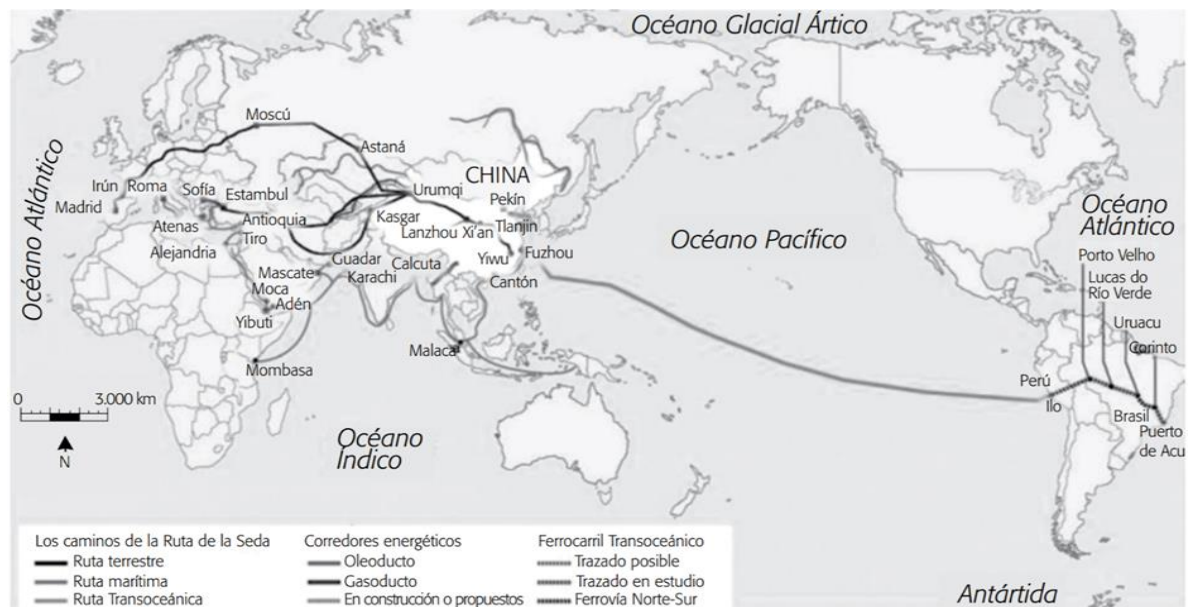
A capacidade de alcance global da China com a iniciativa Cinturão e Rota é imensa como podemos ver nos mapas abaixo. No primeiro mapa podemos ver o alcance da iniciativa Cinturão e Rota com as rotas terrestres e marítimas atingindo as regiões inicialmente previstas em seu lançamento em 2013. No segundo mapa podemos ver a atualização da iniciativa Cinturão e Rota, incluindo todas as regiões que atualmente participam, denotando seu poder de alcance global. Nele há uma demonstração melhor de rotas, corredores econômicos, ferrovias transoceânicas e futuras conexões. O que elucida todas as possibilidades elencadas anteriormente.

Figura 1 – Mapa da Iniciativa Cinturão e Rota em seu lançamento em 2013



Fonte: Ortega (2015) “The New Silk Road: grand geopolitical engineering”. Disponível em: <http://www.blog.rielcano.org/en/the-new-silk-road-grand-geopolitical-engineering/>. Acesso em: 11 nov. 2021.

Figura 2 – Mapa da Iniciativa Cinturão e Rota: Alcance Global



Fonte: GARCÍA, Juan González. Mapa de OBOR: Alcance Global. 2018, p. 256.

A partir dessa perspectiva, a iniciativa Cinturão e Rota aparece como um instrumento chave para alcançar o sonho chinês. A primeira meta dos “dois centenários” já foi concluída e a vida dos cidadãos chineses já está mudando, assim como dos cidadãos dos países que aderiram à iniciativa. Devemos lembrar que o presidente Xi Jinping almeja que o sonho chinês

se torne o sonho do mundo e a iniciativa Cinturão e Rota já mudou a vida de outras pessoas. De acordo com Han (2021) no Laos, uma menina de apenas 12 anos de idade teve sua vida transformada com o financiamento do projeto de construção da usina hidrelétrica no rio Nam Mang, feita pela empresa chinesa Dongfang Electric Corporation. A menina de nome Anuo tinha uma péssima denteição devido ao único acesso a uma água turva e fedorenta que era obtida através do único poço da cidade durante o período de seca. A situação mudou com a chegada do projeto de construção da usina quando a empresa chinesa ofereceu gratuitamente check-up médico para todos os habitantes, melhorou as condições da principal estrada e perfurou um novo poço d'água. Nas palavras de Anuo "Agora, quando rio, parece que estou muito mais feliz. [...] O peixe que a mãe cozinha durante os dias secos tem um gosto muito bom agora" (HAN, 2021, tradução nossa). Este foi o primeiro projeto realizado por um investimento chinês para cobrir um rio inteiro, construíram várias pontes, ruas, estradas, dentre outras melhorias. (HAN, 2021).

O ensino de mandarim e o intercâmbio cultural e a circulação de pessoas também têm mudado a vida de muitos participantes da iniciativa Cinturão Rota. No Camboja Han, (2021) destaca a história de Chamraeun Sreytouch que estudou mandarim na escola chinesa local, posteriormente no Instituto Confúcio em Phnom Penh com o objetivo de conseguir um emprego como tradutor e melhorar a vida de sua família. Seu desempenho acadêmico gerou um convite para estudar na Universidade Dali, na cidade de Yunnan, na China. Quando voltou para o Camboja Chamraeun abriu a escola de mandarim Pei De Chinese Language School para ajudar seus conterrâneos. Já no Cazaquistão Timur Katayamovich Kuvatov, apaixonado pelo Kung Fu chinês viu o interesse pelo esporte crescer entre os jovens de seu país através de convênios e parcerias que intensificou a difusão do esporte e do interesse pela China no país. (HAN, 2016).

Esses são apenas pequenos relatos dentre vários reportados, principalmente pela mídia chinesa. É claro que tudo tem dois lados e conseqüentemente os projetos da iniciativa Cinturão e Rota são acusados por moradores e autoridades governamentais de infringirem regras ambientais, acabar com a economia local, falta de transparência. A lista de acusações é extensa e não ignoramos que a execução dos projetos de financiamento em infraestrutura pode ser amparada por diferentes narrativas sejam verdadeiras ou falsas. O ponto é que também não podemos ignorar que a iniciativa Cinturão e Rota concede benefícios tanto para a China quanto aos demais participantes e mostrar isso é importante porque o ponto de partida e um dos objetivos da política externa da China com a iniciativa Cinturão e Rota é consolidar e desenvolver relações com os países em desenvolvimento. Nas visitas ao exterior, o presidente

Xi Jinping transmitiu, mais de uma vez, a seguinte mensagem: “Devemos trabalhar juntos para estabelecer uma nova parceria global mais igualitária e equilibrada, aumentar os interesses comuns de toda a humanidade e tornar a Terra um lar ainda melhor” (XI, 2014, p. 541). Nessa busca de amparo pelo diálogo e cooperação, a iniciativa Cinturão e Rota é um bom mecanismo para essa articulação.

A prioridade da iniciativa Cinturão e Rota é a conectividade de instalações, ou seja, os projetos de infraestrutura. No topo da prioridade está a construção de infraestrutura em transporte, rodovias, estradas. Contudo, a proposta da iniciativa Cinturão e Rota tem potencial para expandir sua área de atuação, como já acontece atualmente na iniciativa. E por isso, sonho chinês e Iniciativa Cinturão e Rota estão lado a lado.

2.5 Xi Jinping e a Comunidade de Futuro Compartilhado

O foco da Iniciativa Cinturão e Rota é na contemplação e realização dos projetos de financiamento em infraestrutura, todavia, isto não impediu que a iniciativa permitisse ao presidente Xi Jinping abordar novos campos de atuação - como veremos melhor no próximo capítulo. A Comunidade de Futuro Compartilhado para Humanidade foi uma dessas áreas. O agrupamento de nações, somado ao propósito do projeto, deu ensejo para que o presidente Xi Jinping tocasse no ponto de criar uma comunidade a partir do trabalho que está sendo realizado no Cinturão e Rota. O tema de formar uma comunidade de futuro compartilhado para a humanidade já tinha sido cogitado em oportunidades anteriores, como por exemplo, nos discursos na Assembleia Geral das Nações Unidas.

A importância internacional da vocação comunitária para o futuro da humanidade e do planeta se manifestou em numerosas cúpulas internacionais e documentos da política externa chinesa. No entanto, uma das ocasiões mais recentes e relevantes é a Resolução 43/21 do Conselho de Direitos Humanos de 22 de junho de 2020 intitulada "Promoção da cooperação mutuamente benéfica no campo dos direitos humanos", que reconhece a importância de promover as relações internacionais com base no respeito mútuo, equidade, justiça e cooperação mutuamente benéfica e construir uma "comunidade com um destino compartilhado para a humanidade" na qual todos gozem dos direitos humanos. Note-se, então, como a internacionalização da comunidade através da fórmula da “comunidade de destino compartilhado” coincide com a progressiva afirmação do direito internacional dos direitos humanos na China. Liu Huawen enfatiza que "as leis e organizações internacionais oferecem um consenso jurídico da comunidade, ou melhor, uma norma comum" (Liu, 2008, p. 7), e recentemente foi inserido no “Pensamento de Xi Jinping sobre o Estado de Direito” (Liu, 2020), o estado de direito de Xi Jinping reflete a conexão orgânica

entre o estado de direito nacional e o estado de direito internacional. Portanto, há um novo paradigma se desenvolvendo na China, que é construir um novo tipo de relações internacionais e construir uma comunidade com um futuro compartilhado para a humanidade. (STAIANO, 2022, p. 05-06, tradução nossa).

A comunidade de futuro compartilhado para a humanidade quer contribuir para que as relações internacionais possam ser mais equânimes, o que pode parecer uma utopia ou até mesmo um objetivo “quase” impossível de ser alcançado, tendo em conta todas as disparidades internacionais que adentraram por séculos e persistem até os dias atuais. Todavia, em algum momento o discurso precisa ser superado pela ação, e por isso os movimentos que o presidente Xi Jinping tem feito representam uma tentativa de mudança, cujo êxito não depende apenas da China e por isso não temos como afirmar se a comunidade de futuro compartilhado vai ser concretizada. Inclusive a China busca compreender de que maneira ela poderia ser instituída e como funcionaria.

O fato de a China propor uma comunidade de futuro compartilhado para humanidade no sistema internacional de acordo com Staiano (2022, p. 6) representa “uma nova solução de governança global proposta pela China, que prevê a criação de “um cinco em um global” que inclui política, segurança, economia, cultura e ecologia”. E, portanto, a comunidade de futuro compartilhado é mais uma proposta de governança global fora dos moldes da atual governança global liderada pelos Estados Unidos.

A "comunidade" refere-se ao conjunto de estados, pequenos e grandes, que coexistem pacificamente entre si (relacionalidade). através de valores comuns inspirados por países líderes como responsáveis pela ordem internacional (autoridade humana), respeitando e ajudando uns aos outros (simbiose). Nesta ocasião, será aprofundada a teoria chinesa das relações internacionais da simbiose, que tenta esclarecer a evolução da sociedade aplicada às relações internacionais. O sistema simbiótico internacional é uma teoria das relações internacionais proposta pela chamada "Escola de Xangai", que uniu os conhecimentos da sociologia, biologia e filosofia com as relações internacionais. (STAIANO, 2022, p. 6-7).

Nesse sentido, na visão de Staiano (2022, p. 10) a proposta da comunidade de futuro compartilhado para a humanidade é uma tentativa válida de buscar que as relações internacionais passem por um processo de “democratização”, a partir de valores comuns compartilhados. Isso nos mostra como a comunidade de futuro compartilhado é um desafio de grande envergadura porque até o momento não conseguimos em nenhum âmbito institucional agrupar a totalidade dos participantes e fazer com que todos trabalhem em prol dos mesmos valores.

Além disso, a China insiste na possibilidade de concretizar a comunidade como um elemento a mais que trabalharia em prol do sonho chinês. Todavia, importante pontuar que a comunidade de futuro compartilhado não é essencial para a concretização do sonho chinês. Ela é importante para contribuir com o processo de mudança que alguns países estão pedindo junto com a China, conforme já apontamos. A comunidade sozinha não seria capaz de alcançar as metas estabelecidas para o sonho chinês, para essa tarefa a Iniciativa Cinturão e Rota já foi escolhida. E pelo escopo do sonho chinês estar projetado no Cinturão e Rota, a comunidade surge como um elemento a mais no que podemos chamar de momento pós-concretização do sonho chinês, mas a comunidade precisa começar a ser construída no atual momento para que possa funcionar no futuro. Enquanto esse momento não acontece e a China encontra uma proposta que torne a comunidade viável, o presidente Xi Jinping ensaia algumas possibilidades dentro da Iniciativa Cinturão e Rota.

O presidente Xi Jinping considera algumas iniciativas do Cinturão e Rota dentro do escopo da comunidade de futuro compartilhado, como por exemplo, o Parque Industrial China-Bielorrússia é considerado um modelo para o desenvolvimento comum de todos os países participantes da Iniciativa Cinturão e Rota (BELT AND ROAD PORTAL, 2019e); quando a Rota da Seda Digital foi incluída no rol do projeto, o presidente Xi Jinping a considerou como um processo de colaboração para a promoção da economia compartilhada e da difusão do conhecimento do ciberespaço e web (BELT AND ROAD INITIATIVE, 2017; 2019f). Em 2020, o presidente Xi Jinping incentivou a conversão do Banco Asiático de Investimento e Infraestrutura em uma nova plataforma para a construção de uma comunidade de futuro compartilhado para a humanidade (BELT AND ROAD INITIATIVE, 2020) e estabeleceu que a Cooperação Lancang-Mekong⁶ também fosse uma plataforma de compartilhamento de informações sobre a cooperação em recursos hídricos do rio para melhor enfrentar às mudanças climáticas (BELT AND ROAD INITIATIVE, 2019g).

O plano de prosperidade para a China foi estabelecido pelo presidente Xi Jinping através da retomada do sonho chinês e assim como o presidente conseguiu vincular sua imagem ao sonho chinês, ainda que em uma escala menor, o mesmo aconteceu com a comunidade de futuro compartilhado. O presidente Xi Jinping discursa com mais ênfase sobre a comunidade em 2015, durante abertura no debate geral da 70ª sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, momento no qual afirma que paz, desenvolvimento, equidade, justiça,

⁶ Trata-se uma cooperação entre China, Mianmar, Laos, Vietnã, Camboja e Tailândia com o objetivo de promover a conectividade do com o Corredor Internacional Terrestre Marítimo que atravessa o oeste da China e liga o Sudeste Asiático ao continente euro-asiático.

democracia e liberdade são valores partilhados por todos, mas que infelizmente ainda não foram atingidos e por essa razão devemos priorizar por um modelo de relações internacionais centralizadas na cooperação de benefício mútuo, firmando às bases para a comunidade de futuro compartilhado (XI, 2014, p. 644). Dois anos após seu discurso, o presidente Xi Jinping voltou ao mesmo local e definiu o sentido da comunidade de futuro compartilhado

Devemos construir um mundo de paz duradoura através do diálogo e consulta. Quando os países desfrutam da paz, o mundo também estará em paz; quando os países lutam, o mundo sofre. Desde a Guerra do Peloponeso no século 5º antes da nossa era até as duas Guerras Mundiais e a Guerra Fria, que durou mais de quatro décadas, as lições são dolorosas e profundas. “A história, se não for esquecida, pode servir de guia para o futuro”. Os nossos antepassados criaram a ONU e conseguiram mais de 70 anos de relativa paz para o mundo. Precisamos melhorar os mecanismos e os meios para resolver de forma eficaz as disputas, reduzir a tensão e pôr fim às guerras e aos conflitos” (XI, 2014, p. 664).

O que a China mais anseia é poder realizar o seu próprio desenvolvimento. Para tanto o mundo também precisa estar em paz e partilhar dos mesmos princípios e valores na busca de evitar que guerras e tensões atrapalhem a cooperação e o desenvolvimento. Na essência é uma comunidade com propósito ideal do que a humanidade precisa, contudo difícil de visualizar na prática diante da atual realidade. E, por isso, compreendemos que a proposta da comunidade de futuro compartilhado deve ser levada em diante, de duas formas: a) na Iniciativa Cinturão e Rota promovendo ações que trabalhem pelo sonho chinês e b) no sistema internacional mais como um rearranjo de governança global que por meio de acordos possam chegar mais perto do objetivo final da comunidade.

Vejamos a seguir com mais detalhes o que é o projeto Cinturão e Rota, como funciona e principalmente como a iniciativa Cinturão e Rota figura como parte da estratégia chinesa para o século XXI.

3. O PROJETO CINTURÃO E ROTA COMO PARTE DA ESTRATÉGIA CHINESA PARA O SÉCULO XXI

Em 2013, na cidade de Astana, Cazaquistão e no décimo aniversário da parceria estratégica China – ASEAN (Associação de Nações do Sudeste Asiático), respectivamente, o presidente Xi Jinping anunciou a construção do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI. Os dois pronunciamentos formaram a proposta chinesa denominada Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota (ICR) ou apenas iniciativa Cinturão e Rota.

O presidente Xi Jinping ao declarar que “temos de fortalecer com grande esforço a cooperação pragmática e estabelecer boas parcerias de cooperação de benefício mútuo” (XI, 2014, p. 347) lançou com a iniciativa Cinturão e Rota um projeto de integração e cooperação regional cuja finalidade visa promover o financiamento de projetos em infraestrutura, com o objetivo de melhorar a conexão terrestre e marítima da China com diversas regiões, dentre elas Sudeste Asiático, Eurásia, África e Mediterrâneo.

De 2013 até o presente momento o projeto foi tomando forma, ganhando novas propostas e ampliando seus mecanismos de atuação. Países de outros continentes que não estavam na proposta original, como a América Latina, entraram para o rol de países participantes. Os planos de cooperação, antes restritos apenas para o financiamento de projetos em infraestrutura, agora atuam nas mais diversas áreas como meio ambiente, educação, saúde, procedimentos regulatórios e administrativos, dentre outros. Já se fala. Inclusive, em “Nova Rota da Seda Digital”.

Ao participar do simpósio do 5º Aniversário de Promoção e Construção do Cinturão e Rota, o presidente Xi Jinping delineou quais são os pontos do projeto que devem mais atenção e esforços nos próximos anos. Alguns desses pontos incluem “estimular empresas chinesas a investirem nos países ao longo do Cinturão e Rota e abrir os braços também para o investimento de empresas desses países na China” (XI, 2019, p. 620), direcionar fundos sociais para investir em projetos de infraestrutura, promover a internacionalização do *renminbi*, construir uma segurança financeira, melhorar a captação de recursos e coparticipação de um sistema de governança para o projeto Cinturão e Rota (CAO, 2018). Portanto, trata-se de um projeto constituído por projetos de financiamento em infraestrutura cuja extensão a novas demandas não o desvia de sua finalidade principal.

Com o nome e propósito inspirado na Antiga Rota da Seda, a iniciativa Cinturão e Rota alcançou níveis de desenvolvimento muito maiores do que o esperado. De acordo com as palavras do presidente Xi Jinping este projeto “não é apenas uma cooperação econômica, mas também uma maneira importante de melhorar o modelo de desenvolvimento global, governança global e promover o desenvolvimento saudável da globalização econômica” (CAO, 2018, tradução nossa). Vejamos a seguir, com mais detalhes como funciona a estrutura deste projeto de desenvolvimento chinês denominado Cinturão e Rota.

3.1 Antiga Rota da Seda: da inspiração do projeto Cinturão e Rota para a fomentação da cooperação

O nome “Cinturão e Rota” dado à iniciativa chinesa se inspira e nos remete à Antiga Rota da Seda, uma série de caminhos utilizados por mercadores europeus cruzando a Europa, Oriente Médio e Ásia para realizar o comércio com a China. Abandonada após a tomada de Constantinopla, hoje Istanbul, pelos turcos, a Rota da Seda permaneceu no imaginário popular como um símbolo das relações entre China e Europa desde os tempos do Império Romano. Marshall (2013, p. 77) afirma que essas rotas “se estabeleceram nos séculos I a.C. e d.C., com Roma e o império Han nas extremidades ocidental e oriental” (MARSHALL, 2013, p. 77).

De acordo com a Organização Mundial de Turismo (OMT), eventos da história mundial passaram pelas rotas e estiveram presentes Marco Polo; Alexandre, o Grande, dentre outros (UNWTO, 2007, p. 06).

A primeira menção registrada da Rota da Seda se dá por volta de 100 a.C, quando uma expedição chinesa partiu para o oeste para comprar cavalos na Ásia Central, onde descobriram que a seda que trouxeram era altamente apreciada nos bazares. (UNWTO, 2007, p. 06, tradução nossa).

As atividades da Rota da Seda eram estritamente comerciais. A seda era um produto muito valorizado e precioso, mas não era o único. Diversos outros bens e produtos foram comercializados ao longo dessas antigas rotas. Era possível encontrar dezenas de “caravanas carregadas com tudo, desde vidro, peles, porcelana, perfume [...] papel, pólvora e mil outras coisas que mudaram para o leste e oeste ao longo do que foi descrito como a maior rota terrestre da história da humanidade” (UNWTO, 2007, p. 07, tradução nossa). Ainda hoje se encontram nos países cruzados por essas antigas rotas estalagens e pousadas, chamadas de

caravançarai, utilizadas pelos mercadores para descansar, armazenar mercadorias e dar água aos camelos.

De acordo com Zufferey (2008, p. 14), o termo Rota da Seda nem ao menos existia na época da dinastia Han. O termo foi designado, apenas em 1877, pelo geógrafo alemão Ferdinand Von Richthofen (1833-1905). "Para ele, o termo se referia às rotas pelas quais a seda chinesa se deslocava do Império Han (206 a.C-220 d.C) para a Ásia Central e a partir do qual os Han aprenderam algo da geografia ocidental" (MILLWARD, 2013, p. 21, tradução nossa).

Assim sendo, o termo Rota da Seda “era um sistema de rotas comerciais, terrestres e marítimas, que ligava vários povos da China e do Mediterrâneo” (XINRUN, 2010, p. 10, tradução nossa). Não demorou muito para essa conectividade constituir um significado para o termo Rota da Seda, indo além da comercialização da seda com as caravanas. Ou seja, a referência do termo passou a ser a ideia de um conjunto de estradas, que no caso da Antiga Rota da Seda significava uma estrada entre o leste da Ásia e o Mediterrâneo que possibilitava estradas que abrangiam o centro do continente Euroasiático (MILLWARD, 2013, p. 20). Isso sem dúvidas ampliou à capacidade das regiões beneficiadas com a antiga Rota da Seda.

O Cazaquistão, por onde passava a antiga Rota da Seda, deu contribuições importantes para a comunicação das civilizações oriental e ocidental e para o intercâmbio e cooperação entre nações e culturas diferentes. Com o fluxo constante de emissários, caravanas, viajantes, estudiosos e artesãos, os países ao longo deste caminho podiam trocar produtos dos quais necessitavam e aprender com as experiências um dos outros, incentivando o progresso da civilização humana. (XI, 2014, p. 345).

Por isso mesmo, em mandarim Um Cinturão, Uma Rota é 一帶一路 (*Yīdài yīlù*). 帶 (*dài*) significa cinto e 路 (*lù*) significa rota e/ou estrada, de modo que parte da formação do nome é uma metáfora. Por um lado, 帶 remete ideia de um cinturão que envolve determinado grupo de países e por outro 路 faz menção a Zheng He. De acordo com Reis (2016, p. 56) Zheng He era o responsável pela administração do palácio do imperador Yongle (1402-1424), que posteriormente o nomeou supervisor de obras e comandante de frota, uma vez que ordenou a construção de 3.500 navios com o objetivo de ampliar o comércio no Oceano Índico. Viajou desbravando pelo mar da China explorando Índia, África do Sul, dentre outros países por meio de uma estrada (路), ou seja, existe uma “estrada no mar” que passa por muitos países. Deste modo, Zheng He escreveu sua história na diplomacia econômica chinesa, pois “nas sete expedições que comandou entre 1405 e 1433, Zheng He criou uma extensa rede

de escoamento de produtos chineses como porcelana, seda, jade e chá e difundiu a tecnologia náutica. Na volta de suas viagens, trazia novos materiais e técnicas” (REIS, 2016, p. 57).

Já seda é 丝绸 (*Sīchóu*) e remete à história do emissário Zhang Qian, um pajem do imperador Wu, cuja primeira de sucessivas missões fora aceita de forma voluntária (LIANG, 2015, p. 36). O êxito em suas missões tornou a política externa da dinastia Han transcontinental, pois reuniu informações suficientes dos Estados da Ásia Central ao ponto de compreender como as articulações da dinastia Han deveriam ser cautelosas para não alterar o equilíbrio de poder que existia na Ásia Central (VILLAGRAN, 2019, p. 19). Também lhe garantiu ser “considerado o primeiro homem a abrir a China para o comércio internacional, Zhang Qian é hoje considerado herói nacional chinês” (MARSHALL, 2013, p. 78).

Em 138 a.C, Zhang Qian deixou Chang’na (hoje Xi’an, na província de Shaanxi) com sua caravana de camelos para viajar ao oeste até o deserto. Sua missão inaugurou uma nova era de comunicação entre a China e o resto do mundo e estabeleceu um novo caminho para o intercâmbio econômico e cultural internacional (QIAO, 2014, p. 41, tradução nossa).

Após vários milênios em operação, a peste negra foi a principal causa do abandono da Rota da Seda, culminando com o seu fim. “Originária da China, esta bactéria foi o mais letal organismo transmitido através das rotas da seda [...] impôs o fim da conexão terrestre com o Oriente e impeliu a era das grandes navegações, também nutrida por conhecimentos advindos das rotas da seda” (MARSHALL, 2013, p. 80). Apesar de seu abrupto fechamento, de acordo com Wang (2016) a antiga Rota da Seda serviu de inspiração e modelo para outras iniciativas, tais como (WANG, 2016, p. 45-48):

- O “Plano de Renascimento da Rota da Seda” da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD);
- Estratégia do Japão de “Diplomacia da Rota da Seda”;
- “Iniciativa Nova Rota da Seda” dos Estados Unidos;
- “Nova Rota da Seda” da Rússia;
- “Ferrovia da Seda” do Irã e,
- Programa “Nova Rota da Seda” do Cazaquistão.

Apesar de seu encerramento, atualmente a área do turismo revive a antiga Rota da Seda. A partir de 1993, a OMT providenciou uma série de medidas para promover o turismo na região, dentre elas, a Declaração de Bukhara sobre o Turismo da Rota da Seda (2002) que

estabeleceu parâmetros de incentivo ao turismo cultural, ecológico e sustentável nos diversos pontos da Rota da Seda (UNWTO, 2007, p. 7). E mais recentemente, em uma ação conjunta de China, Cazaquistão e Quirguistão, a Rota da Seda foi declarada patrimônio mundial, durante a 38ª Sessão de Patrimônios Mundiais, realizada em Doha, capital do Qatar. (REVISTA FANZINE, 2015, p. 26).

