
Daxiyangguo

Portuguese Journal of Asian Studies | Revista Portuguesa de Estudos Asiáticos

ISSN: 1645-4677 | ISSN-e: 2184-9129 | 2021, Número 26, páginas 151-158

DOI: 10.33167/1645-4677.DAXIYANGGUO2021.26/pp.151-158

The Emperor's New Road: China and The Project of The Century

POR Carla Costa*

* Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas; Email: cguapoc@hotmail.com

Hillman, J. (2020). *The Emperor's New Road:
China and The Project of The Century*.
Yale University Press.

Whether you like it or not, the global economy is the big ocean that you cannot escape from. Any attempt to cut off the flow of capital, technologies, products, industries and people between economies, and channel the waters in the ocean back into isolated lakes and creeks is simply not possible. Indeed, it runs counter to the historical trend.^[1]

Em meados do mês de junho do corrente ano, os líderes do G7, as maiores e mais avançadas economias liberais do mundo, num encontro na Cornualha, concordaram em lançar uma nova iniciativa, para apoiar o investimento em infraestruturas. Denominada pelo Presidente norte-americano, Joe Biden, como *B3W (Bulding Back Better World)*, pretende responder ao recuo dos investimentos previstos no âmbito da famosa *Belt and Road Initiative (BRI)* chinesa,

1. Discurso de Xi Jinping – Abertura do Fórum Económico Mundial, Davos, janeiro 2017.

contribuindo para preencher o défice de infraestruturas de cerca de 40 biliões de dólares no mundo em desenvolvimento (CSIS, 2021)^[2]. Baseada em parcerias transparentes e imbuídas dos valores das democracias liberais, o foco da iniciativa implica captar investimento privado, centrado em quatro áreas fundamentais: clima, saúde e segurança sanitária, tecnologia digital e equidade e igualdade de género. Esta iniciativa vem na senda de uma outra, lançada em novembro de 2019 pelos EUA, no Fórum Empresarial do Indo-Pacífico, à margem da cimeira da ASEN, a *Blue Dot Network* (BDN), e a que se associaram o Japão e a Austrália, para pôr em marcha um plano de construção de infraestruturas devidamente certificadas (estradas, portos e outras infraestruturas) na região do Indo-Pacífico. Entre os estandartes da BDN, que assenta na capacidade de captação de capital privado, emerge a necessidade de garantir transparência no financiamento dos projetos, sustentabilidade ambiental e um real impacto sobre o desenvolvimento económico dos países beneficiários.

Para além do foco na construção de infraestruturas e no âmbito regional, as duas iniciativas acima referidas partilham um outro objetivo: funcionar como uma alternativa à *Belt and Road Initiative* (BRI) chinesa, lançada em 2013 pelo Presidente Xi Jinping. A BRI constitui a mais ambiciosa, e mal entendida, visão do mundo que se desenrola à vista de toda a comunidade. Para implementar o estandarte da política externa de Xi Jinping, a China promete gastar mais de 1 bilião de dólares na construção de novos portos, caminhos de ferro, cabos de fibra ótica, centrais elétricas e outras formas de conectividade. A nomenclatura chinesa apresenta-a como um quadro global, que tem vindo a ser desenvolvido desde 2013, para reforçar a conectividade global (os cinco pilares da conectividade, segundo Xi Jinping: políticas, infraestruturas, comércio, finanças e pessoas), que assenta essencialmente no financiamento de construção de infraestruturas por parte do estado chinês, das SOE chinesas e de empresas privadas. A BRI consiste no desenvolvimento de 6 corredores, reproduzindo as históricas ligações ao longo da Eurásia, uma moderna estrada da seda. Todos estes corredores têm origem na China. O plano estende-se por mais de 130 países e expande-se pelo Ártico, ciberespaço, e mesmo o espaço sideral.

Pequim apresenta a BRI como uma iniciativa *win-win*, com o objetivo de promover o desenvolvimento global, embora os países ocidentais, nomeadamente os EUA, alertem para o papel da mesma num percurso de dominância global e de projeção de valores contrários à ordem democrática, aberta, libe-

2. The G7's New Global Infrastructure Initiative | Center for Strategic and International Studies (csis.org) – Consultado em junho de 2021.

ral e multilateral, que marcou a evolução da economia mundial desde o final da II Guerra Mundial. E é neste contexto que se insere o livro de Jonathan Hillman, *The Emperor's New Road – China and the Project of the Century*. Hillman, um *Senior Fellow* do Centre for Strategic and International Studies (CSIS), e responsável pelo projeto *Reconnecting Asia*, acompanha a evolução da BRI desde o seu lançamento.