A iniciativa Cinturão e Rota é herdeira da milenar Rota da Seda. A natureza do novo projeto chinês é, entretanto, totalmente diferente. De acordo com Wang (2016, p. 24) a iniciativa Cinturão e Rota é uma nova zona de desenvolvimento econômico. A principal tarefa da iniciativa Cinturão e Rota é encontrar caminhos para as outras rotas que a China quer construir, com a finalidade de ampliar as opções de cooperação, e a isto acrescentamos, conceber novas fontes de abastecimento, diversificar parcerias, etc. Nesse sentido “como conceito de cinturão econômico, a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota incorpora a ideia do desenvolvimento coletivo e coordenado das cidades ao longo das rotas” (WANG, 2016, p. 24, tradução nossa).

A iniciativa evocou a memória histórica dos países ao longo do Cinturão e Rota. A antiga Rota da Seda foi mais uma via de amizade do que uma via de comércio. Durante os contatos amigáveis entre a nação chinesa e os outros povos, tomou forma o espírito da Rota da Seda, caracterizada por paz, cooperação, abertura, inclusão, aprendizagem mútua e benefício mútuo. Ao formularmos a iniciativa “Cinturão e Rota” diante de uma nova situação, queremos herdar e dar continuidade a esse espírito, combinar o desenvolvimento da China com o de outros países ao longo do Cinturão e Rota e conectar o sonho chinês com os sonhos de outros povos, dando uma nova conotação à antiga Rota da Seda. (XI, 2019, p. 614-615).

Aproveitando o aporte histórico da antiga Rota da Seda, de acordo com Liu Shijun, porta-voz do governo chinês, a China tem feito significativos progressos na promoção do turismo ao longo dos países do Cinturão e Rota, desde que a iniciativa foi proposta em 2013. (HAN, 2017). A principal meta nessa área é promover a redução da pobreza com financiamento de projetos de infraestrutura turística e equipamentos que priorizam parques da indústria cultural e de locais paisagísticos que atinjam cidades, vilas e províncias. De acordo com o Ministério da Cultura e do Turismo da China (HAN, 2019b) o desenvolvimento regional está no topo da prioridade desses projetos, cuja função é impulsionar o emprego local em áreas atingidas pela pobreza e regiões com grupos étnicos minoritários e nas áreas de fronteira, como por exemplo à região de Pequim-Tianjin-Hebei e a grande área da baía de Guangdong-Hong Kong-Macau. (HAN, 2019a).

Nessa mesma linha, em 2021, a China inaugurou 300 rotas turísticas relacionadas à Iniciativa Cinturão e Rota nas áreas rurais do seu território. No leste da China, na cidade de

Ningde, o município Xiadang recebeu uma rota turística que leva os visitantes a uma área montanhosa que vem recebendo anualmente 200.000 turistas, mesmo com as dificuldades impostas pela covid-19. No primeiro trimestre de 2021, os locais de turismo rural da China receberam um total de 984 milhões de visitantes, um aumento de 5,2% em relação do mesmo período de 2019. (HAN, 2021b).

Atualmente, a iniciativa Cinturão e Rota aproveita os pontos de chegada e saída das rotas da seda marítima feitas durante o período da dinastia Han como a cidade de Guanxi, (HAN, 2019). “Em 2018 o número de visitas atingiu 324 milhões de pessoas, um aumento de 28,1% em relação a 2017, enquanto a renda cresceu 33,2% para 344,06 bilhões de *renminbi* (US\$ 51,08 bilhões)”. (HAN, 2019b, tradução nossa).

O cotidiano no fluxo de pessoas entre a China e os países do Cinturão e Rota aumentou expressivamente. De acordo com a administração da aviação civil da China através da iniciativa Cinturão e Rota a China estabeleceu com 45 países do Cinturão e Rota voos comerciais diretos, que hoje representam 5.100 voos diretos semanais e 62 países assinaram acordos bilaterais de transporte aéreo dentre eles Egito, Malásia, Rússia, Indonésia, ajudando na abertura de 110 novas rotas áreas – como por exemplo a criação da sétima rota que liga a China à Europa, voo direto entre as cidades de Xi’an e Londres – cobrindo quase 84% das províncias chinesas (LIU, 2018a). E de acordo com o jornal China Daily aumentou o número de turistas nos países que assinaram memorando de entendimento com iniciativa Cinturão e Rota. O jornal destaca que entre janeiro e junho de 2019, mais de 81,3 milhões de viagens ao exterior foram feitas por turistas chineses, o que representa um crescimento anual de 14% impulsionado por acordos bilaterais assinados para facilitar políticas de visto e meio de transporte. (HAN, 2019c).

Ao incluir o turismo histórico relacionado à antiga Rota da Seda como parte do projeto da iniciativa Cinturão e Rota, visando a promoção do desenvolvimento e cooperação entre os países da Eurásia, a China fez uma releitura da antiga Rota da Seda, mas, obviamente, a finalidade de uma não é a mesma da outra. Contudo, não podemos deixar de destacar que a China encontrou na antiga Rota da Seda mais uma ferramenta na promoção do projeto Cinturão e Rota e soube transformar a área do turismo em um aliado aos seus planos de desenvolvimento tanto para o próprio Cinturão e Rota como da narrativa do sonho chinês.

Vejam os a seguir, a estrutura de governança do projeto Cinturão e Rota.

3.2 Estrutura do projeto Cinturão e Rota

3.2.1 Organização do projeto

Conforme anteriormente apontado, a Iniciativa Cinturão e Rota é composta pelo Cinturão Econômico da Rota da Seda e a Rota da Seda Marítima no Século XXI. Essa composição tem a finalidade de fortalecer o relacionamento político e comercial com duas ações: conectar a China por rotas terrestres à Europa através da Ásia Central e Ocidental como também conectar a China por rotas marítimas com África, Europa e Ásia.

Especificamente, o Cinturão Econômico da Rota da Seda se refere a três rotas (WANG, 2016, p. 24):

- o Rota 1: formada por Pequim-Rússia-Alemanha e Norte da Europa, compreendendo como ponto principal construção da Ponte Terrestre da Eurásia;
- o Rota 2: formada por Pequim-Xi'an-Urumqi-Afeganistão-Cazaquistão-Hungria e Paris, compreendendo como ponto principal construção de gasoduto e oleodutos;
- o Rota 3: formada por Pequim-parte Sul de Xinjiang-Paquistão-Irã-Iraque-Turquia-Itália e Espanha, compreendendo como ponto principal construção de rodovias transnacionais.

Dessas perspectivas de rotas terrestres surgiram seis corredores econômicos, a saber: 1) Corredor econômico China-Paquistão; 2) Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia; 3) Corredor Econômico China-Península da Indochina; 4) Corredor Econômico Eurásia; 5) Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental e 6) Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar.

1. Corredor econômico China-Paquistão: conectará a cidade de Kashgar, na região oeste da China de Xinjiang, localizada a 4.000 km da costa chinesa, com o porto de águas profundas de Gwadar, no Paquistão, que se conecta à Rota Marítima ao Mar da Árabia, reduzindo significativamente os custos de transporte. O porto de Gwadar estará funcionando em aproximadamente três anos. A sua proximidade com o Golfo Pérsico, reduz os custos de transporte para o suprimento de energia da China para o Oeste da China e, em caso de conflito, seria uma rota alternativa ao do Estreito de Malaca no sudeste da Ásia. Isto criará novas opções para o suprimento de petróleo à China fora da órbita norte-americana de monitoramento e controle. Além disso, o porto de Gwadar, sendo um porto de águas profundas, é ideal para acomodar embarcações de grande porte (incluindo também submarinos). Dessa maneira, essa conectividade seria pensada não apenas na lógica geoeconômica, mas também na geopolítica, permitindo ao gigante asiático expandir suas fronteiras de influência e segurança além das águas da Ásia-Pacífico, entrando em uma arena de competição militar com os EUA. Também é importante destacar que quanto maior a participação do Paquistão no projeto, maior a preocupação da Índia. O projeto envolve intervenção em infraestrutura para unir as cidades de Peshawar e Karachi,

no Paquistão, através de 1.152 km de rodovia, formando parte da intervenção de 46.000 milhões de dólares em infraestrutura na região. O corredor atravessa áreas recuperadas da Caxemira, o que desperta a contrariedade da Índia. Este Corredor é talvez um dos mais ambiciosos devido ao seu complexo contexto de interesses dispares, em um espaço de redes de poder regional.

2. Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia: Conectará as regiões do noroeste da China com as ricas fontes de recursos energéticos da Mongólia e da Sibéria através da construção de uma moderna rede ferroviária. Essa cooperação poderia ser considerada uma fonte estratégica regional, devido à sua contiguidade espacial e ao suprimento de energia para a China.

3. Corredor Econômico China-Península da Indochina: A região possui economias em expansão, onde vivem 600 milhões de habitantes que se beneficiarão da conexão com o gigante asiático através do desenvolvimento de portos e trens de alta velocidade, conectando a cidade chinesa de Kunming a Cingapura.

4. Corredor Econômico Eurásia: A conexão com o coração da Europa será feita através da Nova Ponte Terrestre, em uma rota de 10.000 km que liga a China à Europa através da Rússia. O projeto inclui a construção de três grandes projetos ferroviários que aproximam os mercados das províncias chinesas mais ocidentais das principais cidades da Europa.

5. Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental: Este corredor irá se sobrepor em alguns pontos com a Nova Ponte Terrestre da Eurásia. Esse corredor será implantado em cinco países da Ásia Central: Irã, Iraque e Turquia até chegar ao Mediterrâneo.

6. Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar: Completa o grupo de corredores e é o único multimodal ao contemplar seguimentos de terra e mar. (MARGUELICHE, 2019, p. 94-95, tradução nossa, grifo do autor).

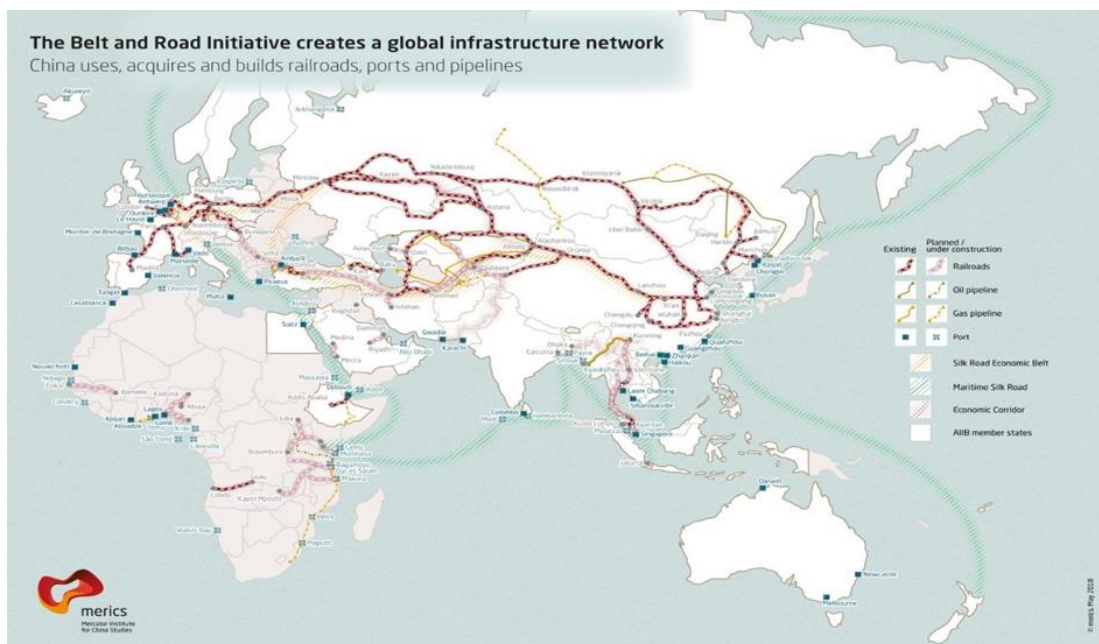
Em 2019, a iniciativa Cinturão e Rota completou seis anos de atividade. Sua organização lançou um relatório acerca desta data comemorativa com o objetivo de mostrar os resultados alcançados e avaliação de alguns deles. De acordo com este relatório, os planos para os corredores econômicos estão saindo como esperado. Referente ao ano de 2018, um total de 19 projetos foram contabilizados no Corredor Econômico China-Paquistão, considerando os projetos em andamento e concluídos, representando a soma de 20 bilhões de dólares em investimentos. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a).

No mesmo período, projetos de energia e transporte saíram do papel e foram implementados nos corredores. No total 8,6 milhões de famílias foram beneficiadas, ao longo do Cinturão e Rota com a geração de 3.4 milhões de quilowatts, promovida por 7 projetos de energia, além de três projetos da área de transporte que obtiveram espaço para se desenvolver. Dois desses projetos na fase 2 de modernização das rodovias Karakoram e Karachi-Peshawar, cuja interconexão será feita até a fronteira entre Paquistão, China e Índia. E um na linha do metrô da cidade de Laore, no Paquistão. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a).

Sobre a Rota da Seda Marítima no Século XXI, de acordo com o documento “Visão para a Cooperação Marítima no âmbito da Iniciativa do Cinturão e Rota” (THE STATE COUNCIL THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, 2017), a Rota da Seda Marítima possui as seguintes rotas, com a ressalva de que a rota 3 não estava nos planos iniciais do projeto:

- o Rota 1: China-Oceano Índico-África e Mar do Mediterrâneo, conectando o Corredor Econômico China-Península da Indochina ao Corredor Econômico China-Paquistão e ao Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar, ao percorrer o oeste do Mar da China Meridional até o Oceano Índico;
- o Rota 2: China-Oceania-Oceano Pacífico, ao percorrer o sul do mar da China meridional até o sul do Oceano Pacífico;
- o Rota 3: China-Europa-Oceano Ártico, ao percorrer da costa da China a Europa, através do Oceano Ártico.

Figura 3 – Mapa Iniciativa Cinturão e Rota: rotas terrestres e marítimas



Fonte: MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES. Mapping the Belt and Road Initiative: this is where we stand. Disponível em: <<<https://merics.org/en/analysis/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>>>. 2018.

Para coordenar um projeto tão grande como Cinturão e Rota, o Partido Comunista Chinês (PCCh) designou uma equipe responsável pela organização e andamento do projeto. O líder é Han Zheng, vice premiê do Conselho de Estado e presidente do Comitê Permanente do PCCh, e os demais são membros da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, do Ministério das Relações Exteriores e do Ministério do Comércio. A função dessa equipe é

“coordenar todas as regiões e departamentos, esclarecer prioridades de trabalho, refinar os planos [...] dividir tarefas em vários níveis, fortalecer a supervisão e inspeção e promover a implantação com desenvolvimento relevante” (CAO, 2018, tradução nossa).

Todos os trabalhos desenvolvidos no âmbito deste projeto devem estar alinhados aos seguintes princípios basilares (BELT AND ROAD PORTAL, 2015):

- o Persistir na abertura e cooperação: a iniciativa Cinturão e Rota não está predestinada a realizar este projeto apenas em seu entorno regional. Este princípio autoriza e incentiva a participação de países e organizações internacionais, bem como a de organizações não governamentais;
- o Persistir na harmonia e inclusão: o diálogo e o respeito devem ser priorizados, independente das diferenças, em busca de coexistência pacífica, prosperidade e crescimento;
- o Persistir nas operações do mercado: o projeto prioriza que todas as atividades econômicas devem seguir normas e convenções internacionais, além da lei do mercado;
- o Persistir no benefício mútuo e ganhos compartilhados: uma das principais metas do projeto Cinturão e Rota é propiciar o ganha-ganha das relações internacionais na realidade das atividades. São bem-vindos os processos de conciliação e mediação, além de mecanismos e ferramentas que sejam capazes de obter a melhor contribuição que um país pode fazer, promovendo assim a cooperação.

Apesar da essência do projeto Cinturão e Rota ser o financiamento de projetos em infraestrutura, conforme o projeto foi crescendo os organizadores decidiram ramificar as novas demandas atendidas pela iniciativa dentro das duas rotas principais. As principais ramificações são: 1) Rota da Seda Verde; 2) Rota da Seda para a Saúde; 3) Rota da Seda Acadêmica e 4) Rota da Seda Pacífica. Desde então, o presidente Xi Jinping vem trabalhando pela promoção dessas demandas. Tivemos a oportunidade de apreciar seu discurso acerca delas, em 2018, durante o Fórum de Cooperação China-África.

Face ao cenário atual, a China está disposta a construir o Cinturão e Rota conjuntamente com os parceiros internacionais de cooperação. Através dessa nova plataforma de cooperação internacional, vamos injetar novas forças motrizes ao desenvolvimento comum, e construir o Cinturão e Rota em uma rota pacífica, próspera, aberta, verde, inovadora e civilizada. (XINHUA PORTUGUÊS, 2018).

Nesse sentido, a Rota da Seda para a saúde tem o objetivo de promover a cooperação e fortalecer os mecanismos sanitários de atendimento, pesquisas e protocolos, com a finalidade

de realizar o aprofundamento de benefício mútuo ao compartilhar informações acerca de prevenção e controle de doenças. Desde então, alguns resultados foram alcançados.

Uma cooperação mais profunda em saúde e medicina foi alcançada entre a China e os demais países da ICR [Cinturão e Rota]. Desde o primeiro Fórum do Cinturão e Rota para a Cooperação Internacional, o país assinou 56 acordos de cooperação de saúde com países como Mongólia e o Afeganistão, organizações internacionais como a Organização Mundial de Saúde e organizações não governamentais (ONGs), como a Fundação Bill e Melinda Gates. (XINHUA PORTUGUÊS, 2019).

A Rota da Seda Pacífica tem por objetivo promover a cooperação na área da segurança, especialmente para o entorno da Ásia, de modo sustentável e compartilhado. Aqui o projeto quer promover a construção de um modelo administrativo de segurança com características asiáticas.

A Rota da Seda Verde tem por objetivo promover a cooperação na área do meio ambiente, priorizando o estabelecimento de práticas e ações que promovam o desenvolvimento sustentável do meio ambiente. O Portal oficial da iniciativa Cinturão e Rota (Belt and Road Portal) lançou um documento com instruções para realizar a construção desta rota. Nele expõe que não é possível arquitetar um sistema de cooperação ambiental que seja eficiente e pragmática em menos de 5 anos de atividades bem coordenadas para fazer isto acontecer (LIU, 2017). Importante destacar que a Rota da Seda Verde consegue reunir todos os princípios e propósitos do documento “Promover a visão e a ação de construção conjunta do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota Marítima da Seda do Século XXI”.

O sistema de orientação expõe a importância de construir uma “Rota da Seda” verde e exige a orientação do “Espírito da Rota da Seda” de cooperação pacífica, abertura, de inclusão, aprendizado mútuo, benefício mútuo e resultados em que todos saiam ganhando para estabelecer firmemente a inovação, a coordenação, o meio ambiente e a abertura. Compartilhando o conceito de desenvolvimento, aderindo à negociação, construção e compartilhamento de todos os países, aderindo à igualdade e buscando benefício mútuo e promovendo de forma abrangente o processo do meio ambiente com comunicação política, conectividade de instalações, comércio desimpedido, comunicação financeira e comunicação entre as pessoas. (LIU, 2017, tradução nossa).

A Rota da Seda Acadêmica tem por objetivo promover a cooperação na área da educação, “a China está disposta a trabalhar com os países ao longo do caminho [Cinturão e Rota] para expandir as trocas culturais e fortalecer o treinamento de talentos” (LI, 2017, tradução nossa). O que se quer é formar uma aliança de cooperação técnica. A cooperação está focada nos seguintes pontos: (1) Interconexão educacional: inclui diálogo com políticas

educacionais e sociedade civil, simplificar o processo de concessão de vistos, incentivo ao intercâmbio de idiomas, padronizar com a ajuda da UNESCO, as certificações de qualidade acadêmica; (2) Treinamento pessoal: difundir a bolsa de estudos “Rota da Seda”, concedida pelo governo chinês; por meio de faculdades e universidades promover a construção de uma escola cooperativa da “Roda da Seda”; treinamento de professores e futuros talentos e (3) Mecanismos de cooperação constituídos de forma conjunta: fortalecer este intercâmbio através da plataforma de cooperação internacional oferecida pelo Cinturão e Rota e projeção do programa de assistência educacional Cinturão e Rota (LI, 2017).

Resultados frutíferos em educação e capacitação foram alcançados. O governo da China criará uma bolsa para os alunos ao longo do Cinturão e Rota virem estudar no país e assinou acordos com 24 países da ICR [Iniciativa Cinturão e Rota] para o reconhecimento mútuo de diplomas de ensino superior. Em 2017, 38,7 mil estudantes de outros países da ICR estudaram na China com bolsas de estudos oferecidas pelo governo chinês, respondendo por 66% de todos os estudantes que recebem tais subsídios. (XINHUA PORTUGUÊS, 2019).

Desde que a Rota da Seda Acadêmica foi estabelecida, a China assinou acordos com 24 países do Cinturão e Rota sobre o reconhecimento mútuo de qualificações de ensino superior (LIU, 2018b). De acordo com o Ministério da Educação da China, 489.200 estudantes estrangeiros estiveram em cursos de ensino superior, sendo desse total 317.200 eram jovens advindos de países do Cinturão e Rota, o que representa 64,85% do total e um aumento de 11,58% (LIU, 2018b).

O retorno do investido na educação com o fundo da Rota da Seda tem sido satisfatório para a China. O presidente da Academia Chinesa de Ciências, Bai Chunli, afirmou que já foram investidos mais de 1,8 bilhão de yuans para a cooperação educacional nos últimos anos. Este valor propiciou mais de 120.000 intercâmbios e cooperações de ciência e tecnologia entre os países do Cinturão e Rota e programas educacionais foram criados e vigoram até hoje. Exemplo desses programas foram respectivamente, em 2014 e 2017, firmados pela Academia com os países do Cinturão e Rota, o Programa de Bolsas de Estudo do Reitor da Academia Chinesa de Ciências - Países em Desenvolvimento e o Programa de Bolsa de Estudos de mestrado da Academia Chinesa de Ciências. (HAN, 2018c).

Academia Chinesa de Ciências tomou a iniciativa de estabelecer nove centros de ensino de ciências na África, América do Sul, Ásia Central, Sul da Ásia e Sudeste Asiático, e está em processo de estabelecer o décimo centro. O centro de ensino no exterior tornou-se uma plataforma para as partes relevantes realizarem cooperação internacional, atraindo uma série de grandes projetos de pesquisa científica,

ajudando o país anfitrião a resolver os problemas de subsistência que afetaram muitas pessoas. Capacidades. A Academia Chinesa de Ciências estabeleceu uma rede de pesquisa colaborativa com mais de 40 instituições em 14 países para realizar estudos abrangentes de ciências da terra, como geleiras, rios e lagos. (HAN, 2017, tradução nossa).

O princípio basilar dessa rota é construir, cooperar e compartilhar de modo que muitas dessas ações se proliferaram durante esses anos da iniciativa Cinturão e Rota, alguns ainda em andamento e que trouxeram benefícios mútuos aos países ao longo do Cinturão e Rota. A criação do Instituto Confúcio e a disseminação de suas salas pelos países ao longo do Cinturão e Rota tornaram-se uma grande força na promoção da construção do projeto Cinturão e Rota.

Todas essas rotas devem desenvolver a cooperação de seu desenvolvimento sempre focado nas cinco principais abordagens da iniciativa Cinturão e Rota, ou seja, “comunicação sobre políticas, a interconexão de instalações, a fluidez comercial, a circulação de recursos e a vinculação da vontade popular” (BELT AND ROAD PORTAL, 2015, tradução nossa).

Oficialmente o Portal Belt and Road classifica e reconhece essas quatro rotas como as principais ramificações. Todavia, o projeto Cinturão e Rota acompanha as tendências da demanda internacional e por isso uma nova rota surgiu em 2016, a Rota da Seda Digital.

Devemos prosseguir com o desenvolvimento movido pela inovação e intensificar a cooperação em áreas de ciências de ponta, como economia digital, inteligência artificial, nanotecnologia e computação quântica, e promover o desenvolvimento de *big data*, computação em nuvem e cidades inteligentes, de modo a ligar todas as áreas em uma Roda da Seda digital do século XXI. Devemos estimular a profunda integração da ciência e da tecnologia com as indústrias e as finanças, melhorar o ambiente para a inovação. (XI, 2019, p. 631).

Essas ramificações das rotas principais são parte integrante da coordenação de políticas da iniciativa Cinturão e Rota. Quando mais aumenta o número de participantes, maior fica a necessidade de organizar de forma ordenada a cooperação em campos específicos como Rota da Seda Digital; Cooperação Tributária; Cooperação Agrícola, dentre outros. E o objetivo ao fazer essa organização é construir uma economia global mais dinâmica, aberta, sustentável, estável e inclusiva.

A iniciativa Cinturão e Rota faz uso dos mecanismos de cooperação bilateral e multilateral. No âmbito bilateral promovendo planos de trabalho e de execução, bem como produção de programas, memorandos e grupos de trabalho. A meta é que esses mecanismos de cooperação bilateral consigam “desempenhar plenamente o papel das comissões conjuntas,

comissões mistas, comitês de cooperação, comitês orientadores, comitês administrativos e outros mecanismos bilaterais existentes, coordenando e promovendo a execução de projetos de cooperação” (BELT AND ROAD PORTAL, 2015, tradução nossa).

Já no âmbito multilateral a iniciativa Cinturão e Rota usará os mecanismos de cooperação existentes, como por exemplo, Organização de Cooperação de Xangai (SCO), Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC), Cooperação Econômica na Região da Ásia Central (CAREC), China-ASEAN (10+1). Assim como os eventos internacionais que forem realizados ao longo das rotas. Através desses mecanismos de cooperação foi possível em 2019 a assinatura de 196 acordos de cooperação com 136 países e 30 organizações internacionais das regiões da África, América Latina, Europa Ocidental e Eurásia. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a).

3.2.2 Países e demais participantes

A iniciativa Cinturão e Rota é um projeto sistemático e de grande envergadura. Assim que foi lançado em 2013, 64 países advindos das regiões do Sul, Sudeste, Centro e Oeste da Ásia, Europa, Norte da África e da Comunidade dos Estados Independentes aderiram ao projeto.

O projeto Cinturão e Rota cresceu exponencialmente na mesma proporção de países interessados em aderir a este projeto. Com a característica inicial de ser marcadamente regional, até pela proposta da antiga Rota da Seda, as diretrizes estabelecidas posteriormente permitiram a abertura para outras regiões. Organizações internacionais e não governamentais, como por exemplo, as já citadas anteriormente, também participam ativamente nos mecanismos de cooperação.

De acordo com Liu (2019, tradução nossa) “No final de janeiro de 2020, a China havia assinado 200 documentos de cooperação conjunta sobre a construção conjunta do “Cinturão e Rota” com 138 países e 30 organizações internacionais”. A seguir uma lista com os países que até Abril de 2019, assinaram documentos de cooperação para a iniciativa Cinturão e Rota.

Lista 1 - Países que assinaram documentos de cooperação para a Iniciativa Cinturão e Rota.

País	Região
Afeganistão	Ásia
Albânia	Europa
África do Sul	África
Argélia	África
Angola	África
Antígua e Barbuda	América Latina e Caribe
Arábia Saudita	Ásia
Argentina	América Latina e Caribe
Armênia	Europa
Áustria	Europa
Azerbaijão	Europa e Ásia
Bahrein	Oriente Médio
Bangladesh	Ásia
Barbados	América Latina e Caribe
Bielorrússia	Europa
Benin	África
Bolívia	América Latina e Caribe
Bósnia e Herzegovina	Europa
Botsuana	África
Brunei	Ásia
Bulgária	Europa
Burundi	África
Cabo verde	África
Camboja	Ásia
Camarões	África
Catar	Ásia
Coreia	Ásia
Chade	África
Chile	América Latina e Caribe
China	Ásia
Comores	África
Congo	África
Costa Rica	América Latina e Caribe
Costa do Marfim	África

Croácia	Europa
Cuba	América Latina e Caribe
Chipre	Europa
Djibuti	África
Emirados Árabes Unidos	Ásia
Equador	América Latina e Caribe
Egito	Oriente Médio e Norte da África
El Salvador	América Latina e Caribe
Guiné Equatorial	África
Eritreia	África
Estônia	Europa
Etiópia	África
Fiji	Leste Asiático e Pacífico
Gabão	África
Gâmbia	África
Geórgia	Europa
Gana	África
Grécia	Europa
Granada	América Latina e Caribe
Guiné	África
Guiné-Bissau	África
Guiana	América Latina e Caribe
Hungria	Europa
Iêmen	Oriente Médio
Indonésia	Leste Asiático e Pacífico
Irã	Oriente Médio
Iraque	Oriente Médio
Itália	Europa
Jamaica	América Latina e Caribe
Cazaquistão	Europa e Ásia Central
Quênia	África
Kiribati	Leste Asiático e Pacífico
Kuwait	Oriente Médio
Quirguizistão	Europa e Ásia Central
Letônia	Europa
Líbano	Oriente Médio

Lesoto	África
Libéria	África
Líbia	África
Lituânia	Europa
Luxemburgo	Europa
Macedônia	Europa
Madagascar	África
Malauí	África
Malásia	Ásia
Maldivas	Ásia
Mali	África
Malta	Europa
Mauritânia	África
Micronésia	Oceania
Moldávia	Europa e Ásia Central
Mongólia	Leste Asiático e Pacífico
Montenegro	Europa
Marrocos	África
Moçambique	África
Mianmar	Ásia
Namíbia	África
Nepal	Ásia
Nova Zelândia	Oceania
Nicarágua	América Latina e Caribe
Nigéria	África
Niue	Leste Asiático e Pacífico
Omã	África
Paquistão	Ásia
Panamá	América Latina e Caribe
Papua Nova Guiné	Oceania
Peru	América Latina e Caribe
Filipinas	Ásia
Polônia	Europa
Portugal	Europa
República Centro-Africana	África
República Dominicana	América Latina e Caribe

República Democrática do Laos	Leste Asiático e Pacífico
República Tcheca	Europa
Romênia	Europa
Rússia	Europa
Ruanda	África
Samoa	Oceania
Senegal	África
Sérvia	Europa
Seychelles	África
Serra Leoa	África
Cingapura	Ásia
Eslovênia	Europa
Ilhas Salomão	Oceania
Somália	África
Sudão do Sul	África
Sri Lanka	Ásia
Sudão	África
Suriname	América Latina e Caribe
Síria	Ásia
Tadjiquistão	Europa e Ásia Central
Tanzânia	África
Tailândia	Ásia
Timor-Leste	Ásia
Tonga	Oceania
Trinidad e Tobago	América Latina e Caribe
Tunísia	África
Peru	América Latina e Caribe
Turcomenistão	Ásia
Uganda	África
Ucrânia	Europa
Uruguai	América Latina e Caribe
Uzbequistão	Ásia
Vanuatu	Oceania
Venezuela	América Latina e Caribe
Vietnã	Ásia
Zâmbia	África

Zimbábue

África

Fonte: LIU, Meng. 已同中国答订共建"一带一路"合作文件的国家一览. In: BELT AND ROAD PORTAL. Disponível em: <http://yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm>. 2023, tradução nossa.

A última atualização dessa lista feita pelos editores do site Belt and Road Portal (site oficial do projeto), foi em março de 2023. A lista é atualizada por eles periodicamente toda vez que um novo acordo é firmado. Atualmente a iniciativa Cinturão e Rota tem 143 países participantes, sendo os 134 países que constam na tabela acima, além de Ilhas Cook, Montenegro, Estado da Palestina, Turcomenistão, Jordânia, Israel, Síria, Butão e Quirguistão.

Além dos países, a China vem promovendo a participação de suas instituições, províncias e municípios, além de suas empresas. São algumas províncias, municípios e regiões autônomas participantes: Xinjiang, Gansu, Ningxia, Yunnan, Guangxi, Shaanxi, Qinghai, Sichuan, Chongqing, Fujian, Guangdong, Jiangsu, Zhejiang e Hainan. (WANG, 2016, p. 50-51).

De acordo com o Belt and Road Portal (2020a), até 30 de junho de 2016, 1.023 províncias e municípios tinham estabelecido parcerias com mais de 120 instituições estrangeiras, 61 províncias e municípios formaram equipes de trabalho para construção do Cinturão e Rota, bem como divulgaram projetos de colaboração ao projeto. No total, 2.315 relacionamentos amistosos foram feitos com municípios estrangeiros, 10 províncias e municípios estabeleceram fundos especiais relacionados com Cinturão e Rota, 16 províncias e municípios assinaram acordos de cooperação no Cinturão e Rota e sobre capacidade produtiva e 22 províncias e municípios firmaram o Acordo de Cooperação para o Reforço da Capacidade Produtiva e Fabricação de Equipamento com a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da China. “As regiões administrativas especiais de Hong Kong e Macau fizeram uso de suas vantagens únicas e participaram ativamente e ajudaram na construção da iniciativa “Cinturão e Rota”. (BELT AND ROAD PORTAL, 2020b, tradução nossa).

3.2.3 Principais Documentos

A cada ano a iniciativa Cinturão e Rota produz uma gama de documentos de diversas naturezas, planos de ação, diretrizes, memorandos, declarações, dentre outros. Já que a

variedade e quantidade são amplas, podemos destacar dois documentos mais relevantes, por serem constitutivos, respectivamente de 2015 e 2017.

O primeiro documento constitutivo é o “Promover a visão de construção conjunta do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota Marítima da Seda do Século XXI”. Além de apontar princípios basilares, mecanismos de cooperação e de que modo a interconexão terrestre e marítima deve ser construída, relata o que a China quer com este projeto e o que este projeto é para a China.

[...] a China deseja, juntamente com os países ao longo das rotas, ter a construção conjunta de “Um Cinturão, Uma Rota” como uma oportunidade, fazendo consultas em pé de igualdade, considerando simultaneamente os interesses das várias partes, refletindo as preocupações de várias partes, promovem a grande abertura, a grande troca e a grande fusão em esferas maiores, em níveis mais altos e em níveis mais profundos. A China deseja, juntamente com os países ao longo das rotas, promover seu entendimento e reconhecimento das conotações, objetivos e tarefas da construção conjunta de “Um Cinturão, Uma Rota”, âmbito de mecanismos de cooperação multilateral, programas regionais e sub-regionais, por meio de pesquisas e estudos cooperativos, fóruns, feiras, exposições, treinamento de funcionários, visitas de intercâmbio e várias outras formas. (BELT AND ROAD PORTAL, 2015, tradução nossa).

E o segundo documento é “Visão para a Cooperação Marítima no âmbito da Iniciativa do Cinturão e Rota”. Esse documento também aborda princípios e mecanismos de cooperação, contudo o objetivo é apresentar a coordenação de um plano de ação e desenvolvimento para as vias marítimas chamado de Plano Azul Multidimensional. (THE STATE COUNCIL THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, 2017).

A seguir uma tabela com os principais documentos produzidos no período de 2015-2019.

Tabela 2 – Principais documentos da Iniciativa Cinturão e Rota

ANO	DOCUMENTO
2015	Promover a visão e a ação de construção conjunta do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima da Seda do século XXI.
2015	As diretrizes de Suzhou para cooperação entre a China e os países da Europa Central e Oriental
2015	O plano para construir Fujian na área central da Rota Marítima da Seda do século XXI
2016	13º Plano Quinquenal de Desenvolvimento Econômico e Social da República Popular da China
2016	Promoção da construção conjunta da iniciativa educacional “Cinturão e Rota”
2016	As diretrizes da cidade de Riga para a cooperação entre a China e os países da Europa Central e Oriental
2016	Plano de desenvolvimento da construção do trem China-Europa (2016-2020)
2016	Plano de Ação de Quanzhou para a Construção de uma Zona Piloto para a Rota Marítima da Seda do Século XXI
2016	Plano de Implementação de Jiangxi para Participar na Construção do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota Marítima da Seda do Século XXI
2016	Abordagem e ações de Guangxi sobre a participação na construção do cinturão econômico da Rota da Seda e da Rota Marítima da Seda do Século XXI
2016	Plano de Implementação de Guangdong para Participar na Iniciativa do Cinturão e Rota
2016	Plano de implementação para a Hunan se integrar à Iniciativa do Cinturão e Rota
2016	Instruções Um Cinturão, Uma Rota do Parlamento da União Europeia
2016	Sistema de navegação por satélite BeiDou da China
2016	Documento de política árabe da China
2016	Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota para orientar a cooperação China-Mongólia
2017	Plano de ação de desenvolvimento cultural “Cinturão e Rota” do Ministério da Cultura
2017	Lista de produtos do Fórum do Cinturão e Rota para Cooperação Internacional
2017	Opiniões orientadoras sobre a promoção da construção “Cinturão e Rota Verde”
2017	Visão para a cooperação marítima sob a Iniciativa do Cinturão e Rota
2017	Visão e ação sobre cooperação energética na construção conjunta do cinturão econômico da Rota da Seda e da Rota Marítima do Século XXI
2017	Construindo o Cinturão e Rota: prática de ideias e contribuição da China.
2017	Plano de Zhejiang para a zona piloto abrangente do Cinturão e Rota de Ningbo
2017	Plano de construção de Xinjiang para o desenvolvimento de um centro de transporte no cinturão econômico da Rota da Seda de 2016 - 2030
2017	Visão do Cinturão e Rota e Ações de Cooperação em Metrologia
2017	Visão e ação para promover um Cinturão e uma Rota de cooperação agrícola juntos
2017	Plano de Cooperação Ecológica e Ambiental do Cinturão e Rota
2017	Pareceres do Supremo Tribunal Popular sobre a prestação de serviços judiciais pelos tribunais populares e garantia para a construção do Cinturão e Rota
2017	Plano especial para o avanço da cooperação em inovação científica e tecnológica na construção de Cinturão e Rota
2017	Princípios orientadores do financiamento Cinturão e Rota

2017	Plano de ação de Xangai para servir a construção de Cinturão e Rota
2017	Regulamento do projeto de bolsas de estudo para estudantes estrangeiros em Pequim
2017	Memorando de Entendimento entre a Comissão Econômica da ONU para a Europa e a NDRC
2017	Comunicado conjunto mesa redonda dos líderes do Fórum Cinturão e Rota
2017	Iniciativa para a promoção da cooperação comercial sem obstáculos ao longo do Cinturão e Rota
2017	Plano de assuntos de Henan para o desenvolvimento da Rota Aérea da Seda de Zhengzhou-Luxemburgo
2017	Plano de Implementação de Henan para Participar na Iniciativa Construção do Cinturão e Rota
2017	Plano de Ação Educacional de Hebei para a Construção Conjunta da Iniciativa Cinturão e Rota
2017	Diretrizes para a construção do Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia
2017	Plano de Ação Quinquenal (2016-2020) para Chengdu se integrar à Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota
2017	Plano de Ação Educacional para a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota
2017	Plano de desenvolvimento da construção de trens de carga China-Europa
2017	Políticas da China sobre cooperação de segurança na Ásia-Pacífico
2017	Construindo o Cinturão e Rota: Conceito, Prática e Contribuição da China
2017	Contrato de Banco Asiático de Desenvolvimento em Infraestrutura
2017	Plano de Ação para o Desenvolvimento do Turismo Esportivo no Cinturão e Rota
2018	Desenvolvimento e Plano de Ação de Qinghai do Circuito Industrial Cultural da Rota da Seda
2018	Plano de Ação Construção Conjunta Padrão Unicorn Cinturão e Rota 2018-2020
2018	Acordos para apoiar a plena participação e assistência de Hong Kong na construção Cinturão e Rota
2018	Acordo entre a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma e o Governo da região administrativa especial de Macau para apoiar a plena participação e assistência de Macau na construção Cinturão e Rota
2018	Plano de ação de Shaanxi para a construção do Cinturão e Rota
2018	Política Ártica da China
2018	Plano de Ação Quinquenal sobre Cooperação Lancang-Mekong
2018	Declaração conjunta entre a República Popular da China e o Paquistão sobre o fortalecimento da parceria estratégica cooperativa e o fortalecimento da comunidade China-Paquistão de futuro compartilhado na nova era
2019	Iniciando a Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota, progresso, contribuição e perspectiva
2019	Aviso da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma sobre impressão e distribuição do Plano Diretor do Corredor Terrestre e Marítimo Ocidental.

Fonte: BELT AND ROAD INITIATIVE. BRI Policies. Disponível em: <https://beltroad-initiative.com/documents/>; BELT AND ROAD PORTAL. 什么是“一带一路”? 重要文件. Disponível em: <https://yidaiyilu.gov.cn/ztindex.htm>, 2020b, tradução nossa.

A relação dos documentos que constam nessa tabela são os disponibilizados pelo portal oficial da iniciativa. Como optamos por colocar a perspectiva chinesa em primeiro plano ao longo dessa pesquisa, apresentamos apenas esses porque a China os declarou como os principais e essa continua sendo a posição do projeto até janeiro de 2022. Por essa razão não incluímos outros documentos, como por exemplo sobre a América Latina. Documentos dessa natureza serão utilizados na pesquisa de outra forma no momento apropriado.

3.2.4 Projetos

Os projetos desenvolvidos dentro do Cinturão e Rota são voltados para infraestrutura, como por exemplo, projetos que tratam de ferrovia, oleoduto e gasoduto. O que se quer com esses projetos é “promover progressos substanciais em vários projetos simbólicos no âmbito de "seis corredores, seis vias, vários países e vários portos"”. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa).

A China deseja, juntamente com os países ao longo das rotas, promover a construção de projetos de demonstração em etapas estáveis, definir conjuntamente um grupo de projetos capazes de prestar atenção aos interesses bilaterais e multilaterais, aproveitando o tempo para agir e executar os projetos reconhecidos pelas partes e com condições maduras, garantindo que eles floresçam e deem frutos o mais rápido possível. (BELT AND ROAD, 2015, tradução nossa).

A seguir um quadro de visão geral sobre os principais projetos:

Quadro 6 - Visão geral dos Principais Projetos

Campos	Projetos em planejamento ou implementação
Trens transfronteiriços de alta velocidade:	<ul style="list-style-type: none"> - Trem de alta velocidade da Eurásia (partindo de Londres, passando por Paris, Berlim, Varsóvia, Kiev. Depois de passar por Moscou, o trajeto divide-se em dois ramais: um entra no Cazaquistão e outro se estende até o extremo oriente da Rússia e depois entra na Manchúria, e na China); - Trem de alta velocidade na Ásia Central (a partir de Urumqi na China, passando pelo Uzbequistão, Turcomenistão, Irã, Turquia e chegando na Alemanha) -Trem de alta velocidade Pan-Ásia (a partir de Kunming, Yunnan, na China, para Mianmar. A linha principal atravessa Laos, Vietnã, Camboja, Malásia e chega a Cingapura; o outro ramo chega à Tailândia.
Infraestruturas:	<ul style="list-style-type: none"> -Construção da linha D do gasoduto China-Ásia Central -Promover a construção e operação dos portos do Sri Lanka e o desenvolvimento e construção de parques industriais ao redor dos parques públicos.
Oleodutos e gasodutos transfronteiriços terrestres:	<ul style="list-style-type: none"> -Linha 3, 4 e 5 dos projetos de transmissão de gás natural do oeste-leste -Linha D do gasoduto da Ásia Central -Linha Oriental e Linha Ocidental do gasoduto China-Rússia.
Comunicação e energia	<ul style="list-style-type: none"> -Linhas de comunicação transfronteiriças inacabadas entre China e Mianmar, China e Tajiquistão e China e Paquistão. -O projeto de cabo de fibra óptica submarino em planejamento na direção do sudeste da Ásia -Planejamento, modernização e renovação do canal de informações PLC do Sudoeste e do canal de informações China-Rússia PLC.

Fonte: WANG, 2016, p. 84, tradução nossa.

Para organizar os recursos financeiros dos projetos envolvidos na iniciativa Cinturão e Rota, a China criou o chamado Fundo Rota da Seda. O Banco de Desenvolvimento da China, Banco de Exportação e Importação da China, Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (BAII) e as instituições que compõem o grupo do Banco Mundial, compõem o rol de instituições políticas e internacionais que integram apoio aos financiamentos dos projetos. Referente à Rota da Seda Marítima, a China criou o Fundo da Cooperação Marítima China-ASEAN e o Fundo de Cooperação Marítima China-Indonésia (XI, 2014, p. 352). Para os demais planos de cooperação oceânica (Mar da China Meridional e seus oceanos adjacentes) foi estabelecido um Plano Quadro Internacional, cujos recursos são provenientes do Fundo da Rota da Seda e do AIIB. As maiores contribuições para tais recursos são

realizadas pela China. (THE STATE COUNCIL THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2017).

Para os membros do Cinturão e Rota, a China estabeleceu um Centro Multilateral de Cooperação para o Financiamento do Desenvolvimento e o Marco de Sustentabilidade sobre Dívidas, uma vez que ao se instituir um sistema de financiamento dentro do Cinturão e Rota, o objetivo é que seja estável, diversificado a longo prazo, sustentável e que consiga ter níveis de risco que sejam controláveis. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a).

No final de junho de 2019, a China Export & Credit Insurance Corporation alcançou e garantiu um montante de 770,4 bilhões de dólares nos países do Cinturão e Rota e pagou indenizações de seguros de cerca de 2,87 bilhões de dólares; o Fundo Rota da Seda contribuiu com uma soma de quase 10 bilhões de dólares. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa).

De acordo com o Belt and Road Portal (2019a), a internacionalização do *renminbi* foi concretizada ao ter conseguido acordos bilaterais “de troca de moeda com 21 países do Cinturão e Rota, estabeleceu acordos de compensação de RMB [*renminbi*] com 7 países do Cinturão e Rota e assinou documentos de cooperação com autoridades reguladoras financeiras em 35 países do Cinturão e Rota”. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa). Os organizadores do Cinturão e Rota consideram que estão progredindo neste campo satisfatoriamente devido “as funções do RMB de pagamento internacional, investimento, transação e reservas melhoraram constantemente. O Sistema de Pagamento Interbancário Transfronteiriço (CIPS) cobriu mais de 60 países e regiões do Cinturão e Rota”. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa).

Compilar uma lista e/ou tabela de projetos de infraestrutura dos projetos à Iniciativa Cinturão e Rota é uma tarefa delicada, pois não há uma lista oficial e nenhum critério define o que é – ou não – parte da iniciativa. De fato, pode haver projetos financiados por empréstimos da China que não necessariamente se enquadram no Cinturão e Rota, e pode haver projetos com financiamento não chinês que ainda são considerados parte dele. Alguns foram concluídos, com a infraestrutura já operacional, como o Corredor Ferroviário Central que liga China, Mongólia e Federação Russa. Outros projetos – como a ferrovia que liga Aktau, no Cazaquistão, a Khorgos, na fronteira com a China – estão em construção e os estágios de implementação variam muito. Ainda outros projetos, como o Canal Kra na Tailândia, são incertos. Por isso a seguir, apresentamos alguns projetos do Cinturão e Rota divididos pelos corredores econômicos 2017-2019 com o objetivo de mostrar os tipos de projetos que são aceitos e priorizados.

Tabela 3 – Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia

Projeto	Países	Tipo de melhoria	Status	Detalhes
Corredor Ferroviário Central	Rússia Mongólia China	Ferroviário	Operacional	30/09/2018
Corredor Ferroviário Norte	Rússia Mongólia	Novo trem Reconstrução ferroviária	Planejamento	A construção começou na mina de carvão em Ovvot, com conclusão em 2019.
Corredor Ferroviário Oeste	Mongólia China	Novo trilho	Proposto	Proposta sob a política ferroviária nacional da Mongólia e declaração conjunta China-Mongólia-Rússia
Corredor Ferroviário Leste	Mongólia China	Novo trilho Reconstrução ferroviária	Proposto	Proposta e ainda em discussão. China, Rússia e Mongólia prontas para operacionalizar o acordo
Ponte Nizhnelenins koye	China Rússia	Novo trilho	Em construção	O lado chinês da ponte ferroviária já foi concluído. Enormes inundações atrasaram o trabalho no lado da Rússia. A Rússia completará seu lado em 2018
Corredor 1 à beira-mar (Primorye-1)	China, Rússia	Redução de custos de fronteira Reconstrução de estradas Nova estrada Novo porto marítimo	Operacional	
Corredor 2 à beira-mar (Primorye-2) Porto Zarubino	Mongólia China, Rússia	Novo trilho Redução de custos na fronteira Nova estrada	Operacional	Lançado este ano [2018]. A primeira sobrecarga de teste ocorreu em abril de 2018 e em setembro, uma nova linha de trânsito Hunchun-Zarabino-Ningbo foi aberta dentro do Primorye-2. O corredor liga Hunchun uma cidade fronteiriça na província de Jilin e o porto de Zarubino
Rodovia AH-3	Rússia Mongólia China	Nova estrada Melhoria na estrada	Operacional	O link foi testado para operação em agosto de 2016 e está em uso desde então

Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 136

Tabela 4 – Nova Ponte de Terra Eurásia

Projeto	Países	Tipo de melhoria	Status	Detalhes
Ferrovias de Carvão do Sul	Mongólia China	Novo trilho	Em construção	Obras civis em andamento na Mongólia, com conclusão prevista para 2019. Seção chinesa operacional
Ferrovias Khorgos-Aktau	Cazaquistão China	Novo trilho Redução custo de fronteira Novo porto marítimo	Em construção	A ferrovia liga aquele que em breve será o maior porto seco do mundo Khorgos (China) e o porto de Aktau (Cazaquistão). Quando estiver totalmente operacional, a ferrovia permitirá o transporte de carga ao longo do Mar Cáspio e do Cáucaso para a Europa e através da República Islâmica do Irã até o Golfo Pérsico
Trem Urumqi-Khorgos	China	Novo trilho	Operacional	Uma nova seção da ferrovia entrou em operação entre Khorgos e Urumqi
Estrada Urumqi-Khorgos	China	Nova estrada	Operacional	Algumas construções estão em andamento. Mas a estrada abriu e está operacional na China e através do Cazaquistão para o resto do interior
Estrada Khorgos-Almaty	Cazaquistão	Nova estrada	Operacional	
Rodovia P4/A17	Cazaquistão	Melhoria na estrada	Operacional	
Rodovia M36	Cazaquistão	Melhoria na estrada	Operacional	Atualmente em uso, mas o Cazaquistão ainda está embarcando em outras expansões e atualizações para a estrada
Estrada A2	Cazaquistão Uzbequistão	Melhoria na estrada	Operacional	A estrada de atualização vai de Almaty até Uzynagash. Continua como uma estrada de duas pistas para Shymkent
Estrada M32	Cazaquistão	Melhoria na estrada	Operacional	

Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 136

Tabela 5 – Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Oriental

Projeto	Países	Tipo de Melhoria	Status	Detalhes
Rodovia Tehran-Mashad	Irã	Melhoria na rodovia	Em construção	Projeto de eletrificação teve início em 2017 e está previsto para ser concluído em 48 meses
Trem de alta velocidade	Irã	Novo trilho	Em construção	Conclusão prevista 2021
Rodovia Kashgar-Tashkent	China Uzbequistão	Nova rodovia	Proposta	
Rodovia Sher Khan-Herat	Uzbequistão Afeganistão	Nova rodovia e trilho	Em construção	Extensão Termiz operacional desde 2012. Conclusão prevista para março de 2019
Trem Samarkand-Mashad	China Tajiquistão	Novo trilho	Operacional	
Estrada alternativa Norte-Sul	Quirguistão	Reconstrução	Em construção	
Rodovia Dushanbe-Afghan	Tajiquistão	Melhoria	Proposto	
Porto Baku	Cazaquistão Turcomenistão	Nova ligação marítima	Operacional	
Trem Baku-Tbilisi	Azerbaijão Geórgia	Melhoria	Operacional	
Porto Anaklia	Turquia Geórgia	Novo porto	Operacional	
Trem Tbilisi-Kars	Geórgia Turquia	Novo trilho	Operacional	Lançada em Outubro de 2017
Porto Ambarli	Turquia	Novo porto Nova ligação marítima	Operacional	
Porto Piraeus	Grécia	Grande expansão do porto	Operacional	

Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 136

Tabela 6 – Corredor Econômico China-Paquistão

Projeto	Países	Tipo de Melhoria	Status	Detalhes
Estrada Yarkant	China	Nova estrada	Proposta	
Rodovia Karakoram	China	Estrada reconstrução	Em construção	A reconstrução da rodovia China-Paquistão foi concluída em 2019. A rodovia segue a rota comercial histórica. As atualizações anteriores foram feitas fora do escopo da ICR depois que as inundações destruíram as estradas do Paquistão
Trem China-Paquistão	China Paquistão	Novo trem	Proposto	Estudo de viabilidade planejado
Expansão da Capacidade Havelian-Hyderabad (ML-1)	Paquistão	Melhoria	Em construção	
Expansão da capacidade Karachi-Peshawar	Paquistão	Melhoria	Planejado	Esta ferrovia conecta todas as principais cidades do Paquistão e é um transporte concluído até 2021
Trem Gwadar	Paquistão	Novo trilho	Planejado	

Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 137

Tabela 7 – Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar

Projeto	Países	Tipo de Melhoria	Status	Detalhes
Trem de alta velocidade Kunming-Calcutá	China Índia Mianmar Bangladesh	Novo trilho	Proposto	
Rodovia Dali-Lashio	China Mianmar	Novo trilho	Em construção	Em construção desde 2011, com conclusão prevista para 2021
Trem Kalay-Jiribam	Mianmar Índia	Novo trilho	Em construção	
Porto Kyaukpyu	Mianmar	Novo porto	Planejado	Em 8 de novembro de 2018, Mianmar e China concordaram em reduzir o projeto de US\$ 10 bilhões para US\$ 1,3 bilhão

Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 138

Tabela 8 – Corredor Econômico China-Península da Indochina

Projeto	Países	Tipo de Melhoria	Status	Detalhes
Canal Thai	Tailândia	Nova linha marítima	Em construção	Também conhecido como "Kra Canal". Forneceria alternativa ao ponto de estrangulamento do Estreito de Malaca
Porto Sihanoukville	Camboja	Novo porto	Em construção	O único porto de águas profundas do Camboja. Acompanhando zona econômica especial planejada
Ferrovias Burma	Tailândia Mianmar	Novo trilho	Planejamento	
Trem Vietnã-Camboja	Vietnã Camboja	Novo trilho	Proposto	Ainda em discussão, o trabalho na travessia ferroviária Bangkok-Phnom Penh começou
Trem de alta velocidade Kuala Lumpur-Singapore	Malásia Singapura	Novo trilho	Proposto	
Ferrovias Gemas-Johor	Malásia	Melhoria	Em construção	
Trem de alta velocidade Vietnã	Vietnã	Novo trem	Proposto	
Ligação Ferroviária da Costa Leste	Malásia	Melhoria	Em construção	O Ministro dos Transportes da Malásia relata que a atualização está 20% concluída, a ser concluída em 2022

Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 138-139

Tabela 9 – Corredor Econômico China-Península da Indochina: Projetos ferroviários selecionados na África.

Projeto	Países	Tipo de Melhoria	Status	Detalhes
Ferrovía Addis Abeba-Djibouti	Djibouti Etiópia	Novo trilho	Operacional	As operações comerciais começaram em janeiro de 2018. A ser operada por empresas chinesas até 2023 e depois pela Ethio-Djibouti Standard Gauge Rail Transport S.C., uma joint venture entre Djibouti e Etiópia
Ferrovía Addis Abeba-Nairobi	Etiópia Quênia	Novo trilho	Proposto	
Ferrovía Juba-Mombasa	Quênia Sudão	Novo trilho	Em construção	

Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 139

A China tem uma estimativa que de 2013 até 2018 mais de 2 mil projetos foram aprovados. Entre concluídos e em andamento. O primeiro projeto feito após iniciativa Cinturão e Rota ter sido lançada foi no Cazaquistão. O projeto do Porto de Lianyungang-Horgos conecta a cidade de Lianyungang a Horgos na fronteira com o Cazaquistão. É um ponto considerado estratégico ao comércio internacional. Além da construção do porto, foi feita a rodovia Lianyubgang-Horgos, considerada a mais longa da China. Este projeto conecta rotas marítimas do Leste com as rotas terrestres do Oeste (CGTN ESPAÑOL, 2021).

No dia 7 de fevereiro de 2022, em visita do presidente argentino à China, a Argentina assinou sua adesão à iniciativa Cinturão e Rota, tornando-se o vigésimo país da América Latina e Caribe a associar-se à iniciativa chinesa. No acordo firmado com a Argentina estão previstos investimentos na ordem de US\$ 23,7 bilhões, em diversas áreas. Segundo noticiou a imprensa, seriam firmados acordos para ao menos 25 projetos, na maioria planos de infraestrutura, que incluem obras de ampliação e reforma de linhas ferroviárias, além de programas de transporte, projetos de eletrificação, planos de instalação de uma planta industrial papelreira dentre outros. A Central Nuclear Atucha III é parte dessa agenda e será o primeiro investimento chinês em energia atômica na América Latina. A imprensa também falou sobre a expansão do projeto solar Cauchari, na província de Jujuy, noroeste do país, um acordo de energia nuclear e radioisótopos medicinais e alguns projetos no tipo de indústrias de alta tecnologia que são de interesse crescente para a China. (VALOR ECONÔMICO, 2022).

Outro projeto que está na segunda fase de sua execução é da usina hidrelétrica do rio Nam Mang entre Laos e China. É o primeiro projeto realizado por um investimento chinês para cobrir um rio inteiro. A Power China Corporation responsável pelo financiamento e construção vai administrar por 29 anos (JIANG, 2020).

Através do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura destacamos dois projetos. O primeiro projeto financiado pelo BAI foi no Cazaquistão para construir a usina eólica Zhatanas, a maior da Ásia Central. O BAI aprovou o financiamento no valor de US\$46,7 milhões. A responsável pela construção ficou com a China Power International Holding Limited, com o objetivo de gerar 319 gigawatts hora por ano para 1 milhão de residências no Cazaquistão, aliviando o fornecimento desta energia na região sul do país. E o primeiro empréstimo do BAI para o projeto verde para realizar a transição de energia para baixo carbono e melhorar a qualidade do ar em Pequim-Tianjin-Hebei, através da construção de um terminal de gás natural liquefeito em Tianjin. O projeto deve reduzir o consumo de carvão em 11,9 milhões de toneladas por ano e ajudar a melhorar a qualidade do ar, reduzindo as emissões relacionadas a queima de combustível fóssil nas três regiões. Além de ajudar a China a cumprir seus compromissos no Acordo de Paris (XINHUA ESPAÑOL, 2019).

Os projetos também visam incentivar o compartilhamento de dados como da Cooperação Lancang-Mekong. É um rio chamando pela China de rio Lancang e de rio Mekong por Laos, Mianmar, Camboja, Vietnã e Laos. A ideia é a China compartilhar dados hidrológicos do rio Lancang com os demais países do rio Mekong. Isso vai estabelecer uma plataforma de cooperação de compartilhamento de informações sobre a cooperação em recursos hídricos no rio para melhor enfrentar as mudanças climáticas. O objetivo cooperação é promover a conectividade do rio Lancang-Mekong com o novo corredor internacional do comércio terrestre-marítimo, que atravessa o oeste da China e liga o Sudeste Asiático ao continente euroasiático (XINHUA PORTUGUÊS, 2020; PORTUGUESE PEOPLE, 2021).

Em termos de ferrovia, merecem destaque a construção da Ferrovia Mombaça-Nairóbi e o Trem de Carga China-Europa. A Ferrovia Mombaça-Nairóbi é o maior projeto de infraestrutura na história do Quênia. Inaugurada em maio de 2017, a iniciativa Cinturão e Rota considera o trabalho feito pela China Road & Bridge Engineering Co., Ltd como exemplar ao entrar na África Oriental porque representou um projeto emblemático da capacidade produtiva na cooperação entre China e África (BELT AND ROAD PORTAL, 2018). Já o Trem de Carga China-Europa promove interação e interconectividade, pois houve aumento das viagens, diminuição no tempo da viagem da carga e dos custos. Representa acesso mais fácil ao comércio e a tecnologia (CGTN, 2021).

Outro projeto considerado exemplar é a zona franca do Porto de Gwadar. Localizado no corredor econômico China-Paquistão e inaugurado em maio de 2016, o investimento de mais de 250 milhões de yuans continua em andamento. A primeira fase deste centro comercial é destinada ao armazenamento e exposição. Na segunda fase o objetivo é construir um parque logístico, constituindo um centro de transações para os produtos chineses, a previsão é de 4 a 7 anos para sua conclusão (XINHUA ESPAÑOL, 2017).

De acordo com o Belt and Road Portal (2019a), as áreas de todos os projetos tiveram avanços, como por exemplo:

Ferrovias: A construção das ferrovias China-Laos, China-Tailândia, Jakarta-Bandung Railways, Hungria-Sérvia Railways e outras ferrovias avançou constantemente.

Porto: A construção do porto de Gwadar, porto de Hambantota, porto de Pireu, porto de Khalifa e outros vasos progrediu sem problemas.

Aviação: A construção da Rota da Seda Aérea foi acelerada e a China concluiu acordos bilaterais de transporte aéreo intergovernamental com 126 países e regiões.

Energia: A cooperação nas instalações de comunicação de energia e recursos foi intensificada, o oleoduto China-Rússia e o oleoduto China-Ásia Central têm operado de forma constante e o oleoduto China-Mianmar foi totalmente operado. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa).

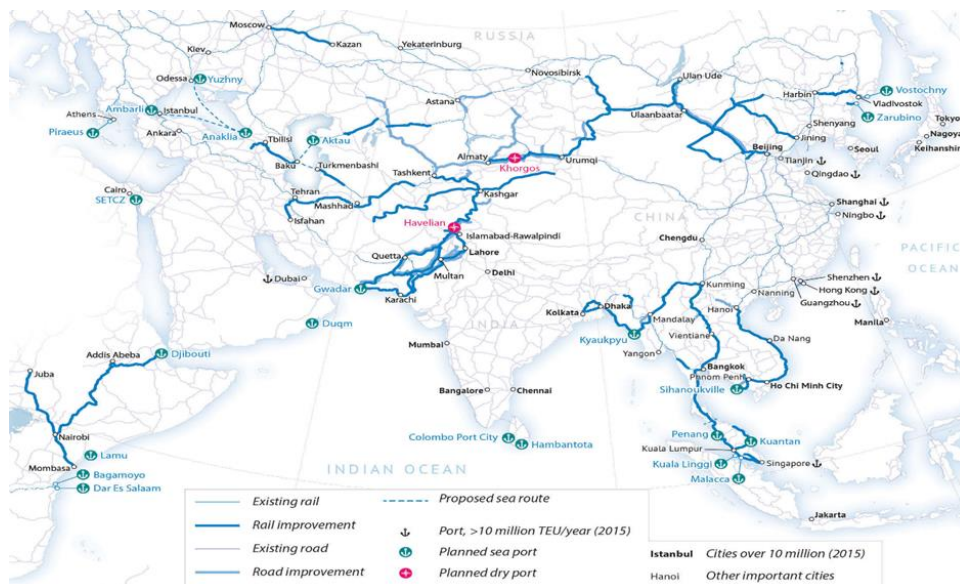
Os avanços chegaram ao exterior com a concretização da construção de três parques: 1) Parque Industrial China-Bielorrússia; 2) Parque de Cooperação Econômica e Comercial China-Egito e 3) Parque de Cooperação em Capacidade Industrial China-Emirados Árabes Unidos. Tais parques foram firmados a partir de mecanismos de cooperação entre empresas chinesas e os países escolhidos, “de acordo com o princípio de comercialização e legalização, para criar novas fontes de impostos e canais de emprego para esses países” (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa).

3.2.5 Financiamento

Como vimos anteriormente, a China é a responsável pelo financiamento dos projetos da Iniciativa Cinturão e Rota. Em sua grande maioria os projetos são aprovados com alto valor de recurso para sua execução por serem sobre grandes construções, como portos, estradas, rede de fornecimento de óleo e gás, ferrovia, aeroportos, dentre outros. Para propositura dos projetos a China preparou um suporte formado pelo Fundo Rota da Seda, bancos estatais chineses e o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura. Esses são os principais aportes financeiros do projeto. Segundo Mazzi (2019 p. 14) o maior volume de recursos vem do Fundo Rota da Seda que possui quatro instituições:

- 1) Administração Estatal de Política Externa, encarregada de 65% dos investimentos;
- 2) Corporação de Investimento da China, encarregada de 15% dos investimentos;
- 3) Banco de Exportação e Importação da China, responsável por 15% dos investimentos e, por fim,
- 4) 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 (MAZZI, 2019, p. 14).

Figura 4 – Iniciativa Cinturão e Rota: projetos e corredores



Fonte: WORLD BANK GROUP, 2019, p. 36.

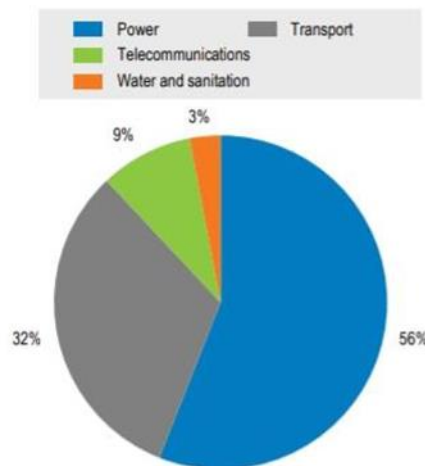
Podemos com a figura acima ter uma dimensão de quão grandioso é o volume de recursos necessários para a implementação do Cinturão e Rota. De acordo com Mazzi (2019, p. 13) até 2019 foram contabilizados aproximadamente 690 bilhões de dólares alocados nos projetos de infraestrutura e ainda analisando os dados de Mazzi (2019) há uma estimativa para que “entre 4 e 8 trilhões de dólares [sejam investidos] e poderá compreender 7 mil projetos de infraestrutura até meados de 2049” (MAZZI, 2019, 25).

Além de ter instituições financeiras e um escritório de coordenação, o sistema de financiamento da Iniciativa Cinturão e Rota possui uma rede de princípios orientadores, a saber: 1) Fortalecer o diálogo político e consolidar a cooperação: um sistema financeiro precisa de uma boa comunicação para prosperar, assim como de apoio dos países envolvidos, por mais que a China seja a idealizadora e a fonte financiadora, se faz necessário que os demais países participantes se envolvam em todas as etapas do processo de financiamento; 2) Autonomia dos países participantes na apresentação e análise de dados: os países ao longo do Cinturão e Rota podem determinar quais são as áreas precisam de desenvolvimento, elaborar suas próprias estratégias; 3) Recursos financeiros devem ser canalizados para impulsionar a economia local de cada país: pequenas e médias empresas devem ser beneficiadas quando um grande projeto for aprovado, há que ter um retorno econômico para o entorno do local; 4) Infraestrutura com papel de desenvolvimento econômico, social e sustentável: os projetos devem ser analisados sob o prisma das possibilidades de risco, caso não seja apropriado a ponto de comprometer a estrutura política e regulatória do país não deve ser implementado; 5) Priorizar o planejamento de fundos públicos, a execução das cinco abordagens do Cinturão e Rota amparados pelo fortalecimento da cooperação; 6) Agências de crédito à exportação e instituições políticas e financeiras devem apoiar o desenvolvimento do Cinturão e Rota com incentivos e compartilhamento de informações; 7) Projetos de infraestrutura de construção transfronteiriça financiados seja por empréstimos ou qualquer outra modalidade devem ter incentivos de bancos multilaterais de desenvolvimento e de instituições financeiras domésticas; 8) A participação de investidores deve ser proativa e visão de longo prazo; 9) Os mercados domésticos e internacionais devem diversificar a oferta de fontes de financiamento ao longo do Cinturão e Rota; 10) Com respeito as obrigações internacionais o setor bancário com todo o seu pacote de serviços deve ser expandido com a finalidade de contribuir com o processo de solicitação e aprovação de recursos para o projeto, além de diminuir barreiras burocráticas; 11) A inovação financeira deve acompanhar as necessidades de financiamento; 12) Os países ao longo de Cinturão e Rota precisam fazer rodadas de regulamentação financeira e supervisão transfronteiriça para melhorar os níveis de cooperação; 13) O sistema

de financiamento não deve ser hostil, nem discriminatório. Justiça e equidade devem permear as transações que devem ser transparentes; 14) Reduzir os impactos dos possíveis riscos dos projetos na proteção ambiental e 15) Todos os financiamentos que contribuem para o desenvolvimento do Cinturão e Rota devem beneficiar empresas e populações para o desenvolvimento sustentável e incluso. O financiamento deve ser usado para promover melhores condições em especial para criação de emprego em jovens, mulheres e pequenas e médias empresas (BELT AND ROAD PORTAL, 2017).

Todos os projetos precisam seguir essas bases e as instituições financeiras domésticas e internacionais são convidadas a seguirem no mesmo compasso.

Figura 5 – Investimento por setores



Source: ADB, 2017.

Fonte: MAZZI, 2019, p. 10.

Os setores elencados na figura 5 foram o destino dos recursos dos projetos de investimento em infraestrutura. Estas são as demandas de desenvolvimento mais requisitadas para que projetos sejam financiados: 56% energia; 3% água e saneamento básico; 9% telecomunicações e 32% transporte. A ideia de que a construção de pontes, estradas, ferrovias eram a principal fonte receptora investimento não é verdadeira quando Mazzi (2019, p. 18) nos conta que na Ásia a busca por desenvolvimento por energia é muito grande, uma vez que em torno de 400 milhões de pessoas não tem energia em suas residências e vivem sobre um permanente apagão.

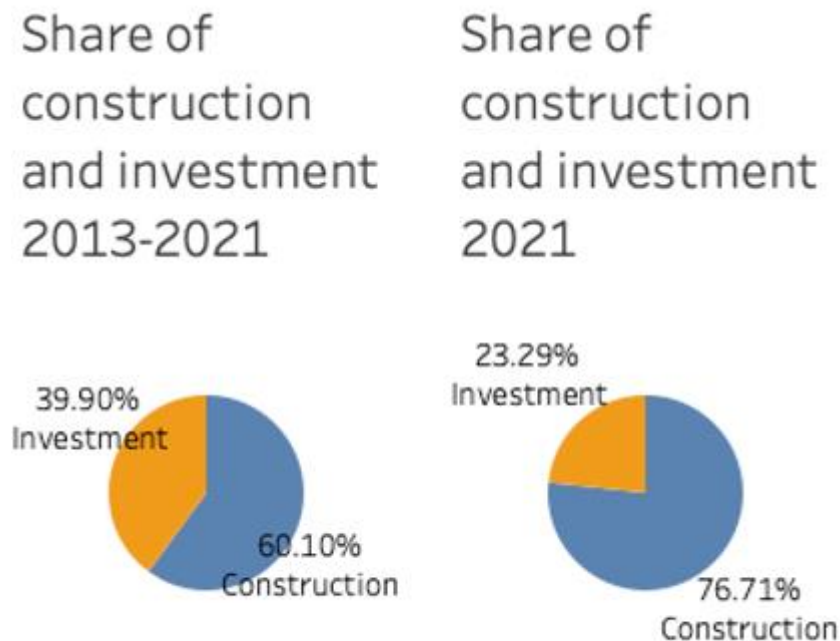
As premências de investimentos no setor de transportes aparecem em seguida, com 8 trilhões de dólares, representando pouco menos de um terço de investimento em infraestrutura necessários no continente asiático. Seguem-se, posteriormente, as necessidades de investimento em infraestrutura no setor das 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 (MAZZI, 2019, p. 18)

A desigualdade de desenvolvimento é tão grande no sistema internacional que é impressionante que até hoje nações ainda não tem uma estrutura básica para atender os direitos básicos de sua população. Para uma arquitetura internacional que até pouco tempo tinha somente às instituições de Bretton Woods como instrumento de financiamento para o desenvolvimento regional ter essa defasagem no desenvolvimento atual é uma demonstração de como o esse sistema não supre as demandas por desenvolvimento.

Desde a implementação da Iniciativa Cinturão e Rota o volume de investimentos foi muito grande e ainda o é, agora parece que os investimentos diminuiriam o ritmo para dar lugar as fases de execução do projeto.

Figura 6 – Construção e investimento 2013-2021



Fonte: NEPODIL, 2022, p. 7.

Acima podemos ver que o investimento em construção vem diminuindo enquanto muitos dos contratos de construção são financiados por meio de empréstimos concedidos por instituições financeiras chinesas e/ou empreiteiros, com o projeto frequentemente recebendo garantias por meio de instituições governamentais do país anfitrião (NEPODIL, 2022). Isso foi reflexo do período da pandemia de Covid-19.

De acordo com Nepodil (2022, p.13) atualmente há um deslocamento para África, Oriente Médio e América do Sul na preferência pelos investimentos e financiamento. A maior parte do financiamento de projetos globais é em energia renovável, mas o foco ainda permanece sendo de infraestrutura com energia e transporte.

Manter o financiamento é de extrema importância. De acordo com o Banco Mundial os projetos de transporte podem contribuir para tirar 7,6 milhões de pessoas da pobreza extrema e 32 milhões de pessoas em situação de pobreza moderada (WORLD BANK GROUP, 2019, p. 5-6). Ainda não divulgaram um meio de ter conhecimento de como e quais foram os requisitos da escolha de um projeto, essa transparência ainda não existe. Por esse motivo não conseguimos informações essenciais que envolve o setor de financiamento são valores exorbitantes.

A Iniciativa Cinturão e Rota apresenta riscos comuns a grandes projetos de infraestrutura expostos pela limitada transparência. Há necessidade de aumentar a transparência dos termos e condições dos projetos da Iniciativa Cinturão e Rota e melhorar a capacidade dos países beneficiários de avaliar essas condições. Há uma estimativa de que mais de 60% dos projetos financiados pelos chineses são alocados para empresas chinesas. Não há muita informação acerca do sistema do processo de seleção de uma empresa para realizar o projeto de desenvolvimento (WORLD BANK GROUP, 2019, p. 7).

3.3 Ações e Perspectivas

Desde 2017, a China promove o Fórum do Cinturão e Rota para a Cooperação Internacional. Em 2019, aconteceu dos dias 25 a 27 de abril, a segunda edição deste fórum que apresentou importantes dados e expectativas de eventos para os próximos passos da iniciativa. A realização e coordenação deste evento impulsiona a quantidade de acordos de cooperação assinados, bem como a participação de membros.

A China aponta que forneceu ajuda externa desde a realização do Primeiro Fórum, de modo que “prestou assistência alimentar de emergência no valor de 2 bilhões de *yuan*s aos países em desenvolvimento, aumentou o capital de US\$ 1 bilhão para o Fundo de Assistência à Cooperação Sul-Sul e implementou cem programas de “Alívio a pobreza” nos países do Cinturão e Rota” (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa).

Destacamos que foram assinados diversos documentos tanto bilaterais, como multilaterais de cooperação da seguinte maneira: (BELT AND ROAD PORTAL, 2019b).

- o Memorandos de entendimento: Guiné Equatorial, Libéria, Luxemburgo, Jamaica, Peru, Itália, Barbados, Chipre e Iêmen.
- o Plano de cooperação entre Programa de Assentamentos Humanos e Comissão Econômica das Nações Unidas para África com Sérvia, Djibuti, Mongólia, Moçambique, Etiópia, Papua Nova Guiné e União Africana.
- o Plano de Cooperação Indústria e Investimentos: Cazaquistão.
- o Plano de Cooperação de Transporte: Paquistão, Libéria, Nepal, Geórgia, Bielorrússia, Armênia, Arábia Saudita, Laos e Cazaquistão.
- o Plano de cooperação ciência, tecnologia e inovação: Níger, Paquistão, Namíbia, Maurício e Guiné.
- o Plano de cooperação para prevenir roubos, escavações clandestinas e importação e exportação ilícitas de bens culturais: Nepal e Romênia.
- o Plano de cooperação 2020-2022 Cinturão e Rota em áreas prioritárias com a Grécia
- o Plano de cooperação para construção e fortalecimento da cooperação entre Cinturão e Rota e a Siemens Aktiengesellschaft, da Alemanha.

Referente a Rota da Seda Marítima do Século XXI, acordos de cooperação também foram realizados. Por exemplo, o departamento de Correio da China assinou fortalecimento da cooperação nos serviços de entrega postal e expressa com Irã, Hungria e Paquistão. Firmou com a Organização Internacional do Trabalho, o Memorando de 2006, sobre Cooperação para a Implementação Eficaz da Convenção sobre o Trabalho Marítimo. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019b).

E sobre as ONGs:

A Rede de ONGs da China para Intercâmbios Internacionais lançará a Iniciativa do Cinturão e Rota Comunitária, incentivando ONGs ao longo do Cinturão e Rota a estabelecer 500 parcerias de cooperação e empreendendo 200 projetos de cooperação como forma de meio de subsistência em países em desenvolvimento ao longo do Cinturão e Rota. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019b, tradução nossa).

A seguir, uma lista com alguns dos projetos de investimento firmados durante o II Fórum do Cinturão e Rota para a Cooperação Internacional, em 2019.

Lista 2 – Projetos de Investimentos

Projetos de investimento	Países
Capacidade de produção e cooperação de investimentos	Cazaquistão, Egito, Moçambique, Camboja, Laos, Filipinas, Uganda
Terceira rodada para a cooperação de terceiros com o Tesouro da França	França
Segunda rodada de promoção prioritária com o setor industrial	República Tcheca
Prestação de finanças no Corredor Econômico China-Mianmar	Mianmar
Conexão ferroviária Nongkai-Vientiane	Tailândia e Laos
Ferrovia Musi-Mandalay. Estudo de viabilidade técnica	Mianmar
Plataforma de investimento	Arábia Saudita, Estados Unidos e China
Projeto Nacional de Rede de banda larga por fibra óptica	Omã
Projeto de Convenção Internacional e Turismo Cultural	Samarkand - Uzbequistão
Projeto de petróleo e gás	Uzbequistão
Projeto de Usina Termoelétrica Nam Dihn 1 Bot	
Ponte ferroviária transfronteiriça sobre o rio Heilongjiang	Rússia
Cooperação para o desenvolvimento e construção “Cidade Hareer e Cinco Ilhas”	Hareer - Kuwait

Fonte: tabela elaborada de acordo com as informações em BELT AND ROAD PORTAL. List of deliverables of Second Belt and Road Forum International Cooperation. Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/88228.htm>. 2019b.

No setor de transporte destacamos que a China Railways Express, até junho de 2019, atendeu 62 cidades chinesas com destino para 53 países, representando um total de 16 países. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a).

Figura 7 - Gráfico número de passageiros enviados de 2011 a 2018 pelo China Railways Express.



Fonte: BELT AND ROAD PORTAL. Six Years of “Belt and Road”! Number of China-Europe CR Express dispatched from 2013 to 2018. Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/105854.htm>. 2019a.

Tais dados obtidos incentivaram a assinatura de mais documentos de cooperação para dar continuidade a esse setor:

A Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da China emitiu a Declaração Conjunta sobre o Estudo dos Canais de Transporte Integrado Ferroviário China-União Europeia com a Comissão Europeia.

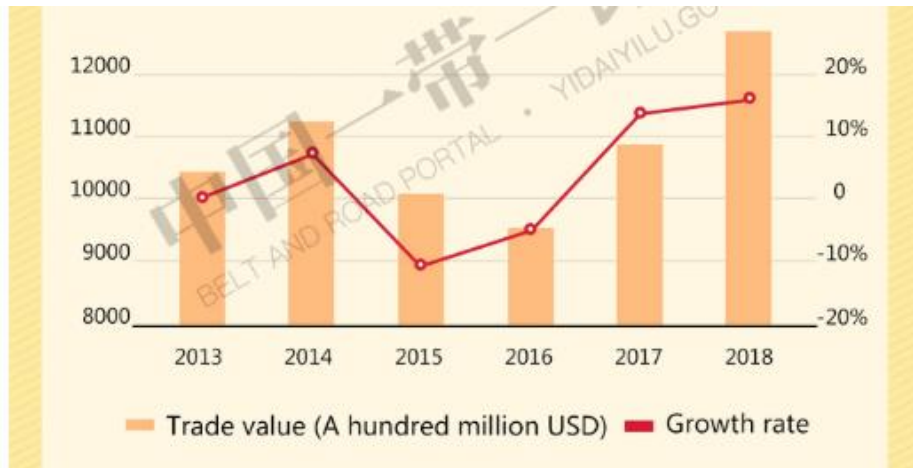
As sete ferrovias nacionais da China, Bielorrússia, Alemanha, Cazaquistão, Mongólia, Polônia e Rússia assinaram o Regulamento Interno do Grupo de Trabalho Conjunto para Transporte de trens de contêineres China-Europa. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019b, tradução nossa).

Alguns dados sobre o comércio e investimentos foram divulgados com a finalidade de demonstrar que o comércio está sendo desenvolvido, pois no período entre 2013-2018, o valor de transação comercial da China com os demais participantes foi de 6 trilhões de dólares, enquanto o valor do investimento direto da China foi de 90 bilhões de dólares. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a).

A proporção do valor comercial da China com os países do Cinturão e Rota no valor total do comércio exterior da China cresceu ano a ano de 25% em 2013 para 27,4%

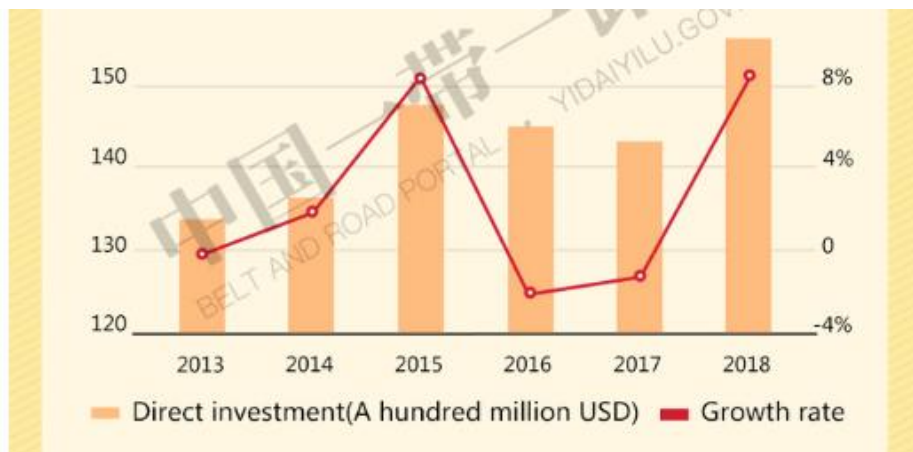
em 2018. China celebrou acordos bilaterais de investimento com mais de 50 países do Cinturão e Rota para promover a modernização do investimento bidirecional. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a).

Figura 8 - Comércio da China com os países do Cinturão e Rota de 2013 a 2018.



Fonte: BELT AND ROAD PORTAL. Six Years of “Belt and Road”! China’s trade with Belt and Road countries from 2013 to 2018. Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/105854.htm>. 2019a.

Figura 9 - Gráfico investimento direto da China nos países do Cinturão e Rota de 2013 a 2018



Fonte: BELT AND ROAD PORTAL. Six Years of “Belt and Road”! China’s direct investment in Belt and Road countries from 2013 to 2018. Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/105854.htm>. 2019a.

Além do Fórum Cinturão e Rota, a China promove a Expo Internacional de Importação da China, que faz parte do circuito de medidas dentro do Cinturão e Rota. “Com a participação de 172 países, regiões e organizações internacionais, além de 3.617 empresas. Mais de 800.000 visitantes conduziram negociações e compras, com um valor total de

transação de mais de 57, 8 bilhões de dólares” (BELT AND ROAD PORTAL, 2019a, tradução nossa).

A realização do Segundo Fórum da Iniciativa Cinturão e Rota foi muito importante porque a China pode apresentar novas propostas para melhorar a performance da iniciativa e enfatizar uma nova atitude mais sustentável em relação a construção dos projetos, focando em diminuir os impactos e riscos ambientais.

Iniciativa Cinturão e Rota aberta e transparente —a “Iniciativa de Pequim para a Rota da Seda Limpa” apela à cooperação internacional para promover a transparência e a integridade e combater a corrupção. A iniciativa enfatiza a implementação do BRI de acordo com os espíritos da Convenção das Nações Unidas contra a Corrupção e outras regras e estruturas legais internacionais; aumentar a abertura e a transparência do governo em formação; prevenir e resolver disputas comerciais e de investimento; promover a cooperação em finanças, tributação, propriedade intelectual e proteção ambiental; supervisionando de perto os projetos do BRI, incluindo uso estrito de leis e regulamentos relevantes em compras públicas; melhorar a conscientização e a capacidade dos países participantes e seus parceiros de desenvolvimento; e promovendo tratados de extradição bilateral e assistência jurídica mútua com base em convenções e tratados internacionais relevantes. Estes são importantes princípios consistentes com as boas práticas internacionais. A sua implementação bem sucedida requer mais operacionalização por meio de leis, políticas e diretrizes de contratação pública, resolução confiável de disputas sistemas e monitoramento e fiscalização de terceiros. **Iniciativa Cinturão e Rota Verde** – os “Princípios de Investimento Verde (GIPs) para o Cinturão e Rota” pedem a promoção da compatibilidade ambiental, resiliência climática e inclusão social sob o novo investimento da ICR projetos. Esses princípios estão alinhados com os objetivos da Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável e do Acordo de Paris. Eles refletem boas práticas internacionais em desenvolvimento verde, inclusivo e sustentável, incluindo a compreensão dos riscos ambientais, sociais e de governança; incorporar a sustentabilidade na governança corporativa; divulgação de informações ambientais; adotar a gestão da cadeia de suprimentos verde; e utilizando instrumentos financeiros verdes. A capacitação por meio da ação coletiva e o aprimoramento da comunicação com as partes interessadas também são princípios a serem promovidos. A China e outros países participantes da iniciativa Cinturão e Rota se beneficiariam da operacionalização desses bons princípios internacionais, harmonizando e alinhando seus padrões ambientais e sociais com as boas práticas internacionais e levando em consideração a natureza da rede ou corredor da iniciativa Cinturão e Rota ao avaliar os riscos ambientais e sociais e as opções de mitigação [...]. **Investimentos multilaterais em infraestrutura e conectividade**—O Ministério das Finanças da China e várias instituições multilaterais de desenvolvimento assinaram um memorando de entendimento para estabelecer uma plataforma de cooperação multilateral - o Centro de Cooperação Multilateral para o Financiamento do Desenvolvimento. Os signatários estão atualmente trabalhando juntos para estabelecer o Centro, que deverá mobilizar recursos para apoiar o compartilhamento de informações, capacitação e atividades de preparação de projetos. Esta é uma iniciativa importante para apoiar o desenvolvimento mais amplo de investimentos em infraestrutura e conectividade de alta qualidade seguindo boas práticas internacionais e fazendo uso da experiência das instituições multilaterais de desenvolvimento (WORLD BANK GROUP, 2019, p. 127, tradução nossa, grifo do autor).

Deste modo, as atividades dentro do projeto Cinturão e Rota estão longe de estagnar nos próximos anos. A cada novo ano a plataforma aproveita o crescimento de sua aderência para implantar novas demandas e aprofundar as já existentes. Por mais que venha diversificando suas linhas de atuação, fato é que os projetos em infraestrutura são o principal chamariz, seja pelos benefícios que promove, seja pelas implicações políticas, econômicas e geopolíticas que a iniciativa gera como será analisado a seguir.

3.4 Política Externa Chinesa e a Iniciativa Cinturão e Rota

A desagradável experiência com o século da humilhação imposta aos chineses marcada pelas agressões externas, desde as Guerras do Ópio, em 1839, até a invasão japonesa, em 1937, fez o foco central da política externa da China ser a manutenção da sua independência e integridade territorial. Do presidente Mao Zedong ao presidente Xi Jinping esta tem sido a linha mestra da política externa. Em 1982, Deng Xiaoping avisou que “Nenhum país estrangeiro deve esperar que a China seja seu vassalo ou vá aceitar qualquer coisa que seja prejudicial aos próprios interesses da China” (DENG, v. III, 1995, p. 13, tradução nossa) e durante o 18º Comitê Central do PCCh, em 2013, o presidente Xi Jinping discursou no mesmo sentido que “Nenhum país estrangeiro deve esperar que engulamos os frutos amargos que prejudiquem nossa soberania, segurança e interesses de desenvolvimento” (XI, 2014, p. 301).

A partir dessa perspectiva, o foco central da política externa foi estabelecido com os Cinco Pontos de Coexistência Pacífica em 1953, propostos pelo primeiro-ministro Zhou Enlai durante visita à capital Pequim de uma delegação indiana para discussão sobre o Tibete (ONUNAIJU, 2016, p. 158 apud PAULINO, 2017, p. 179). E eram os seguintes: 1) Respeito à integridade territorial; 2) Não agressão mútua; 3) Não interferência em negócios internos de cada país; 4) Igualdade e benefícios recíprocos e 5) Coexistência pacífica entre Estados com sistemas sociais e ideológicos diferentes. Esses cinco pontos são os princípios norteadores da política externa responsáveis por orientar a conduta internacional da diplomacia chinesa, conforme alude o Ministério das Relações Exteriores da China.

1) Os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica são normas básicas para coordenar as relações internacionais de forma justa e igualitária entre os Estados; 2) Os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica condizem da maneira mais compreensível e racional para se construir relacionamentos entre os Estados, já que se funda

basicamente na confiança e no respeito; 3) Os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica são o oposto do antigo pensamento das relações internacionais, ou seja, se apresenta como o oposto da “política do poder” e da construção de hegemonias pelas potências, construindo assim um sistema sempre baseado na igualdade, justiça e paz (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA, 2000, p. 5).

Apesar das bases da política externa - que se mantém as mesmas até os dias de hoje - terem sido definidas tão cedo na história da Nova China, isso não significou que a política externa permaneceu a mesma durante os mais de 70 anos de sua história. A principal mudança foi que o nacionalismo chinês passou a ser a principal força da política externa chinesa. Aqui, mais especificamente com a ascensão do presidente Deng Xiaoping com o processo de reforma e abertura, os interesses nacionais na China são colocados em primeiro plano a partir de uma visão mais pragmática.

Em conjunto para manter o foco central da política externa, a China prioriza uma política externa independente e de autodeterminação, em defesa do desenvolvimento comum, da paz e das relações baseadas em igualdade e benefícios mútuos, rejeitando qualquer prática de hegemonismo, de política de força, firmando compromisso com o princípio de não intervenção em assuntos internos dos outros países e proclama que jamais buscará o expansionismo e a hegemonia (XI, 2014, p. 322). De acordo com Onunaiju (2016, p. 168 apud PAULINO, 2017, p. 181) a principal premissa dessa política externa é se opor a qualquer ameaça à unidade nacional, como por exemplo, independência do Tibete e Taiwan, uma vez que a China entende que:

A soberania é um atributo fundamental e símbolo dos estados-nação, e Pequim sustenta que países soberanos têm o direito de escolher seu próprio sistema social, estabelecer independentemente sua política interna e externa e escolher seu próprio caminho de desenvolvimento nacional sem interferência externa. Do mesmo modo, com relação aos negócios internacionais a China tem em alta conta o direito de cada povo escolher seu próprio caminho de desenvolvimento, não interfere em negócios internos de outros países, não impõe sua vontade aos outros, nem permite que outros países de intrometam em seus negócios internos (ONUNAIJU, 2016, p. 168, apud PAULINO, 2017, p. 181).

Na ordem pós-Segunda Guerra mundial que prevaleceu liderada por Estados Unidos, a China não aceitou a imposição dos valores do Ocidente. Aliás, a China nunca apresentou um modelo que gostaria que fosse seguido pelos demais países da ordem internacional (BRONW, 2018, p. 84). Nas palavras de Kissinger (2011, p. 34) “o país nunca abraçou o ideal americano de universalismo e de disseminar seus valores pelo mundo”. Apesar de ter suas ressalvas as

instituições advindas do sistema de Bretton Woods, o atual primeiro-ministro Wang Yi reiterou o posicionamento da China de apoiar um sistema internacional que seja centrado nas Nações Unidas e uma ordem internacional cujos Estados Soberanos sejam sustentados pelo direito internacional (sistema Wesfália) e que não apoia uma ordem internacional baseada em regras, como é defendido por um pequeno número de países, liderado pelos Estados Unidos. (WANG, 2021).

Apesar dos diversos desafios domésticos e internacionais o processo de reforma e abertura de 1978 obteve êxito ao transformar a China em uma potência mundial em ascensão em um curto espaço de tempo. “Em pouco mais de 30 anos, fizemos com que a China se tornasse a segunda maior economia do mundo e que mais de 1,3 bilhão de pessoas deixassem de ter escassez material e passassem a ter uma vida moderadamente próspera no geral” (XI, 2019, p. 33). “Prosperidade comum” é o nome da atual orientação da política econômica do presidente Xi Jinping no qual para a resolução das questões internas prioriza fortalecer a China na busca pela paz, estabilidade, desenvolvimento e reforma e para as questões externas prioriza a construção de um mundo harmonioso, fincado na cooperação, na paz e no benefício mútuo (XI, 2014, p. 242).

A publicação do “Livro Branco sobre o Desenvolvimento Pacífico da China”, em setembro de 2011, trouxe ao mundo as principais orientações de sua política externa para a fase atual de desenvolvimento da China. Foi uma resposta à comunidade internacional acerca dos questionamentos levantados sobre os rumos de seu desenvolvimento e uma declaração de que persiste no caminho do desenvolvimento pacífico através da salvaguarda e defesa da paz mundial por meio de seu próprio desenvolvimento (XI, 2014, p. 320), sem sacrificar os interesses vitais do país e abrir mão de seus direitos e interesses legítimos (XI, 2014, p. 301).

Não é nada fácil encontrarmos o nosso caminho do desenvolvimento pacífico. Ele tem sido formado gradualmente mediante as árduas buscas e contínuas práticas do nosso partido desde a fundação da República Popular da China (RPC) em 1949, particularmente, desde o início da reforma e abertura em 1978. Nosso partido tem mantido sempre no alto a bandeira da paz sem hesitar em nenhum momento. Na prática ao longo do tempo, temos formulado os “Cinco Pontos de Coexistência Pacífica” e persistindo firmemente nesses princípios. Temos também estabelecido e implementado a política diplomática pacífica de independência e autodeterminação, além de assumir, diante do mundo, o compromisso solene de nunca buscar a hegemonia nem praticar o expansionismo e ser sempre uma força de defesa da paz mundial. São nessas práticas que devemos persistir, sem jamais vacilar. (XI, 2014, p. 300).

O desenvolvimento pacífico é a estratégia chinesa para seu desenvolvimento. Paulino (2012, p. 125) afirma que essa escolha é um espelho da tendência global para resolver os desafios globais que se tornaram a maior ameaça do sistema internacional, uma vez que uma guerra de proporções mundiais não beneficiaria ninguém e, portanto, paz e desenvolvimento são pautas extremamente importantes em meio a uma ordem internacional cada vez mais interligada em face de uma globalização econômica. Assim sendo, ainda de acordo com Paulino (2012, p. 122) a integridade territorial, a reunificação nacional, o sistema político escolhido pela Constituição da China, a soberania do Estado, a estabilidade social em geral e as salvaguardas básicas para garantir a sustentabilidade econômica e social são os principais interesses que guiam a política externa.

De acordo com o Livro Branco sobre o Desenvolvimento Pacífico da China, a política externa orienta-se pelos seguintes objetivos: 1) Promover a construção de um mundo harmonioso; 2) Prosseguir uma política externa independente de paz; 3) Promover um novo pensamento sobre segurança com confiança mútua, benefício mútuo, igualdade e coordenação; 4) Viver ativamente responsabilidade internacional e 5) Promover a cooperação regional e as relações de boa vizinhança (CONSULADO GERAL DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA EM SÃO PAULO, 2011).

A China vem mantendo essa orientação e quando o presidente Xi Jinping retomou o sonho chinês como lema, não somente de seu governo, como da nação foi preciso traçar alguma estratégia que impulsionasse a realização do sonho chinês e a iniciativa Cinturão e Rota serviu perfeitamente a este propósito, como visto no segundo capítulo. Assim como Cinturão e Rota surgiu das necessidades internas da China, para a agenda da política externa representou uma atualização do seu desenvolvimento. A dúvida em fazer a abertura ao exterior deixou de ser a maior preocupação. A questão agora é melhorar a capacidade dessa abertura, otimizando a captura dos recursos disponíveis no mercado internacional e melhorar sua performance nos litígios internacionais. E essas necessidades são amparadas pela iniciativa Cinturão e Rota.

Claro que esse movimento não começou com Cinturão e Rota, as políticas de reforma e abertura ainda estão em andamento. Por exemplo em 1999, o governo chinês lançou para o setor externo a estratégia Go Global, com o objetivo de incentivar o processo de internacionalização de suas empresas (RODRIGUES, 2020, p. 81) e a iniciativa Cinturão e Rota vem como um complemento dessa estratégia, pois a partir do momento que o governo chinês consegue trabalhar essas duas estratégias de forma funcional e ordenada, consegue

transformar o investimento oferecido pelo Cinturão e Rota em infraestrutura no exterior em uma alternativa de saída ao excedente da poupança (ROSALES, 2020, p. 94).

E assim como Cinturão e Rota se apresenta como um complemento de estratégias já definidas, após sua propositura e implementação, outras estratégias continuaram a ser traçadas. Só que agora isto é feito a partir de uma estratégia mais global, ou seja, sempre correlacionar novas estratégias com as capacidades do Cinturão e Rota. O Made in China 2025 é um bom exemplo dessa leitura. Proposto em 2015 para tornar a China uma potência manufatureira que incentiva as empresas estrangeiras a aumentarem os investimentos e estabelecerem centros de pesquisa e desenvolvimento no país e Cinturão e Rota tem canais de atuação para este propósito (XINHUA ESPAÑOL, 2018). Assim como o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura fundado em 2016 pela China. Além de ser uma outra fonte de recursos para o financiamento dos projetos do Cinturão e Rota é uma alternativa de instituição financeira do sistema de Bretton Woods sem a presença dos Estados Unidos.

A iniciativa Cinturão e Rota é parte integrante dos programas para realizar o processo de reforma e abertura iniciado em 1978, contudo representa um reposicionamento ligado aos interesses e necessidades da China de reduzir a dependência externa e por esse motivo consideramos que ao propor a iniciativa Cinturão e Rota a China procura fazer uma atualização do seu processo de desenvolvimento. Isto porque para os objetivos de desenvolvimento apresentados pela política externa, o desenvolvimento da iniciativa Cinturão e Rota em si é um importante projeto estratégico chinês que visa ampliar o processo de abertura ao exterior, melhorar o desempenho da diplomacia econômica nas instâncias internacionais, impulsionar a reforma e aprimoramento do sistema de governança econômica global, defender o sistema comercial multilateral, acelerar o processo de aplicação da estratégia de zonas de livre comércio e reconhecer direitos e deveres internacionais inerentes à capacidade e posição chinesa (XI, 2019, p. 242).

A execução da iniciativa Cinturão e Rota segue a agenda de reformas e abertura e está alinhado aos objetivos da política externa chinesa porque acordo com Zottele (2020, p. 290) os princípios basilares da iniciativa Cinturão e Rota estão em consonância com os princípios orientadores da política externa chinesa, ou seja, os Cinco Pontos de Coexistência Pacífica. E através da iniciativa Cinturão e Rota a política externa consegue promover o “fortalecimento do mercado, ampliação dos canais de comunicação, inovação para a produção sustentável e desenvolvimento ecológico, abertura pelo livre comércio bilateral e multilateral e reciprocidade em setores como saúde, cultura, educação, esportes, entre outros” (ZOTTELE, 2020, p. 291, tradução nossa).

Atualmente ser a segunda economia do mundo não retirou a China da posição de país em desenvolvimento. Ainda há um longo caminho para superar suas principais dificuldades internas e externas. O crescimento econômico e as trocas globais nas cadeias de valor não foram suficientes para melhorar seu alcance global. Nas palavras do presidente Xi Jinping “o nível da nossa abertura ainda não é muito alto e é ainda frágil nossa capacidade de utilizar bem os recursos dos mercados internacionais e domésticos” (XI, 2019, p. 241). Por isso, o entrelaçamento da história do sonho chinês com a iniciativa Cinturão e Rota é tão importante para a política externa da China. Os dois tem trajetórias e objetivos diferentes, mas existe uma relação de causalidade que se resume a como a China volta a ser um país respeitado no mundo. E esta é a maior estratégia da iniciativa Cinturão e Rota para a China e para o presidente Xi Jinping que tornou a iniciativa Cinturão e Rota um dos eixos principais de atuação do novo socialismo de Xi Jinping com características chinesas.

De acordo com Pautasso *et al* (2020, p. 38), a projeção em escala global da China é formada pelo sonho chinês, going global e mundo harmonioso e a partir dessa tríade a iniciativa Cinturão e Rota é um produto da cooperação internacional chinesa, cuja natureza é propor uma globalização mais inclusiva. Enrique Dussell Peters (2018) diz que a iniciativa Cinturão e Rota é um projeto que a China pretende oferecer ao mundo através da construção de uma globalização com características chinesas.

Sem nos apegarmos a uma definição específica do termo, consideraremos, neste trabalho, que a iniciativa Cinturão e Rota é um bem público internacional oferecido pela China ao mundo e que a posição chinesa com a propositura foi a de criar uma plataforma de cooperação em financiar projetos de infraestrutura promovendo o comércio desimpedido, integração comercial, conectividade de instalações, coordenações de políticas e laços interpessoais próximos. Consideramos que a palavra-chave do objetivo da China com Cinturão e Rota é o desenvolvimento comum. Essa é a essência do projeto no qual: 1) Promove e incentiva a reforma de mecanismos de governança global política, mas principalmente econômica. 2) Prioriza pela cooperação sul-sul e o desenvolvimento de relações ganha-ganha. 3) Fomenta a criação de novos rearranjos internacionais sem a presença dos Estados Unidos. 4) Busca a redução da dependência externa da economia doméstica chinesa ao mercado internacional. 5) Defende a promoção da paz e do desenvolvimento comum por meio de relações internacionais mais equânimes e inclusivas e 6) É uma resposta da política externa chinesa diante de sua ascensão como potência mundial e a onipresente rivalidade com os Estados Unidos.

Entendemos que o significado da iniciativa Cinturão e Rota para a China é sobre as ações que devem ser realizadas de dentro para fora a partir da narrativa do sonho chinês e da conclusão da construção da sociedade moderadamente próspera em todos os sentidos. A iniciativa Cinturão e Rota é uma ferramenta da política externa para alcançar o maior objetivo da China que figura com as metas do sonho chinês. É um projeto de grandes proporções que compreendemos que não tem a intenção de criar novos parâmetros no sistema internacional, mas de melhorar a cooperação regional que é tão conturbada com seus países vizinhos. Portanto, não vemos como adequado postular que através da iniciativa Cinturão e Rota a China vai moldar o sistema internacional aos parâmetros chineses. Primeiro que a China não quer acabar com o atual sistema, pelo contrário trabalha pela sua modificação, a ideia é não radicalizar. Segundo que a China quer ser aceita na ordem internacional por suas ideias, não por imposição. Não é da sua natureza converter ninguém aos seus valores culturais e religiosos, só que esse soft power é difícil de construir por razões sociais, por razões políticas. Aliás, uma das funções da iniciativa Cinturão e Rota é melhorar o soft power chinês. E terceiro a promoção da iniciativa Cinturão e Rota está relacionado ao desenvolvimento da China, não é sobre o desenvolvimento do mundo, isto é apenas um desdobramento da atitude chinesa de propor esta iniciativa.

O que queremos dizer é que a ideia inicial era a promoção do desenvolvimento com os projetos de infraestrutura. A motivação de propor a iniciativa Cinturão e Rota veio da possibilidade de viabilizar a realização do sonho chinês. A iniciativa Cinturão e Rota é com base na experiência chinesa, são projetos de infraestrutura. Em 2019, no documento para apresentar os resultados do Cinturão e Rota, “Progresso, Contribuições e Perspectivas da iniciativa Cinturão e Rota”, a China deixou bem claro que se trata de uma iniciativa da China, mas que pertence ao mundo.

Significa um processo de abertura, inclusão e desenvolvimento comum, não visa estabelecer o clube da China. Logo, está aberta a todos que queiram participar. A iniciativa visa desenvolvimento pacífico e a cooperação econômica, nada de alianças geopolíticas ou militares. A construção é baseada na deliberação comum, construção conjunta e co-fruição, e é guiada pelo espírito da Rota da Seda (paz e cooperação, abertura e inclusão, aprendizagem mútua e benefício mútuo. (BELT AND ROAD PORTAL, 2019c).

Portanto, a iniciativa Cinturão e Rota é um projeto chinês, financiado com dinheiro chinês, cuja distribuição de áreas a serem cobertas pelos projetos de infraestrutura são decididos pela China e cada país decide qual projeto melhor atende seus interesses, ao mesmo

tempo que os chineses não obrigam nenhum país a participar. A China também não exige exclusividade de participação ou de relacionamento. Aquela ideia frisada pelos americanos de que é preciso escolher um lado e que se não for o dele é automaticamente um inimigo em potencial, não faz sentido para a China já que é parceira da maioria dos países.

A experiência da China é que os projetos de infraestrutura diversos se convertam em benefícios as populações. Esta é a contribuição da China com Cinturão e Rota. A China está oferecendo projetos de infraestrutura para melhorar a qualidade de vida da população envolvida. Uma alternativa às instituições de Bretton Woods em uma globalização cada vez mais multipolarizada. É uma iniciativa orientada pelo pensamento chinês e que ao promovê-la a partir de um processo de inclusão e desenvolvimento comum o discurso do sonho chinês se adequa em poder ser o sonho do mundo por dois motivos. A China precisa de uma ordem internacional estável e pacífica para realizar seu sonho e por isso veicula que “a realização do sonho chinês trará mais oportunidades para outros países e contribuirá para a paz e desenvolvimento de todo o mundo” (XI, 2019, p. 644) e porque isso tem relação com a proposta de construção da comunidade de futuro compartilhado para a humanidade que a China propõe como alternativa à política de busca de hegemonia e de disputa entre as grandes potências. O fato de a China buscar seus próprios interesses não implica necessariamente que isto precisa ser feito à custa dos interesses dos outros.

O que a China quer construir com a iniciativa Cinturão e Rota é a comunidade de futuro compartilhado para a humanidade. A ideia de comunidade surgiu em novembro de 2012, no 18º Congresso Nacional do PCCh. Durante discurso do presidente Xi Jinping no debate geral da 70ª sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 2015, tivemos a oportunidade de entender que esse objetivo só poderá ser alcançado se houver desenvolvimento econômico, segurança, parceria, intercâmbio entre nações e construção de ecossistema saudável. Por isso “a abordagem chinesa é construir uma comunidade de futuro compartilhado para a humanidade para alcançar o desenvolvimento comum em benefício a todos”. (XI, 2019, p. 661).

Esse tema retornou para as Nações Unidas em 2017, “Construir uma comunidade de futuro compartilhado para a humanidade”. Nele a diplomacia chinesa reforça a busca por uma ordem internacional mais justa que busca pelo desenvolvimento e pela paz do mundo, cujo os princípios que devem reger essa comunidade de futuro compartilhado para a humanidade devem ser igualdade e soberania estabelecidos com o sistema de Vestfália, humanismo internacional determinado pela Convenção de Genebra, os propósitos e princípios postulados

pela Carta das Nações Unidas e os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica apresentados na Conferência de Bandung. (XI, 2019, p. 661).

Em 2018, no Simpósio do 5º aniversário da iniciativa Cinturão e Rota, o presidente Xi Jinping falou em promover a configuração da comunidade de futuro compartilhado para a humanidade com a iniciativa Cinturão e Rota porque tem condições de ir desde o esboço do planejamento de sua execução ao aprimoramento de seus detalhes, buscando se beneficiar de um desenvolvimento de qualidade.

Sendo assim, a China coloca a iniciativa Cinturão e Rota em uma posição de mecanismo de cooperação internacional, de desenvolvimento solidário, rechaçando acusações de dominação internacional por meio dos projetos de infraestrutura. Apesar de esse ser o discurso sobre a iniciativa Cinturão e Rota e ao ser colocado pela política externa como um dos meios de ação para o novo socialismo de Xi Jinping com características chinesas, a China tem conhecimento prévio que o mundo não vai abraçar tão facilmente a “modernização do socialismo com características chinesas” e Cinturão e Rota (BROW, 2018, p. 81). E nesse caso, o trabalho da política externa também envolve trabalhar para desmistificar alguns dos pontos elencados a seguir.

De acordo com Andréani; Herrera; Zheming, (2021 p. 4) os projetos de financiamento do Cinturão e Rota são vistos como “armas econômicas”, o que para eles é um argumento extremamente contraditório, porque a China não abre possibilidade para este argumento, a partir do momento que a política do desenvolvimento está presente com a aplicação de cooperação, vantagem compartilhada e apoio prioritário do desenvolvimento. Os autores salientam que a cooperação ainda está longe de ser perfeita, mas que as recompensas existem e são substâncias, como por exemplo na África, Nesse continente a China é acusada de praticar neocolonialismo, só importando matéria-prima e comprando terrenos e minas nos países, todavia em troca faz o que o ocidente raramente faz que é fornecer infraestrutura crucial, com financiamento para construção de hospitais, estradas. Na Europa a presença da iniciativa Cinturão e Rota não tem agradado a maioria que já visam a China como um concorrente estratégico, mas os países europeus que escolheram participar da iniciativa Cinturão e Rota são os atingidos pelas políticas de austeridade da União Europeia, sendo obrigados a reduzir seus déficits e dívidas. (ANDRÉANI; HERRERA; ZHEMING, 2021, p. 6). Por isso:

- a) os investimentos da China são considerados como um meio de desenvolvimento e
- b) os países europeus querem participar da iniciativa Cinturão e Rota porque estão

em estagnação econômica ou em considerável atraso no desenvolvimento como é o caso do lado leste e sul da Europa. Não é surpresa que 11 países da União Europeia e 17 do leste e sul da Europa aderiram à iniciativa Cinturão e Rota. (ANDRÉANI; HERRERA; ZHEMING, 2021, p. 6, tradução nossa).

A “diplomacia da armadilha da dívida” chinesa, termo que surgiu em um think tank no norte da Índia em 2017, e foi amplamente divulgado por um artigo de autoria de estudantes da pós-graduação da Universidade de Harvard intitulado de “diplomacia do livro da dívida chinesa” sob a alegação que “a China busca deliberadamente prender os países em uma teia de dívidas para garantir algum tipo de vantagem estratégica” (BRAUTIGAM, 2020, p. 4, tradução nossa). A China já reconheceu que a execução e planejamento dos projetos tem pontos que devem ser melhorados. Para esclarecer essa questão, durante o II Fórum Econômico do Cinturão e Rota, a China estabeleceu mecanismo para evitar este tipo.

Iniciativa Cinturão e Rota Sustentável—O Ministério das Finanças da China lançou uma Estrutura de Sustentabilidade da Dívida (ESD) para os países participantes da iniciativa Cinturão e Rota para promover seu desenvolvimento econômico e social sustentável enquanto assegurar a sustentabilidade da dívida. O ESD proposto baseia-se no ESD do FMI/Banco Mundial para Países de Baixa Renda. Embora o lançamento da ESD seja um passo na direção certa na iniciativa Cinturão e Rota, sua eficácia depende de se é como os países participantes e as instituições financeiras o utilizam. Atualmente, o uso da ESD na iniciativa Cinturão e Rota é voluntário. Além disso, a credibilidade da ESD dependerá de sua capacidade dos usuários de coletar dados relevantes, compartilhar esses dados com os envolvidos e tornar públicos os resultados da análise de sustentabilidade da dívida. (WORLD BANK GROUP, 2019, p. 127, tradução nossa, grifo do autor).

Uma das funções da iniciativa Cinturão e Rota é melhorar o desempenho e alcance do soft power chinês. Todavia, alguns países que não estão de acordo com o projeto Cinturão e Rota acusam a China de exportar seu modelo educacional, principalmente com a Rota da Seda Acadêmica. Na visão de Andréani, Herrera e Zheming (2021, p. 7) isto é querer coibir uma prática que já acontece com os Estados Unidos usando suas empresas transnacionais para disseminar cultura, estilo de vida e usando da extraterritorialidade de sua lei em bancos estrangeiros e concorrentes. (ANDRÉANI; HERRERA; ZHEMING, 2021, p. 7).

Independente das críticas, a China segue firme na sua convicção sobre a natureza e propósito da iniciativa Cinturão e Rota. O que a comunidade internacional parece não entender é que o pragmatismo chinês permite praticamente tudo. A China está disposta a cooperar. Não existem regras. A China não permite, por exemplo, que um cidadão japonês compre terras em seu território, mas se outros países permitem esse tipo de transação em seus

territórios e a China compra terras, por exemplo na Argentina e no Brasil, recebe duras críticas. Isso faz parte das particularidades da China.

Como ensina Duqing (1990, p. 12) a política externa é a continuação da política interna e a narrativa do sonho chinês desmembrado na meta dos dois centenários concede à política externa ao propor a iniciativa Cinturão e Rota a ferramenta mais completa para exportar ao mundo a história do sonho chinês (BRONW, 2019, p. 79). Para tanto, a iniciativa Cinturão e Rota foi incluída na Constituição do país, em 11 de março de 2018.

De acordo com Brown (2019, p. 79) a iniciativa Cinturão e Rota é um grande projeto que demonstra os aspectos estratégicos do presidente Xi Jinping e como seu tom doméstico afeta seu relacionamento com o exterior. Por isso, a iniciativa Cinturão e Rota também é uma estratégia para a política interna do país. Conforme apontamos anteriormente, foram as demandas internas que motivaram a propositura da iniciativa Cinturão e Rota. Melhorar o desenvolvimento de outras regiões do país, promover o desenvolvimento de infraestrutura, captar novos canais de abastecimento e parceiros comerciais para atender as necessidades de sua população, bem como exportar o que fica como excedente, etc.

O que queremos destacar aqui é que a iniciativa Cinturão e Rota para o plano doméstico faz parte da grande estratégia do presidente Xi Jinping. De acordo com Khan (2018 p. 212), essa estratégia significa a busca pela segurança nacional porque segurança e estabilidade social são essenciais para que uma reforma e um desenvolvimento tenham sucesso. O objetivo dessa grande estratégia é proteger o Estado (Khan, 2018 p. 245), o que não é uma novidade, uma vez que os presidentes anteriores também priorizavam essa abordagem.

Agora o que está diferente é que a ascensão da China como potência mundial ao mesmo tempo que trouxe muitos benefícios também aumentou suas fragilidades. Houve uma ascensão do extremismo islâmico na região, conturbado relacionamento com seus países vizinhos seja pelo histórico regional, seja pela disputa dos mares das ilhas ao sul do Mar da China, problemas ambientais cada vez mais evidentes, rivalidade com os Estados Unidos, ou seja, o presidente Xi Jinping enxerga a necessidade de fortalecer a China internamente promovendo a busca pelo crescimento contínuo, pela luta contra a corrupção.

O principal vetor da estratégia da China é otimizar a segurança nacional e fortalecer sua atuação internacional porque à medida que os interesses nacionais da China se tornam cada vez mais internacionais, as questões geopolíticas, econômicas e de segurança atuais se tornam preocupação para a segurança nacional. Nesse sentido, o sonho chinês se tornou a

narrativa ideal para guiar e mobilizar toda a China para atingir o estágio superior de modernização com a iniciativa Cinturão e Rota.

Por isso, na visão de Khan (2018, p. 232), o presidente Xi Jinping continua procurando apoio entre os países em desenvolvimento para a restauração da nação chinesa porque o presidente Xi Jinping sabe que estes países desempenham um papel importante para o equilíbrio de poder favorável à China. E é justamente por dessa decisão que “a iniciativa Cinturão e Rota e o Banco Asiático de Desenvolvimento em Infraestrutura são as materializações das respectivas decisões de política externa” (APANGO, 2018, p. 98, tradução nossa). E isso é um ponto importante para a economia doméstica chinesa, uma vez que a China vem buscando substituir importações e autossuficiência com relação a produtos de alta tecnologia, em especial com os Estados Unidos.

A atitude de procurar apoio é fundamental para manter a China no caminho do desenvolvimento pacífico. De acordo com Paulino (2012, p. 99) o fato de a China optar pela estratégia de desenvolvimento pacífico não elimina, entretanto, por si mesmo as causas de possíveis conflitos e divergências. A região do sudeste asiático tem muitos problemas de segurança, como por exemplo, disputa por territórios no Mar do Sul da China; ascensão de potências nucleares; acesso a recursos naturais particularmente, água e petróleo; questões envolvendo energia e insumos; presença de país extrarregional, divergências fronteiriças, dentre outros.

A cooperação econômica com a iniciativa Cinturão e Rota é uma forma de construir um ambiente regional pacífico com todos os seus vizinhos. No caso da disputa pelas ilhas no Mar do Sul da China, Vietnã, Malásia, Taiwan e Filipinas não aceitam que as ilhas Spratty são naturalmente parte do território chinês, por razões históricas com a dinastia Han e Ming que realizaram expedições nas ilhas, conforme alega a China. (RUBIOLO, 2011, p. 77). Ainda há presença do Japão com quem disputa ilhotas de seis quilômetros quadrados, as ilhas Senkaku/Diaoyu, que desde o século XIX são objeto de disputa entre os dois países. (PAULINO, 2012, p. 98). Acrescente-se a isso, a presença dos Estados Unidos na região, que tentam se colocar como aliados estratégicos de grande parte dos países no entorno da China. Estamos falando de uma região que:

[...] estima-se que mais da metade da frota petrolífera e da frota comercial mundial passem pelo MSCh [Mar do Sul da China] todos os anos. Isso ocorre devido à localização geográfica: a área não é só caminho mais curto partindo do Oriente Médio e da África, importantes fornecedores de petróleo e recursos naturais, em direção à Ásia, mas também dá acesso ao Sudeste Asiático que reúne os principais exportadores de manufaturados da economia mundial. (PINOTTI, 2015, p. 165).

A iniciativa Cinturão e Rota é uma nova alternativa de resolução de conflito nessa questão. A China não vai abrir mão das ilhas, já que para ela se trata de um assunto de integridade nacional, contudo quer resolver por meios pacíficos. Novas rotas marítimas e portos podem fomentar a cooperação e promover nesse sentido uma governança cooperativa, criando mecanismos de diálogos de alta categoria sobre o mar, estabelecer mecanismos de cooperação e fortalecer a cooperação com mecanismos multilaterais e intercâmbios.

Nesse sentido, a China propõe a construção de um novo modelo de relações internacionais a partir de três pontos: respeito mútuo; igualdade de justiça com respeito ao multilateralismo, ao sistema das Nações Unidas e da promoção pela cooperação ganha-ganha nas relações internacionais. Nesse último ponto é entra a iniciativa Cinturão e Rota. Em 2015, o primeiro-ministro Wang Yi declarou que a prioridade da política externa é constituída por uma prioridade e duas linhas, sendo a prioridade promover a iniciativa Cinturão e Rota e as duas linhas são paz e desenvolvimento.

Ao persistir com o desenvolvimento pacífico a China afirma que quer agir de uma forma responsável. As tropas chinesas no exterior estão em missão de paz e não possui bases militares fora de seu território. Com essa perspectiva, a diplomacia chinesa estabelece uma meta, uma plataforma, uma rede e uma responsabilidade.

Uma meta significa construir uma comunidade de mundo compartilhado sob uma visão diferente da visão ocidental de Hobbes, Maquiavel e equilíbrio de poder da conjuntura internacional. China vê o mundo como um só, com o mesmo destino, de melhorar a vida de todos. Uma Plataforma é representada pela iniciativa Cinturão e Rota que se apresenta como uma solução para suprir o déficit de desenvolvimento de nível mundial. Não é uma plataforma geopolítica e sim de integração de circulação interna e externa, ou seja, essa circulação é referente aos valores de produção. A iniciativa Cinturão e Rota deve perdurar por anos como afirma Khan (2018, p. 219), é uma mensagem para os seus países regionais que podem resolver seus próprios problemas sem os Estados Unidos.

Uma rede: chamada de parcerias a nível mundial. 1) Concertação de relações com outras potências como EUA para estabelecer a situação internacional e pode favorecer o desenvolvimento econômico social. 2) Vizinhança: China tem uma situação geopolítica muito complexa. É fundamental ter uma harmonia e com cada um é um problema marítimo e fronteira diferente. A China quer ir pela via do diálogo e sem interferência de terceiros sobre o Mar do Sul da China. 3) Cooperação com países em desenvolvimento, cooperação sul-sul no qual a China vai continuar esse status por muito tempo, logo tanto no bilateral quanto no sistema internacional os interesses são os mesmos. E uma responsabilidade: o

mundo está pedindo por mais responsabilidade por parte da China. Reforma e construção de governança global onde a China não vai revolucionar esse sistema porque muitos mecanismos são importantes, mas de outro lado alguns não estão respondendo para a política econômica e social. Nesse sentido a China requer: 1) Reforma da ONU; 2) OMC precisa melhorar sua representatividade de países desenvolvidos versus em desenvolvimento; 3) Revisão das cotas do FMI; 4) G-20 precisa ser aperfeiçoada e 5) Defende maior engajamento de novos mecanismos BRICS, BASIC. A China acredita que pode contribuir, mas sempre ouvindo os outros países.

Assim, é preciso considerar, que a iniciativa Cinturão e Rota é um projeto chinês baseado na defesa de um sistema econômico mundial de tipo aberto e a materialização de um desenvolvimento diversificado, independente, equilibrado e sustentável. É também uma proposta chinesa destinada a aprofundar a cooperação regional, reforçar o intercâmbio e o aprendizado mútuo entre as civilizações e manter a paz e a estabilidade no mundo. Essa é a visão da política externa com a iniciativa Cinturão e Rota.

4 A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA NO CONTEXTO DA DISPUTA ENTRE CHINA E ESTADOS UNIDOS

Desde a retomada das relações diplomáticas entre China e Estados Unidos acompanhamos uma relação bilateral com momentos de cooperação e rivalidade. O papel da China como global player conquistado após sua ascensão como potência mundial, contribuindo para um deslocamento das relações internacionais do ocidente para o oriente, conforme nos aponta Arrighi (2008) fez com que o tom do diálogo ficasse mais áspero diante da insatisfação americana com a presença da China no sistema internacional. Atualmente a rivalidade é mais latente que nunca.

Como o objetivo de frear a atuação da China nas relações internacionais, os Estados Unidos alimentam a rivalidade disseminando um discurso de Nova Guerra Fria na tentativa de manter a hegemonia global estabelecida após a Segunda Guerra Mundial. Esse posicionamento americano ficou claro com o discurso anti-China, estabelecido no governo do presidente Donald Trump e nem mesmo à eleição do democrata Joe Biden mudou essa perspectiva. O discurso apenas deixou de ser declarado para um tom mais velado. Foram criadas instâncias de segurança com o mesmo intuito, como por exemplo, o Diálogo de Segurança Quadrilateral (QUAD) formado por Estado Unidos, Índia, Austrália e Japão e o AUKUS uma aliança militar tripartida entre Estados Unidos, Austrália e Reino Unido (PAIVA, 2022, p. 54).

Uma demonstração de como os Estados Unidos tinham pretensões de se manter nesse discurso veio com o aumento da atividade militar na Ásia, com uma pressão massiva sobre o Mar do Sul da China e a disputa por territórios e ilhas, e, também os primeiros dias do governo Joe Biden foram marcados por declarações e ações contra a China, conforme aponta Foster (2021, p. 4-5).

- Os Estados Unidos, no dia 22 de março, junto a alguns aliados, como Canadá e União Europeia, sob a alegação de suspeitas de práticas reiteradas de violações aos direitos humanos na cidade de Xinjiang, decidiram impor sanções a quatro autoridades chinesas;
- Dois dias depois, os representantes dos países participantes da OTAN enfatizaram a China como um país inimigo em comum. Firmaram clara oposição ao que foi chamado de “ameaças autoritárias à ordem internacional baseada em regras” como forma de apoio aos parceiros e aliados na Ásia;

- No campo das relações bilaterais entre China e Estados Unidos, o presidente Joe Biden surpreendeu a imprensa com a declaração de que “Xi [Jinping, o presidente da República Popular da China] não tem um osso democrático - com um minúsculo ‘d’ - em seu corpo” e se referiu a ele como um “autocrata” (FOSTER, 2021, p. 5);
- A disputa nas relações comerciais ficava mais acirrada, uma vez que representantes do setor comercial dos Estados Unidos anunciaram que o país não tinha pretensões de retirar as tarifas comerciais que foram implementadas durante o governo de Donald Trump referente aos produtos chineses importados com destino aos Estados Unidos. Isto afetou as exportações chinesas e tinha o objetivo de tirar as empresas multinacionais das cadeias de valor da China;
- As alegações de violação aos direitos humanos continuaram em 30 de março. Em relatório anual de direitos humanos, mesmo sem apresentar provas e evidências comprobatórias os Estados Unidos acusaram a China de cometer “genocídio de crimes contra a humanidade”;
- A posição de declarações e ataques à China continuaram no mês de abril. O mais surpreendente foi que os Estados Unidos romperam com a China o acordo dos Três Comunicados⁷, no momento que os Estados Unidos organizaram uma reunião pública com autoridades e representantes do governo com autoridades de Taiwan, além disso no início do mês empresas de supercomputação foram colocadas em uma lista negra;
- Em 5 de maio, durante da cúpula do G-7 os países fizeram duras críticas ao modo com o qual a China decide tratar seus assuntos internos e se posicionaram como os defensores pela manutenção da ordem internacional baseada em regras;
- Durante reunião do Conselho de Segurança das Nações Unidas, em 7 de maio, os Estados Unidos com declarações indiretas à China afirmaram que “a jurisdição doméstica não concede a nenhum estado em cheque em branco para escravizar, torturar, desaparecer, limpar etnicamente seu povo ou violar os direitos humanos de qualquer forma” (FOSTER, 2021, p. 5) tendo em vista que a reunião fora presidida pelo primeiro-ministro chinês Wang Yi;
- E para fechar esse período, em 26 de maio, por causa da teoria de que o vírus da Covid-19 tenha sido produzido em laboratório, o presidente Joe Biden ordenou uma

⁷ Na década de 1970, época na qual os Estados Unidos não reconhecem Taiwan como um país independente e soberano, firmaram em meio a retomada de suas relações diplomáticas o acordo Três Comunicados onde “os Estados Unidos evitarão todos os contatos oficiais com Taiwan, que a China considera parte de Um China, com dois sistemas de governo” (FOSTER, 2021, p. 5).

investigação e o Conselho de Segurança Nacional dos Estados Unidos declarou que “o período que foi amplamente descrito como envolvimento [com a China] chegou ao fim” (FOSTER, 2021, p. 5) no que tange aos assuntos referentes países do Indo-Pacífico.

No outro lado as lideranças chinesas rechaçam o discurso da Nova Guerra Fria e às constantes acusações de que seus atos estão repletos de intenções de disputa pela hegemonia e imposição de seus valores e crenças. Durante discurso no Alaska, em uma reunião com os Estados Unidos, em março de 2021, o primeiro-ministro Wang Yi buscou deixar claro que a China não aprovava à atitude norte-americana de ação e imposição

Não acreditamos em invasão pelo uso da força, para derrubar outros regimes por vários meios ou para massacrar o povo de outros países... o uso da força ou a hegemonia financeira criou obstáculos para as atividades comerciais normais e os Estados Unidos também têm persuadido alguns países a lançar ataques à China. A China se opõe firmemente à interferência dos EUA nos assuntos internos da China (FOSTER, 2021, p. 3).

E como contrapartida, a China busca novas alternativas que ofereçam a oportunidade de acessar novos mercados, realizar parcerias e projetos de cooperação que não precisam necessariamente envolver os Estados Unidos, no anseio de prosperar no caminho que escolheu para o seu desenvolvimento e requisitando o fim da soma zero nas relações internacionais.

4.1 Conflito Estados Unidos e China

Diante de uma ordem internacional fragilizada e uma Europa destruída com o fim da Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos se firmaram como uma superpotência no sistema internacional e em sequência embarcaram na disputa política e ideológica com a União Soviética, que dividiu o mundo em dois blocos, capitalista e socialista, configurando o período marcado pela Guerra Fria, cujo símbolo de sua dissolução foi a queda do muro de Berlim, em 1989. Com o fim da União Soviética, os Estados Unidos se tornaram o país com maior poder em suas mãos, nenhum país tinha condições de ser seu rival econômico, político, militar, ciência e tecnologia, dentre outras áreas. E essa condição permaneceu assim por muito tempo.

O advento da China ao processo de globalização, com adesão na OMC e sua ascensão como potência mundial no sistema internacional alterou a configuração estabelecida. Nesse

momento os Estados Unidos passam a dividir a balança de poder mundial com a China – e também com outros países, principalmente após a crise de 2008 que propiciou a emergência de novos atores no cenário e decisões internacionais – sendo difícil de ser superado apenas na área militar.

Portanto, diante da presença chinesa vista pelos Estados Unidos como uma eminente ameaça a sua hegemonia, os americanos tentam frear a atuação da China o que tem causado tensões e rivalidades no relacionamento bilateral. O principal argumento americano contra a China é o discurso de uma Nova Guerra Fria, colocando a China em uma posição de ameaça ao mundo, cuja pretensão é de angariar a hegemonia para si. Como vimos anteriormente a China não apresenta nenhuma das pretensões alegadas, o caminho que a China trilha é avesso a interferência em assuntos internos de outros países, busca por seu desenvolvimento pacífico. A verdade é que os Estados Unidos não querem perder sua atual posição para nenhum país, pois tendo como base “sua própria experiência histórica de disputas por hegemonia, passam se preocupar com a ascensão chinesa e ver a China como uma ameaça ao seu domínio global” (PAULINO, 2017, p. 178).

O discurso de nova Guerra Fria não é adequado. As circunstâncias e atual momento é totalmente diferente daquela época.

A rivalidade atual entre Estados Unidos e China não é baseada em divergências ideológicas, como foi a Guerra Fria entre americanos e soviéticos, mas em diferenças de poder e propósito. Apesar de Washington e Pequim entenderem governança de maneiras distintas, nenhum dos dois almeja substituir o outro. Suas economias têm um nível de simbiose tão elevado que um eventual rompimento entre ambas seria impensável. [...] a forma como a relação bilateral será conduzida pelas lideranças das duas potências definirá os contornos da política e economia internacionais no século XXI. (SHANNON, 2020, p. 3).

É observar conforme aponta Kolout e Costa (2022, p. 71) que a relação de poder e interação entre Estados Unidos e China em nada lembram o confronto bipolar da Guerra Fria, sendo que a natureza da relação é um arranjo sem precedentes na ordem mundial. Trata-se de um relacionamento que interfere na dinâmica das relações internacionais.

A capacidade de cooperação, ou a disposição de confrontação entre Pequim e Washington, terá a força de modular os contornos desta Era. Os reflexos dessa complexa rivalidade já são, na realidade, sentidos nos mais variados tabuleiros internacionais e nas pressões diplomáticas exercidas pelos dois lados em todas as regiões do globo. Crê-se, cada vez mais, que a rivalidade ou a competição entre a China e os EUA moldará o futuro do mundo em todas as dimensões. (KOLOUT, COSTA, 2022, p. 72).

Esse é o contexto atual do relacionamento entre Estados Unidos e China. Uma relação de interdependência e rivalidade, cujo resultado de suas ações trazem incertezas sobre o que ainda veremos acontecer nesse século. Ambos sabem que esse relacionamento é importante para os dois lados, a grande dúvida é qual rumo prevalecerá. Além de estudos que nos dê uma margem de possíveis cenários, o que nos resta é esperar.

Para compreender melhor o contexto de inserção da Iniciativa Cinturão e Rota nas relações entre Estados Unidos e China, vejamos um breve antecedente desse conflito nos últimos governos.

O conflito entre Estados Unidos e China ganha uma presença mais forte dos americanos em territórios asiáticos, marcando sua atuação e buscando limitar a influência regional da China. De acordo com Pontes (2021, p. 141) o presidente Barack Obama percebeu que as incursões feitas nos últimos anos no Oriente Médio com conflitos e a campanha de Guerra ao Terror fez com que os países da Ásia entendessem que a região não era mais uma prioridade da política externa americana, mais de uma vez não teve a presença de autoridades americanas em fóruns regionais e por isso Barack Obama decidiu que a primeira prioridade para mudar esse contexto seria o de reconstruir seu poder na região. Exemplos foram a proposição da Parceria Trans-Pacífico e a política do pivô para Ásia.

A política do pivô americano para a Ásia é sempre lembrada quando se trata da política externa americana para a China que foi de 2009 a 2016. Segundo Oliveira (2021, p. 12) essa política tinha por objetivo de atender aos interesses econômicos dos Estados Unidos em reconstruir sua cooperação e suas relações em âmbito amistoso entre os países, mas que na verdade se tornou uma política de cunho militar e de segurança. Uma estratégia americana para lidar com os dilemas de segurança da Ásia-Pacífico e sobre as disputas de ilhas e territórios no mar da China Meridional.

Nos últimos anos, a Ásia se tornou um pólo dinâmico da economia mundial e um dos epicentros de tensionamentos e conflitos territoriais que vêm ocorrendo no Mar do Sul e no Mar do Leste da China. Diante desse cenário, novos/velhos dilemas de segurança passaram a influenciar as relações entre os países, o que impactou para que os EUA redimensionassem a sua política externa para a região. Tal política externa foi rotulada como “Pivô para a Ásia”. (OLIVEIRA, 2021, p. 8).

Na visão de Pontes (2021, 143) o pivô para a Ásia seria trabalhado com seis frentes de atuação: 1) promover direitos humanos e da democracia; 2) fortalecer alianças de segurança; 3) maior participação em instituições regionais multilaterais; 4) expandir investimento e comércio; 5) ampliar sua presença militar e 6) priorizar pelo desenvolvimento de relações de

trabalho com todos os países emergentes. A maioria dessas ações foram deixadas de lado e a prioridade ficou com a ação militar. O discurso de defesa e promoção da democracia e direitos humanos sempre estão presentes, todavia dificilmente exercido na prática,

No primeiro ano de seu mandato, o presidente Obama fez sua primeira viagem oficial à Ásia, nesse momento “ambos expediram um comunicado conjunto que celebrava os quase 30 anos de retomada das relações diplomáticas entre seus países e que expressava os desejos mútuos de avanço na cooperação bilateral” (PONTES, 2021, p.143). Diálogos nas mais diversas áreas foram estabelecidos e os Estados Unidos reconheceram a China como uma potência (OLIVEIRA, 2021, p. 13), apesar de terem adotado um comportamento dúbio quando os Estados Unidos demonstraram “disposição para agir onde o comportamento da China violava os interesses dos EUA, o que causou instabilidade regional, e também trabalhou com seus aliados para engajar e balancear o crescente poder chinês” (ZHAO, 2015, p. 79 apud OLIVEIRA, 2021, p. 13). E os chineses claramente não ficaram nada satisfeitos com essa postura bem como com a propositura da política do pivô americano para a Ásia. Basicamente esse foi um período para os Estados Unidos reencontrarem um modo de inserir novamente sua presença na Ásia.

Obama buscou recuperar o ritmo de crescimento econômico e reconstruir os fundamentos domésticos do poder estadunidense, em um panorama em que os EUA não diminuíram a sua atuação no sistema internacional. Pelo contrário, a administração Obama é marcada por um evidente esforço de resgate da presença estadunidense na Ásia, de forma geral, mas principalmente como forma de conter a presença chinesa e de assegurar a segurança dos aliados estadunidenses na região (PONTES, 2021, p. 144).

Na administração do presidente Donald Trump tudo mudou radicalmente. Toda a estratégia da administração anterior foi ignorada e a política que imperou foi o America First. O presidente Donald Trump estava preocupado em convencer seu eleitorado que o país seria colocado em primeiro lugar em todos os aspectos e a qualquer custo, o que representou em discursos de “descrédito de organizações internacionais como a ONU ou considera conflitos como o da Síria um “problema dos russos”, assim como muitos populistas antes de Trump consideravam as Guerras Mundiais um “problema dos europeus”” (FINGUERUT, 2019, p. 96). E como consequência tivemos a saída dos Estados Unidos de vários tratados e acordos multilaterais, como por exemplo, o Tratado de Paris e da Parceria Trans-Pacífico, e, no tocante a China, um discurso mais direto e agressivo se tornou rotineiro. “Trump ressaltava como os EUA precisavam recuperar o poderio dos EUA e, principalmente, aumentar o uso de

seu poder para influenciar a China, com negociações mais duras, principalmente nos assuntos econômicos” (PONTES, 2021, p. 145).

[...] o presidente Trump reforçou sua insatisfação com a China, e o encontro do U.S.-China Comprehensive Economic Dialogue, que substituiu o The U.S.-China Strategic and Economic Dialogue (S&ED) S&ED, não levou à formação de um acordo sobre medidas para diminuir o déficit comercial entre os dois países (SUTTER, 2019, p. 3). Nesse contexto, a administração Trump passou a considerar a China como um competidor estratégico na NSS de dezembro de 2017, o que parecia evidenciar o início de uma política mais agressiva para tal país. O ano de 2019 foi marcado por tentativas de negociação frustradas, com ameaças de aumento das tarifas por parte dos EUA e com a classificação da China como um manipulador cambial. Foi somente em outubro de 2019 que o presidente Trump anunciou a intenção de maiores esforços conjuntos para um acordo comercial com a China e a retirada do país da classificação de manipulador cambial (SUTTER, 2019; GORNITZ, 2020). Nesse sentido, Washington buscou endurecer sua política para a China e atuar a partir de uma posição de força, como apresentado em diversos documentos da administração Trump, mas os resultados das decisões são sempre dependentes de relações de poder, tanto na esfera doméstica, quanto na internacional. E é nesse sentido que as análises precisam levar em consideração não somente a conjuntura, mas também um olhar sob uma perspectiva histórica e a dinâmica e correspondências entre o setorial e o global. (PONTES, 2021, p. 145-146).

A administração do governo Donald Trump foi muito nociva para o relacionamento bilateral com a China. A mudança no discurso e atitude americana por rechaçar o multilateralismo, privilegiando o unilateralismo e o ataque às instituições serviu para tensionar mais ainda as relações com a China que precisou recorrer à sua visão pragmática de mundo para lidar com a situação. Em outras palavras, a visão da China é a longo prazo. A China leva em consideração o fato de uma situação ter um tempo de duração, no caso de Donald Trump a China sabia que seu governo tinha uma data para acabar e que um novo momento viria para o relacionamento bilateral. E esse momento veio com a eleição do presidente Joe Biden. Com Joe Biden as relações continuam tensionadas, o discurso contra a China é velado, contudo um caminho menos conturbado surge para as relações bilaterais.

4.2 As relações entre Estados Unidos e China sob a Iniciativa Cinturão e Rota

Em sua estratégia de confrontação total com a China, a Iniciativa Cinturão e Rota ocupa de constituir em objeto de preocupação permanente dos Estados Unidos que veem na iniciativa, como já afirmamos anteriormente, uma tentativa de expansão de sua influência

global à custa dos interesses e da redução da influência americana em todos os lugares onde a presença chinesa tem se manifestado através dela, seja no Sudeste Asiático, na Ásia Central e Oriente Médio, na África, na América Latina e não menos importante, na própria Europa.

Existe na relação bilateral entre Estados Unidos e China um conflito global de interesses. Na verdade, trata-se de um conflito multidimensional, ou seja, acontece em quase todas as esferas. Essa dinâmica é conhecida como disputa de grandes potências e esta é a estratégia americana em relação à China (KISSINGER, 2011. p. 249). Precisamos lembrar que os Estados Unidos não querem que a China ascenda a uma condição de grande potência, logo todas as ações americanas visam impedir a ascensão chinesa. Quando os Estados Unidos deixaram de ver a China como um país que poderia ser integrado ao sistema capitalista ocidental sob o comando deles, a perspectiva americana mudou totalmente e com isso, a China passou a ser vista como um rival estratégico dentro desse contexto. Vale observar que com essa atitude, os Estados Unidos deixaram todo o diálogo inicial de ter um relacionamento de cooperação e engajamento com a China, conforme Kissinger (2011) nos apresenta de lado justamente porque adotaram a estratégia de disputa de grandes potências.

Portanto, tratamos a Iniciativa Cinturão e Rota dentro das relações entre Estados Unidos e China como mais um ponto de atrito perante os que já existiam, sobretudo acerca da influência dos Estados Unidos no mundo da periferia Sul Global (cooperação Sul-Sul). Levando em consideração até mesmo os países da Europa que pertencem à União Europeia, mas que são países como Portugal, Espanha, Itália, Grécia, dentre outros que encontraram na iniciativa uma oportunidade de atender suas demandas de infraestrutura, além de estabelecer acordos de cooperação que até o surgimento da Iniciativa Cinturão e Rota não encontravam outra alternativa para suprir sua infraestrutura.

Assim sendo, o conflito que decorre da Iniciativa Cinturão e Rota entre Estados Unidos e China nada tem a ver com o relacionamento bilateral. Não estamos tratando de comércio, investimentos, déficit comercial, disputa tecnológica e outras áreas que pertencem ao relacionamento bilateral e que são temas que podem ser explorados sem sequer falar da existência da Iniciativa Cinturão e Rota. Em outras palavras, Estados Unidos e China estariam em conflito de qualquer modo.

A partir dessa perspectiva, a nossa questão é de como há conflito entre Estados Unidos e China em torno da situação da Iniciativa Cinturão e Rota e a abordaremos em torno dos projetos e/ou iniciativas no âmbito Cinturão e Rota e esse ponto pode divergir de determinados interesses dos Estados Unidos.

O Corredor Econômico China-Paquistão é um projeto que interfere na estratégia dos Estados Unidos de domínio das rotas marítimas de comércio internacional. Só o fato de o corredor estar nessa região já invade um espaço que era predominantemente americano ao tratar de rotas comerciais e marítimas. Além dos Estados Unidos, a Índia não gosta da presença do corredor econômico na região. A Índia não participa da Iniciativa Cinturão e Rota como também não a aprova. Fora as incursões com o Paquistão, a Índia acredita que a China quer a influência da região e que usa dos projetos para firmar sua presença, ou seja, na visão indiana a Iniciativa Cinturão e Rota seria um plano chinês bem arquitetado para reposicionar a influência regional provocando seu isolamento. A rivalidade fronteira (montanhas do Himalaia) com a China está localizada bem perto do corredor econômico conforme podemos ver abaixo.

Figura 10– Corredor Econômico China-Paquistão no conflito de fronteira entre Índia e China



Fonte: PAULINO, 2020.

De acordo com Paulino (2020) o projeto é um ataque direto à estratégia americana de poder marítimo, por aqui também a Iniciativa Cinturão e Rota pretende construir uma ponte

terrestre sobre a Eurásia e, portanto, os Estados Unidos querem impedir que estas e outras construções de rotas comerciais internacionais que permitam a China realizar seu comércio internacional por caminhos não controlados pelos americanos.

Um outro projeto que chama à atenção dos Estados Unidos envolvendo áreas marítimas é na Grécia. O Porto Piraeus ficou sob a administração da China Ocean Shipping Company Limited (COSCO). De acordo com Santos (2019) essa empresa chinesa tem um contrato de operação do porto até 2052, com a missão de ampliar o porto em mais dois setores com o objetivo de aumentar a conectividade da China com a Europa. Além de melhorar a conectividade da China com a Europa, através do investimento com a Iniciativa Cinturão e Rota será possível que a “fuja das taxas dos portos da Alemanha, Espanha, Itália, França e Reino Unido e consigam benefícios com a indústria de contêineres, terminais de cruzeiros e automóveis, bem como navios e balsas turísticas” (SANTOS, 2019, p. 12).

Aqui não era vantajoso aos Estados Unidos que a China tivesse um acesso a novos portos com taxas reduzidas, além do livre acesso a novos mercados. Como vimos anteriormente, somente a adesão dos países europeus concretizou o projeto de Carga China-Europa que reduziu tempo e custo da viagem de maneira drástica. Os Estados Unidos buscam aumentar sua presença militar na Europa Oriental e como forma de marcar sua presença os Estados Unidos já estão no Píer de Alexandrópolis, localizado a mais de 800 km de distância do Porto de Piraeus, promovendo o crescimento da rivalidade. Aliás, Rússia e Turquia também estão observando a presença americana. Claro que não é porque a Iniciativa Cinturão e Rota firmou projeto em determinada localidade que apenas os Estados Unidos estão observando e reagindo a essas movimentações, também temos nesse caso a presença da União Europeia, entretanto é uma dinâmica diferente, principalmente quando o outro país envolvido faz parte da Iniciativa Cinturão e Rota, que não é o caso dos Estados Unidos (KITSANTONES; KURMANAEU, 2022).

Em linhas gerais, Wang (2016, p. 66) defende que a Grécia e a Polônia representam importantes pontos de passagem para a China acessar a Europa, ao passo que os quadros institucionais do 16+1 possibilitam um maior envolvimento político com os países da Europa Oriental e Central. É isso mesmo, a Iniciativa Cinturão e Rota quando acessou os projetos europeus estabeleceu diálogo com instituições de vários setores, como no caso do grupo 16+1. Esse grupo é formado por China, Europa Central e Oriental, um mecanismo da China proposto pela primeira vez em 2012, quando o presidente Xi Jinping era Secretário Geral e que foi recebido com muita desconfiança na época pela União Europeia (BRONW, 2017, p. 15). Grupo parecia que não iria para frente até que a chegada da Iniciativa Cinturão e Rota

“mudou a desconfiança. Os 16 países europeus tinham clara ideia de que o importava era obter acesso ao investimento e dinheiro chinês” (BRONW, 2017, p. 15). Em contrapartida, ainda segundo Brown (2017, p. 16) o grupo 16+1 oferece para a China uma zona de acesso para construir mercados e usar sua tecnologia ferroviária de alta velocidade, por exemplo, o caminho da Sérvia até a Hungria possuem importantes linhas logísticas. Inclusive a construção de uma ferrovia de alta velocidade entre Belgrado e Budapeste estava em discussão com o financiamento da Iniciativa Cinturão e Rota. Em 2022, Cinturão e Rota anunciaram que a ferrovia ficará pronta em 2025 (BELT AND ROAD PORTAL, 2022).

O próximo integrante da Iniciativa Cinturão e Rota que não agradou aos Estados Unidos foi Portugal com o projeto de renovação do Porto de Sines. A decisão de fazer com a China foi de Portugal.

Sines é o porto da Europa continental mais próximo das bacias de xisto dos Estados Unidos na costa leste e está na mesma direção do Canal do Panamá. As empresas americanas querem expandir o terminal de gás natural líquido do porto para aumentar suas exportações de gás para o continente, o que reduziria a dependência da Europa em relação à Rússia. O embaixador dos Estados Unidos em Portugal, George Glass, afirmou que o investimento proposto pelos Estados Unidos iria converter Sines na “Singapura do Ocidente”. Mas os portugueses optaram pela parceria com a China. Os chineses vão ali construir um megaporto de contêineres. Trata-se de um projeto de €640 milhões que terá um papel chave na Iniciativa Cinturão e Rota, da qual Portugal faz parte desde 2018. (PAULINO, 2020b)

Estar inserido em sistema internacional proporciona vermos uma escolha pela China em detrimento aos Estados Unidos, e o vice-versa acontecer e isto deveria ser normalizado nas relações internacionais. A verdade é que assim como os outros continentes, a Europa precisa captar recursos e investimentos para seu desenvolvimento e no momento a China está ganhando dos Estados Unidos. Entendemos que é que os acordos regionais de livre comércio sejam fortalecidos. E isto é valioso no âmbito da Iniciativa Cinturão e Rota porque cabe ressaltar que os Estados não olham para a China como parceiro, mas como um concorrente estratégico. É a disputa de grandes potências.

E justamente por isso que os Estados Unidos não iam ficar apenas observando, principalmente com o aumento dos países da América Latina e Caribe e seus projetos na Iniciativa Cinturão e Rota. Se os Estados Unidos não suportam a ideia de perder sua posição de liderança, quanto mais ter a presença de outrem na região que considera como seu quintal. Por isso, para rivalizar com a Iniciativa Cinturão e Rota os Estados Unidos criaram no governo do presidente Joe Biden o Reconstruir Mundo Melhor (Build Back Better World, B3W, inglês). O B3W também é uma iniciativa de financiamento em projetos de

infraestrutura declaradamente voltado para América Latina e Caribe, sem descartar conceder para regiões como África e Ásia. Isto não é inédito, em 2019, o presidente Donald Trump lançou com o mesmo objetivo o América Crece que foi abandonado.

Quando a Iniciativa Cinturão e Rota foi anunciada tínhamos uma breve noção de como funcionaria, já o B3W mostra que tem recurso para os financiamentos, mas sem informações de funcionamento e organização. Há que aguardar para averiguar se irá fomentar mais essa rivalidade dentre eles. Enquanto isso, a Argentina foi o último país da América Latina que aderiu Iniciativa Cinturão e Rota, cujos investimentos destinados para Argentina são de US\$23,7 bilhões (PAULINO, 2022).

A expansão da Iniciativa Cinturão e Rota para América Latina representou de acordo com RODRIGUES (2020, p. 99) a oportunidade de os países reagirem perante uma maior incapacidade relativa dos Estados Unidos diante das dificuldades regionais. A América Latina aproveita para adensar as relações e cooperação suprimindo dessa forma lacunas necessárias para fazer avançar projetos de infraestrutura e desenvolvimento dos países da região.

A adesão massiva dos países da África e da América Latina à Iniciativa Cinturão e Rota também apavora os americanos. A China é hoje o principal fornecedor de financiamento para obras de infraestrutura nessas duas regiões. Muitos desses projetos, em linha com o espírito da iniciativa visam melhorar a infraestrutura com vistas a facilitar o comércio bilateral entre os países africanos e latino-americanos com a China, o que é de interesse de todos os envolvidos. A preocupação dos Estados Unidos em relação à adesão africana e latino-americana à Iniciativa Cinturão e Rota nos parece, entretanto, bastante exagerada, mesmo porque se a relação entre os Estados Unidos e a China fosse outra, a atuação dessas potências nas mencionadas regiões poderiam ser complementares, ao invés de conflitivas com a China fornecendo o “hardware”, ou seja, a infraestrutura, e os Estados Unidos fornecendo o “software”, ou seja, o modelo de governança, que nesses países está mais alinhado com o dos Estados Unidos do que com o modelo de partido único da China. Listamos abaixo, alguns exemplos de projetos financiados com recursos chineses que preocupam os Estados Unidos.

Ferrovias e Rodovias detém o maior destino dos recursos financeiros e duas estão chamando à atenção dos Estados Unidos, a Ferrovia Kuala Lumpur-Singapura e a Ferrovia Mombasa-Nairobi, na Malásia e no Quênia, respectivamente. De acordo com Santos (2019, p. 11) a Ferrovia Kuala Lumpur-Singapura representa a possibilidade de reduzir sua dependência do Porto de Singapura e driblar a presença da base naval americana. E por isso, a Iniciativa Cinturão e Rota trabalha em prol disto no seguinte sentido:

O governo chinês, através do seu Banco de Investimento e do Fundo da Rota da Seda, apoia a construção de portos, instalações portuárias, estradas e ferrovias. Empresas vinculadas do governo chinês adquirem ações em empresas de administração portuária, ferrovias e desenvolvimento imobiliário. Na Malásia, os portos de Kuantan, na costa leste da Malásia, e o porto de Malaca, em Westcoast, são desenvolvidos em portos de águas profundas, permitindo a ancoragem da nova geração de navios porta contêineres. Os dois portos são conectados através de uma via férrea de via rápida que permitiria o transporte de contêineres, evitando assim o Estreito de Singapura e a parte rasa do Estreito de Malaca. (SANTOS, 2019, p. 12).

Já a Ferrovia Mombasa-Nairobi representa a expansão da presença chinesa na África - que cresceu nas últimas décadas, o que já incomoda aos Estados Unidos. Esse projeto é uma demonstração da Iniciativa Cinturão e Rota de aumentar os projetos de investimento na região, além de ter o objetivo de “fazer com que a África Central e Oriental tenha maiores oportunidades de comércio internacional e Investimento Externo Direto (IED)” (SANTOS, 2019, p. 11). A Ferrovia Mombasa-Nairobi é o maior projeto destinado ao continente até então; de acordo com Santos (2019, p. 12) através dele a China vai conseguir se conectar com cidades dos países do Sudão do Sul, Uganda e Ruanda e será uma alternativa à única ferrovia na região construída na época que o país ainda era colônia da Grã-Bretanha, no século XIX, a ferrovia Quênia-Uganda.

Área da Grande Baía de Cantão - Hong Kong – Macau: é considerada fundamental para a coordenação da Iniciativa Cinturão e Rota por ser uma área ideal para explorar o desenvolvimento da tecnologia financeira (fintech) e oferecer serviços bancários digitais de ponta para empresas chinesas que representam o país. Essa área é mais conhecida como a área da Baía de Macau. Não é segredo que tanto China como Estados Unidos estão sempre alinhados as revoluções tecnológicas e disputando espaço no mercado por insumos. Ao promover projetos com essa finalidade, a Iniciativa Cinturão e Rota consegue ter um bom nível de segurança no que tange ao acesso à tecnologia. E também projetos como esses buscam que o acesso seja mais possível para a população (CHINA DAILY, 2018).

O porto de Lianyungang, a rodovia Lianyungang e a Zona Franca do Porto de Gwadar – os dois primeiros conectam China com Cazaquistão e lá estão as saídas e entradas para conectar com várias rotas, sendo inclusive considerada um ponto estratégico para o comércio internacional e os Estados Unidos estão de olhos em todas as rotas do Cinturão e Rota que possam tirar sua presença e influência regional, há bases e exercícios militares na região (CGTN ESPAÑOL, 2021). Já o Porto de Gwadar é um dos principais projetos da Iniciativa Cinturão e Rota e que quando estiver 100% será um centro de transações para produtos chineses. Será um parque logístico que pode tomará atenção de parte daqueles que atendem o mercado americano (XINHUA ESPAÑOL, 2017).

E por fim destacamos o Fundo de Cooperação China - América Latina e Caribe criado em 2014, responsável pela construção da rodovia norte-sul na Jamaica, bem como de usinas hidrelétricas (XINHUA ESPAÑOL, 2015). Assim como é responsável pelo trabalho de cooperação em infraestrutura entre China e América Latina (CRI, 2018). Um trabalho de cooperação como esse vai preenchendo cada vez mais às necessidades que os países precisam, de modo que a ajuda americana nem sempre vai ser a escolhida e o Parque Industrial China-Bielorrússia que é maior projeto em conjunto e constitui uma plataforma de trabalho para empresas de alta tecnologia em todo o mundo fazendo a Iniciativa Cinturão e Rota o papel de acessar esse mercado digital criando outros caminhos alternativos que não sejam sempre e somente os dos Estados Unidos (PEOPLE ESPAÑOL, 2019).

Na nossa visão esses são os principais projetos e temas trabalhados na Iniciativa Cinturão e Rota que são os pontos de atritos dentro desse relacionamento bilateral tão tenso e que ficam mais quando a Iniciativa Cinturão e Rota colide com os interesses dos Estados Unidos. Vimos que a Iniciativa Cinturão e Rota além de ser uma plataforma de financiamento em projetos de infraestrutura, acompanha às demandas da arquitetura internacional e contribui para a concretização do sonho chinês.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de Reforma e Abertura realizado pela China (e que está em andamento) foi essencial para a mudança nas relações internacionais do país nas últimas três décadas. Emergindo e se consolidando como um global player, a China de hoje está completamente interligada ao processo de globalização (beneficiada com adesão da China na OMC) bem como ao sistema internacional, de modo que suas decisões em foros internacionais têm cada vez mais um relevante peso. No cenário da arquitetura internacional vivemos uma transmutação nas relações internacionais, provocadas pela ascensão da China como potência mundial e pelas sucessivas crises financeiras – em especial a crise de 2008 – no qual vemos que o mundo, mesmo que em pequenos passos e diante dos desafios, entra cada vez mais na classificação de mundo multipolar. Neste cenário, os Estados Unidos deixaram de ser a única potência mundial predominante (exceto no campo militar) dividindo a balança de poder mundial, dentre elas a própria China, Japão, Alemanha, Índia, Rússia etc.

Diante de sua nova posição no cenário internacional nós compreendemos que a China alcançou um patamar de condições favoráveis para propor a Iniciativa Cinturão e Rota que foi idealizada justamente diante da necessidade interna e externa do país em suprir alimentos, insumos e promover o desenvolvimento em áreas mais afastadas e que se não fosse o pacote de investimento em infraestrutura disponibilizado pelo Cinturão e Rota levaria um tempo muito maior para que o investimento chegasse ao seu destino. A Iniciativa Cinturão e Rota atende aos objetivos da política externa chinesa, mantém a base sólida com os cinco pontos de coexistência pacífica, executa seus planos de desenvolvimento sendo parte integrante da agenda de reforma e abertura e trabalha em prol do que o país busca para o futuro de sua nação.

Também compreendemos que a expansão das atividades da Iniciativa Cinturão e Rota não mudou o foco de sua natureza que são os projetos de financiamento em infraestrutura. Apesar de novas demandas terem surgido, como vimos anteriormente, a China busca alinhar o projeto para que o foco continue no cerne do que foi inicialmente idealizado. Entendemos que o surgimento de ramificações como Rota da Seda da Saúde, Rota da Seda Acadêmica, dentre outras são o resultado de um processo natural dentro de uma plataforma de cooperação como Cinturão e Rota. E que não atrapalha o objetivo principal com os projetos, pelo contrário estreita laços e ajuda a demonstrar como a Iniciativa Cinturão e Rota é um projeto que pode ser compartilhado a partir do que cada país decide que seja melhor para si, visto que não possui caráter de adesão obrigatória para que parcerias com a China sejam estabelecidas.

Apesar de ter expandido o convite de participação aos países que originalmente não fariam parte do projeto, muitos países ainda não o fizeram e isto não tem atrapalhado as relações políticas e comerciais.

A concretização do Sonho Chinês retornou para o centro das decisões da China. Ao escolher a meta do sonho chinês como a grande meta da gestão de seu governo, o presidente Xi Jinping estabeleceu uma nova era em prol da sociedade chinesa e do socialismo com características chinesas. E desde então tudo foi se interligando em prol de um único objetivo em comum o rejuvenescimento da nação e a concretização da sociedade chinesa modestamente próspera em todos os sentidos. Ao longo deste trabalho foi possível ver como a Iniciativa Cinturão e Rota se encaixa aos preceitos da política externa chinesa e fomenta a realização do sonho chinês, podendo ser chamado de um projeto estratégico aos anseios da China. E por isso, a Iniciativa Cinturão e Rota é uma importante plataforma de atuação para a política externa chinesa e principalmente para a concretização do sonho chinês. Uma grandiosa plataforma de cooperação que tem várias áreas de atuação que permite diferentes diálogos com quase todas as regiões do mundo.

No que compete aos Estados Unidos sobre a Iniciativa Cinturão e Rota compreendemos que seu papel é fazer campanha de oposição e competição com o projeto. E também entendemos que Iniciativa Cinturão e Rota é mais um capítulo dentro das relações já tensionadas entre Estados Unidos e China, uma vez que Iniciativa Cinturão e Rota não é a razão principal do conflito entre eles, mas sim um ponto de atrito a mais nas relações bilaterais. E a tendência é que esse comportamento seja mantido. Os Estados Unidos tentam frear a atuação da China a todo momento, fazem questão de ecoar que com a Iniciativa Cinturão e Rota a China está contribuindo para uma Nova Guerra Fria e que os chineses só têm pretensões maquiavélicas com o projeto. Ao longo desta pesquisa podemos compreender que a China não aceita esse discurso americano e que a razão de ser do projeto Cinturão e Rota é totalmente diferente.

A China está focada na busca de seu desenvolvimento e a Iniciativa Cinturão e Rota é mais um dos projetos até então idealizados para essa finalidade. No mundo globalizado no qual estamos inseridos cooperação é um excelente mecanismo para que trocas comerciais e políticas aconteçam e ter novas plataformas como Iniciativa Cinturão e Rota é uma contribuição da China para que os países em desenvolvimento tenham acesso a oportunidades de desenvolvimento que anteriormente eram tolhidas pelas barreiras impostas pelas tradicionais instituições de Bretton Woods. Um ambiente relativamente estável permite o avanço do desenvolvimento, já um ambiente preenchido de mazelas, como por exemplo

guerras, deixa esse tópico em segundo plano. O êxito da China na busca pelo seu desenvolvimento pacífico depende de uma arquitetura estável e que coopere entre si. Conceder acesso a projetos de financiamento em infraestrutura aos demais países também é cooperar para o seu próprio desenvolvimento.

Nesse sentido, a Iniciativa Cinturão e Rota proporciona que a China alcance seu objetivo com a retomada da realização do sonho chinês e execute a mesma linha de política externa estabelecida a mais de 70 anos. O caminho chinês já foi estabelecido e diante da grandiosidade do projeto Cinturão e Rota há uma agenda de possibilidades a ser explorada no campo das relações internacionais.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, Gabriela Granço do. A “Ascensão Pacífica” na Evolução da Diplomacia Chinesa nas últimas décadas. **Revista Aurora, Marília.**, Marília, v. 6. n. 1. p. 71-94. jul-dez, 2012. Disponível em: <http://www2.marilia.unesp.br/revistas/index.php/aurora/article/view/2719>. Acesso em: 12 set. 2016.
- AMSDEN, Alice H. **A ascensão do “resto”**: os desafios ao Ocidente de economias com industrialização tardia. São Paulo: Editora Unesp, 2009.
- ANDRÉANI, Tony, HERRERA, Rémy; ZHEMING, Long. Is China transforming the world? **Monthly Review**, v. 3. jun. de 2021. Disponível em: <https://monthlyreview.org/2021/07/01/is-china-transforming-the-world/>. Acesso em: 14/05/2020.
- APANGO, Eduardo Tzili. **El camino al siglo del pacífico**. Las rutas de la seda del siglo XXI. México: Palabra de Clío, 2018.
- ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim**: origens e fundamentos do século XXI. São Paulo: Boitempo, 2008.
- BARROS, José Roberto Mendonça de.; BARROS, Luiz Carlos Mendonça de.; MIGUEL, Paulo Pereira. China: as cabeças do Dragão. In: VELLOSO, João Paulo dos Reis. (org.). **O Brasil e a Economia Criativa**. Um novo mundo nos trópicos. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008.
- BRAUTIGAN, Deborah. **A critical look at chinese ‘debt-track diplomacy’**: the rise of a meme. Nova York: Routledge, 2020.
- BELT AND ROAD INITIATIVE. **BRI Projects**. Disponível em: <https://beltroad-initiative.com/projects/>.
- BELT AND ROAD INITIATIVE. **BRI Policies**. Disponível em: <https://beltroad-initiative.com/documents/>.
- BELT AND ROAD PORTAL. **Six Years of “Belt and Road”!** Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/105854.htm>. 2019a.
- BELT AND ROAD PORTAL. **Perspectivas y Acciones para Promover la Construcción Conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI**. 2015. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/32802.htm>. Acesso em: 25 ago. 2018.
- BELT AND ROAD PORTAL. **La Franja y la Ruta**. Temas. Promoción del desarrollo em todo el país. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/ydlyzt.htm>. 2020a.
- BELT AND ROAD PORTAL. 什么是“一带一路”? 重要文件. 资金保障. 地方参与. Disponível em: <https://yidaiyilu.gov.cn/ztindex.htm>. 2020b.

BELT AND ROAD PORTAL. **List of deliverables of Second Belt and Road Forum International Cooperation.** Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/88228.htm>. 2019b.

BELT AND ROAD PORTAL. **Iniciativa de construcción conjunta de la Franja y la Ruta.** Avances, contribuciones y perspectivas 2019. 2019c. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87088.htm>. Acesso em: 5 fev. 2019.

BELT AND ROAD PORTAL. **Guiding principles on financing the development of the Belt and Road. 2017.** Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/13757.html>. Acesso em: 08 jun. 2018.

BOUGON, François. **Inside the mind of Xi Jinping.** London: Hurst & Company, 2018.

BROWN, Kerry. China's Geopolitical Aims: the curious case of the 16 plus 1. **The Diplomat, 2017.** Disponível em: <https://thediplomat.com/2017/05/chinas-geopolitical-aims-the-curious-case-of-the-16-plus-1/>. Acesso em: 08 jun. 2018.

BROWN, Kerry. **The World According to Xi.** Everything you need to know about the new China. Nova York: I.B. Tauris, 2018.

CARVALHO, Miguel Henriques de. **A economia política do sistema financeiro chinês (1978-2008).** 2013. 196f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, 2013.

CAO, JIANING. 习近平出席推“一带一路”建设工作5周年座谈会并发表重要讲话. In: **Belt and Road Portal.** Disponível em: https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10149&info_id=63963. Acesso em: 10 ago. 2018.

CAUBET, Matías; HENRIQUEZ, Irma; PAVEZ, Lucas. Los impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el desarrollo territorial y económico interno em la República Popular China. In: VILLAGRÁN, Ignacio. *et al.* **China: uma nueva estrategia geopolítica, la iniciativa la franja y la ruta.** La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2019.

CGTN ESPAÑOL. **La base logística internacional de Lianyungang promueve el comercio bajo la Franja y la Ruta.** 2021. Disponível em: <https://espanol.cgtn.com/n/2021-05-04/FAHIIA/la-base-logistica-internacional-de-lianyungang-promueve-el-comercio-bajo-la-franja-y-la-ruta/index.html>. Acesso em: 25 nov. 2021.

CGTN ESPAÑOL. **Región China de Guanxi reporta aumento de viajes de trenes de carga China-Europa entre enero y julio de 2021.** 2021. Disponível em: <https://espanol.cgtn.com/n/2021-08-23/FIGAcA/region-china-de-guangxi-reporta-aumento-de-viajes-de-trenes-de-carga-china-europa-entre-enero-y-julio-de-2021/index.html>. Acesso em: 09 set. 2021.

CONSULADO GERAL DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA EM SÃO PAULO. **White paper on China's Peaceful Development (full text).** 2011. Disponível em: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cgsp/pl/xwtd/t855996.htm>. Acesso em: 14 jan. 2022.

CUNHA, André Moreira. **Iniciativa de Chiang Mai**: integração financeira e monetária no Pacífico Asiático.

CHINA DAILY. **B&R Initiative well into implementation stage: Standard Chartered**.

2018. Disponível em:

<https://www.chinadaily.com.cn/a/201804/01/WS5ac0865ca3105cdcf6515908.html>. Acesso em : 18 ago. 2018.

CRI. **Cooperación em infraestructuras entre China y América Latina tiene éxito notable y amplias perspectivas**. 2018. Disponível em:

<http://espanol.cri.cn/audioonline/chinahoy/1028/20180827/175580.html>. Acesso em: 20 abr. 2018.

DENG, Xiaoping. **Obras Escolhidas de Deng Xiaoping**. Editora do povo: 1993, vol. 3.

DENG, Xiaoping. **Obras Escolhidas de Deng Xiaoping**. Editora do povo: 1995. vol. 2

DUQING, Chen. **Política Exterior da China**. São Paulo: IEA – USP, 1990. Disponível em:

<http://www.iea.usp.br/publicacoes/textos/duqingpoliticaexteriorchina.pdf>. Acesso em: 10 out. 2018.

FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle. **China**: uma nova história. Porto Alegre: L&PM, 2008.

FERNÁNDEZ, Lucía. **El sueño chino**. Política contemporánea. Buenos Aires: UBA Sociales Facultad de Ciencias Sociales, 2018.

FINGUERUT, Ariel. **A ascensão de Donald J. Trump e o debate ideológico nos EUA**. In: Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais.

FOOT, Rosemary. **Estratégias chinesas em uma ordem global hegemônica**: acomodação e hedging. In: HURRELL, Andrew. et al. Os Brics e a ordem global. Rio de Janeiro: FGV, 2009.

FOSTER, John Bellamy. The New Cold War on China. **Monthly Review**. Vol. 73, n. 3. 2021.

Disponível em: <https://monthlyreview.org/2021/07/01/the-new-cold-war-on-china/>. Acesso em: 14 out. 2021.

GARCÍA, Juan González. OBOR-NRGS, el proyecto chino para el siglo XXI: alcance global. In: GARCÍA, Arturo Oropeza. (org). **China**: BRI el nuevo camino de la seda. México: Universidade Nacional Autónoma do México, 2018.

GIANNATTASIO, Arthur Roberto Capella; PAPY, Luiza Nogueira; NIGRO, Renan Freire. **Bens Públicos Globais e sua proteção jurídica internacional**: realocização epistemológica de um debate à luz de princípios de direito político. IN: Revista Direito, Estado e Sociedade, n. 55. jul-dez 2019.

HAN, Yu. “Hola, idioma chino. Hola, chinos” - la historia detrás del desarrollo de los Instituto Confucio de países a lo largo de “la Franja y la Ruta”. 2016. Disponível em:

<https://esp.yidaiyilu.gov.cn/humanity/story/32662.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

HAN, Yu. China celebrará reunión ministerial de turismo de la Franja y la Ruta em septiembre. In: **Belt and Road Portal**. 2017. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/humanity/tourism/33656.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

HAN, Yu. China fomenta apoio financeiro a turismo relacionado com Iniciativa de Franja y Ruta y reducción de pobreza. In: **Belt and Road Portal**. 2019a. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/humanity/tourism/94440.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

HAN, Yu El sur de Guangxi mira hacia el mar para impulsar el turismo local. 2019b. In: **Belt and Road Portal**. 2019b. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/humanity/tourism/88926.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

HAN, Yu. Iniciativa de Franja y Ruta impulsa turismo en extranjero de China. In: **Belt and Road Portal**. 2019c. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/noticia/china/99092.htm>. Acesso em: 10. jun. 2020.

HAN, Yu. De cómo la Franja y la Ruta cambia vidas a lo largo del mundo. In: **Belt and Road Portal**. 2021a. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/humanity/story/33526.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

HAN, Yu. China abre 300 nuevas rutas turísticas rurales. In: **Belt and Road Portal**. 2021b. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/noticia/china/173051.htm>. Acesso em: 2 set. 2021.

HOBSBAWM, Eric J. **A era do Capital 1848-1875**. São Paulo: Paz e Guerra, 2010.

JIANG, Zaidong. **Railway improves economy, livelihoods in Laos**. In: CHINA DAILY, 2020. Disponível em: <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202306/12/WS64864dfda3106e73106c45b3.html>. Acesso em: 23 maio 2021.

KALOUT, Hussein; COSTA, Hugo Bras Martins da. A rivalidade China-EUA e os interesses estratégicos do Brasil. **Revista Centro Brasileiro de Relações Internacionais**. EUA China Rivalidade e competição na ordem global. Rio de Janeiro: ano 1, n. 2, abr-jun 2022.

KITSANTONES, Niki; KURMANAEU, Anatoly. EUA aumentam fluxo de armas em porto esquecido da Grécia e atraem a ira da Rússia e da Turquia. **O Globo – Mundo**. 2022. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/noticia/2022/08/eua-aumentam-fluxo-de-armas-por-porto-esquecido-da-grecia-e-atraem-a-ira-da-russia-e-da-turquia.ghtml>. Acesso em: 3 jun 2021.

KISSINGER, Henry. **Sobre a China**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

KHAN, Sulmaan Wasif. **Hunted by Chaos**. China's grand strategy from Mao Zedong to Xi Jinping. London: Harvard University Press, 2018.

LA NACION. **La nueva Ruta de la Seda, el proyecto más ambicioso de China a escala planetária**. 2022. Disponível em: <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-nueva-ruta-de-la-seda-el-proyecto-mas-ambicioso-de-china-a-escala-planetaria-nid05022022/>. Acesso em: 5 fev. 2022.

LI, Jing. 教育部:推进共建“一带一路”教育行动. In: **Belt and Road Portal**. Disponível em: http://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=100108&info_id=2397. 2017.

LU, Chunhui; SILVA, José Medeiros da. **O Movimento 4 de Maio e o papel da juventude na construção da Nação Chinesa**. 2017. Disponível em: http://portuguese.xinhuanet.com/2017-05/01/c_136248410.htm. Acesso em: 15 fev. 2019.

LIANG, Ce. Viagem de Zhang Qian às regiões do Oeste. **Revista Fanzine**. 52. ed, nº2. 2015.

LIU, Gehuan. Vuelos directos conectan China con 45 países a lo largo de “la Franja y la Ruta”. In: **Belt and Road Portal**. 2018a. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/noticia/world/62734.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

LIU, Gehuan. Países de la Franja y la Ruta atraen a estudiantes chinos. In: **Belt and Road Portal**. 2018b. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/humanity/art/60375.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

LIU, GEHUAN. Más chinos estudian en los países de “la Franja y la Ruta”. In: **Belt and Road Portal**. 2018c. Disponível em: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/data/news/51691.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

LIU, Meng. 关于推进绿色“一带一路”建设的指导意见. In: **Belt and Road Portal**. 2017. Disponível em: www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10006&info_id=12477. Acesso em: 13 jun. 2018.

LIU, Meng. 已同中国答订共建“一带一路”合作文件的国家一览. In: **Belt and Road Portal**. 2019. Disponível em: <http://yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm>. Acesso em: 14 nov. 2019.

MARGUELICHE, Juan Cruz. La nueva Ruta de la Seda China y SUS implicâncias espaciales. Um análisis teórico desde la perspectiva de la (des) territorialización. In: STAIANO, Maria Francesca; BORDAZAR, Laura Bogado; CAUBET, Matías. (org.) **China: uma nueva estratégia geopolítica global (la iniciativa la franja y la ruta)**. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2019.

MARSHALL, Francisco. As Rotas da Seda, caminhos entre a China e o Ocidente. In: MACHADO, Rosana Pinheiro. **China passado e presente**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2013.

MAZZI, Diego Henrique Alvarenga. **O Projeto da Nova Rota da Seda: uma possível reordenação dos fluxos comerciais internacionais**. 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/28535/3/ProjetoNovaRota.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2022.

MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES. **Mapping the Belt and Road Initiative: this os where we stand**. 2018. Disponível em: <https://merics.org/en/analysis/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>. Acesso em: 11 jun. 2018.

MILLWARD, James A. **The Silk Road. A very short introduction.** Nova York: Oxford, 2013.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA. **China's Initiation of the Five Principles of Peaceful Co-Existence.** 2000. Disponível em: <http://www.fmprc.gov.cn/eng/ziliao/3602/3604/t18053.htm>. Acesso em: 20 jan. 2020.

MORETZ-SOHN FERNANDES, Thaís. **Conhecendo o sistema político chinês.** Brasília: Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos APEX-Brasil, 2014.
NEWS SINA. 习近平带领百年大党奋进新征程. Disponível em: <https://news.sina.com.cn/c/xl/2021-11-06/doc-iktzscyy3944713.shtml>. Acesso em: 6 nov. 2021.

NEDOPIL, Christoph. Investments in the Belt and Road Initiative. In: **Green Finance & Development.** 2022. Disponível em: <https://greenfdc.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 24 nov. 2022.

OLIVEIRA, Alana Camoça Gonçalves de. Os percalços da política externa norte-americana em direção à Ásia: uma análise realista neoclássica do pivô para a Ásia no governo de Barack Obama (2009-2016). **Revista Conjuntura Austral.** Vol. 12, n. 57, jan-mar 2021

ORTEGA, Andrés. The New Silk Road: grand geopolitical engineering. In: **Real Instituto Elcano.** 2021. Disponível em: <https://www.realinstitutoelcano.org/en/the-new-silk-road-grand-geopolitical-engineering/>. Acesso em: 11 nov. 2021.

PAIVA, Marcos Caramuru de. China-EUA: uma leitura da trajetória da disputa pela hegemonia. **Revista Centro Brasileiro de Relações Internacionais.** EUA China Rivalidade e competição na ordem global. Rio de Janeiro: ano 1, n. 2, abr-jun 2022.

PAULINO, Luís Antonio. Desafios atuais para a política externa da China: uma reflexão sobre o Livro Branco a respeito do desenvolvimento pacífico da China. In: PAULINO, Luís Antonio; PIRES, Marcos Cordeiro. (org.) **China e América Latina.** A geopolítica da multipolaridade. São Paulo: Fundação Memorial da América Latina, 2012.

PAULINO, Luis Antonio. Brasil-China: papéis específicos no século XXI. In: MATTA, Fernando Reyes; ROSALES, Osvaldo; VALENZUELA, José Luis. (org.). **China-América Latina: Cómo ir más allá del 2020?** Chile: Universidad Andrés Bello, 2012.

PAULINO, Luís Antonio. Seria o modelo chinês de desenvolvimento replicável na América Latina e em outros países em desenvolvimento? In: PIRES, Marcos Cordeiro; PAULINO, Luís Antonio. (org.). **Diálogos China e América Latina.** São Paulo: LCTE Editora, 2014.

PAULINO, Luís Antonio. **China: a procura do caminho para o desenvolvimento.** 2017. 293f. Tese (de livre-docência) - Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" – UNESP, Marília, 2017.

PAULINO, Luis Antonio. Adesão da Argentina ao plano chinês da Nova Rota da Seda faz soar o alarme nos EUA. **Bonifácio.** 09/03/22. 2022. Disponível em: <https://bonifacio.net.br/adesao-da-argentina-ao-plano-chines-da-nova-rota-da-seda-faz-soar-o-alarme-nos-eua/>. Acesso em: 24 nov. 2022.

PAULINO, Luis Antonio. Política Externa dos Estados Unidos no governo Biden: é possível um retorno ao passado? **Bonifácio**. 07/12/2020. Disponível em: <https://bonifacio.net.br/politica-externa-dos-estados-unidos-no-governo-biden-e-possivel-um-retorno-ao-passado/>. Acesso em; 24 nov. 2022.

PAULINO, Luis Antonio. O contexto geopolítico do conflito de fronteiras entre Índia e China. **Bonifácio**. 09/07/2020. Disponível em: <https://bonifacio.net.br/o-contexto-geopolitico-do-conflito-de-fronteiras-entre-india-e-china/>. Acesso em: 24 nov. 2022.

PAUTASSO, Diego. *et al.* A Iniciativa do Cinturão e Rota e os dilemas da América Latina. **Revista Tempo do Mundo**, n. 24, dez. 2020.

PEOPLE ESPAÑOL. **Se registran otras 11 compañías em parque industrial China-Bielorussia**. 2019. Disponível em: <http://spanish.people.com.cn/n3/2019/0703/c31618-9594157.html>. Acesso em: 20 out. 2018.

PETERS, Enrique Dussel. **América Latina y el Caribe – China**. Economía, comercio e inversión 2019. México: Unión de Universidades de América Latina y el Caribe, 2018. QIAO, Hong. “One Belt and Road” A win-win path in the era of globalization. **Revista Instituto Confúcio**. Versão chinês-inglês. nº05, vol. 34. 2014.

PINOTTI, Talita. China e Vietnã no mar do Sul da China: disputas e questões estratégicas. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, v.04, n. 08, jul-dez 2015.

PONTES, Rúbia Marcussi. Barack Obama e Donald Trump: a China na grande estratégia dos Estados Unidos (2009-2020). **Revista Estudos Internacionais**. Belo Horizonte. V.9, n.4, Set-2021, p.1331-149.

PORTUGUESE PEOPLE. **Chanceler chinês participará de Reunião Especial dos Ministros das Relações Exteriores ASEAN-China e da Sexta Reunião dos Ministros das Relações Exteriores da Cooperação Lancang-Mekong**. 2021. Disponível: <http://portuguese.people.com.cn/n3/2021/0607/c309809-9858233.html>. Acesso em: 15 out. 2022.

PRADUMMA, B. Rana; XIANBAI, Ji. **China’s Belt and Road Initiative**. Impacts na Asia Policy Agenda. Cingapura: Palgrave Macmillan, 2020.

REIS, Amilton. Zheng He e as grandes navegações chinesas. **Revista Instituto Confúcio**. Versão chinês-português. nº03, vol. 14. maio de 2016.

REVISTA FANZINE. **Nova orientação e novo desenvolvimento da cultura chinesa em 2014**. Edição 51, nº1. 2015.

RODRIGUES, B. S. O pouso do dragão na América do Sul: uma análise dos China’s Policy Paper on Latin America and the Caribbean e do projeto da Nova Rota da Seda. **Brazilian Journal of Latin American Studies**. v. 19, n. 37, 2020.

ROSALES, Osvaldo. **El sueño chino**. Cómo se ve a China a si misma y cómo nos equivocamos los occidentales al interpretarla. Buenos Aires: Siglo XXI, 2020.

RUBIOLO, María Florencia. O novo conceito de segurança da China e as relações multilaterais estratégicas com Sudeste Asiático. **Revista Tempo Novo**, v. 03, n. 01, abril. 2011.

SANTOS, E. P. A. **A Iniciativa Belt and Road como instrumento de geopolítica chinesa**. 2019.

SHANG, Huping. **The Belt and Road Initiative: key concepts**. Tiajin: Peking University Press, 2019.

SHANNON, Thomas. A rivalidade entre Estados Unidos e China e os impactos para o Brasil. **CONSELHO EMPRESARIAL BRASIL-CHINA**. CEBC Briefing. 2020.

STAIANO, Maria Francesca. **El concepto de “Comunidad de futuro compartido para la humanidad” como democratización humanista y simbiótica em las relaciones internacionales**. In: STAIANO, Francesca et al. *Transacciones del siglo XXI y China. China y perspectivas post pandemia V*. Buenos Aires: CLACSO, 2022.

STUENKEL, Oliver. **Post Western World**. How emerging powers are remaking global order. Estados Unidos: Polity Press, 2016.

THE STATE COUNCIL THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA. **Full text Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative**. 2017. Disponível em: https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm. Acesso em: 11 jun. 2018.

THE WORLD BANK. **GDP (current US\$) - China**. 2023. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=CN>. Acesso em: 2 jun. 2023.

THE WORLD TOURISM ORGANIZATION. **The Silk Road**. Madrid: 2007.

VALOR ECONÔMICO. **China fará usina nuclear na Argentina**. 2022. Disponível em: <https://valor.globo.com/impreso/noticia/2022/02/02/china-fara-usina-nuclear-na-argentina.ghtml>. Acesso em: 2 fev. 2022.

VANGELI, Anastas. The normative foundation of the Belt and Road Initiative. In: WENHUA, Shan; KIMMO, Nuotio; KANGLE, Zhang. (Ed.). **Normative reagings of the Belt and Road Iniciative**. China: Springer, 2018.

VASCONCELOS, Daniel de Oliveira. **Nacionalismo chinês, à procura pelo passado e futuro que convém**. In: SHUMIAN. Disponível em: <https://shumian.com.br/2021/04/26/nacionalismo-chines-a-procura-pelo-passado-e-futuro-que-convem/>. Acesso em: 24 nov. 2022.

VILLAGRAN, Ignacio. Dinámicas y espacios de interacción entre el mundo chino y sus periferias: política, comercio y cultura en el imperio temprano. In: STAIANO, Maria Francesca; BORDAZAR, Laura Bogado; CAUBET, Matías. (org). **China: uma nueva estratégia geopolítica global (la iniciativa la franja y la ruta)**. La Plata: Universida

XI, Jinping. **A Governança da China I**. Pequim: Editora de Línguas Estrangeiras, 2014.

XI, Jinping. **A Governança da China II**. Pequim: Editora de Línguas Estrangeiras, 2019.

XINHUA ESPAÑOL. **China lanza fondo para cooperación industrial com América Latina**. 2015. Disponível em: http://spanish.xinhuanet.com/2015-09/01/c_134577453.htm. Acesso em: 24 nov. 2022.

XINHUA ESPAÑOL. **Cooperación em capacidad industrial em Franja y la Ruta es existosa**. 2017. Disponível em: http://spanish.xinhuanet.com/2017-05/13/c_136278105.htm. Acesso em: 24 nov. 2022.

XINHUA ESPAÑOL. **BAlI financia primer proyecto em China com respaldo soberano**. 2019. Disponível em: http://spanish.xinhuanet.com/2019-12/18/c_138640906.htm. Acesso em: 24 nov. 2022.

XINHUA ESPAÑOL. **Ministro Chino enfatiza igualdad para compañías extranjeras**. 2018. Disponível em: http://spanish.xinhuanet.com/2018-01/30/c_136936438.htm. Acesso em: 24 nov. 2022.

XINHUA PORTUGUÊS. **China anuncia propostas para promover cooperação Lancang-Mekong em reunião de líderes**. 2020. Disponível em: http://portuguese.xinhuanet.com/2020-08/24/c_139314050.htm. Acesso em: 24 nov. 2022.

XINHUA PORTUGUÊS. **Texto na íntegra do discurso do presidente chinês Xi Jinping na cerimônia de abertura da Cúpula de Beijing 2018 do FOCAC**. 2018. Disponível em: https://portuguese.xinhuanet.com/2018-09/04/c_137443661.htm. Acesso em: 24 nov. 2022.

XINHUA PORTUGUÊS. **(Cinturão e Rota) Iniciativa do Cinturão e Rota alcança laços interpessoais mais estreitos**. 2019. Disponível em: https://portuguese.xinhuanet.com/2019-04/23/c_138000881.htm. Acesso em: 24 nov. 2022.

XINRU, Liu. **The Silk Road in World zHistory**. Nova York: Oxford, 2010.

WANG, Yi. **The Belt and Road Initiative**. What will China offer the world in its rise. China: New World Press, 2016.

WANG, YI. **Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin's Regular Press Conference**. May, 2021. 2021. Disponível em: https://www.fmprc.gov.cn/eng/xwfw_665399/s2510_665401/2511_665403/202105/t20210507_9170739.html. Acesso em: 7 nov. 2022.

WORLD BANK GROUP. **Belt and Road Economics**. Opportunities and risks of transport corridors. EUA: World Bank Group, 2019.

ZOTTELE, Aníbal Carlos. OBOR y las Pymes en América Latina: desafíos y oportunidades. In: PETERS, Enrique Dussel. (org). **América Latina y el Caribe – China. Economía, comercio e inversión 2019**. Cidade do México: Unión de Universidades de América Latina y el Caribe, 2020.

ZUFFEREY, Nicolas. Traces of Silk Road in Han-Dynasty. Iconography: questions and hypotheses. In: FÔRET, Philippe; KAPLONY, Andreas. (org.). **The Journey of Maps and Images on the Silk Road**. Boston: Brill, 2008.