Ao longo de pouco mais de 200 páginas, Hillman, o observador externo no local, desenvolve uma visão da China como uma potência em ascensão, a reescrever a história, a tentar recuperar o prestígio e a centralidade do Império do Meio. Levando o leitor através de uma viagem pelos projetos chineses na Ásia, Europa (o foco principal é na região da Eurásia), e África, Hillman revela como a grande visão chinesa se está a desenrolar no terreno. No entanto, os riscos são muito significativos, e o prospetivo resultado poderá ser muito diferente do que o inicialmente previsto. À medida que a China se aventura para fora das suas fronteiras, em direção a territórios mais desconhecidos, inseguros, ou mesmo hostis, está a repetir os erros de outras grandes potências, em períodos históricos anteriores. Se a China for bem sucedida, poderá reconfigurar a ordem global e colocar-se, novamente, no centro de tudo. Mas, como defende Hillman, Xi pode estar a sobrestimar as capacidades chinesas e a subestimar os riscos: nem todas as estradas levam a Pequim.

Hillman não deixa dúvidas sobre o seu enfoque: o livro é sobre poder. E o poder pode ser conquistado, mantido ou ampliado de várias formas. Neste caso, é através da construção de infraestruturas, no âmbito do fabuloso projeto da BRI, que Hillman designa *the project of the century*. Na sua interpretação, esta Cintura Terrestre e Estrada Marítima seria um incentivo (*the carrot*) para convencer os países a participar, os despojos para os campeões nacionais chineses (nomeadamente as grandes empresas chinesas no setor). De acordo com a retórica oficial, o projeto *da Belt and Road Initiative*, lançado em 2013, sob a designação de *One Belt, One Road*, constitui a marca indelével que Xi Jinping quer deixar na história da China e do mundo. A BRI pretende reconfigurar a paisagem económica e estratégica mundial; mas no seu livro, Jonathan Hillman revela o desfazamento entre a grande retórica de Pequim e a realidade no terreno.

Ao longo de quatro partes, a nova estrada do Imperador condensa a magnitude, e megalomania, do projeto do século: uma complexa teia de viagens, história, política e economia sobre a maior história geopolítica do nosso tempo, como a designou Robert Kaplan (2015)^[3], a nova Estrada da Seda, mostrando a

3. Robert Kaplan (2015), *Traveling China's New Silk Road* | *The National Interest*; Consultado em junho de 2021.

empresa no seu conjunto, assim como os detalhes ao nível do terreno. Os títulos de cada uma das Partes são ilustrativos da perspetiva de Hillman: na Parte I, *The Empire Strikes Back*, dois capítulos, *Project of the Century* e *Imperial Echoes: Technology and the Struggle for Control*, transmitem o papel da BRI como forma de ajudar a China a passar para a galeria das grandes potências, a importância do avanço tecnológico como forma de conquista e expansão de poder, chamando a atenção para os erros que outros países anteriormente cometeram, mas que a China não apreendeu e arrisca repetir.

O objetivo é claro: as conectividades que a BRI visa construir e/ou dinamizar têm algo em comum: todas levam à China (*all roads lead to China*). Assumindo que a China partilha da visão de Harold Mackinder, de que a Eurásia era o *pivot* geográfico da História, a Parte II é dedicada ao supercontinente, sendo que a Europa constitui para a China, segundo Hillman o prémio que a aguarda no final da Eurásia. No entanto, como é relatado ao longo dos capítulos 3,4 e 5, que compõem a Parte II, o caminho é tortuoso. Na Ásia Central, um dos grandes problemas assenta na falta de transparência e responsabilização nas empreitadas de grandes projetos de construção, facilitados pela negociação com governantes de países onde a corrupção é uma imagem de marca. Hillman caracteriza os projetos da BRI nesta região como a “*middleman’s dream*”, pelas oportunidades que abrem ao suborno, o que poderia, numa primeira fase, beneficiar as empresas chinesas, que tirariam proveito de uma menor fiscalização e responsabilização nesses projetos. Hillman cita um antigo diretor do *China Import-Export Bank*, que defendia essa opacidade: *If the water is too clear, you don’t catch any fish*. No entanto, os custos dessa aparente facilidade são muito elevados, como as próprias empresas, e o Estado chinês, vêm a constatar mais tarde. Na região do Cáspio, é interessante verificar que os países onde existe um maior entusiasmo em relação aos projetos da BRI (Azerbaijão, Cazaquistão, Irão, Rússia e Turquemenistão) são também aqueles que registam um *score* médio inferior à região da África Subsariana no *ranking* da Transparência Internacional. Por exemplo, no novo porto seco de Khorgos (pomposamente anunciado como o *Novo Dubai*), na fronteira entre a China e o Cazaquistão, que deveria funcionar como *gateway* para o tráfego ferroviário entre a China e a Europa, tudo está pronto a funcionar. Mas não existem comboios que transportem os bens de e para a Europa, dada a escassa rentabilidade da operação.

Outro dos protagonistas na região é a Rússia, que Hillman denomina a guardiã (*the gatekeeper*), dissecando a complexa relação com a China, e as possibilidades de uma “cooperação desconfiada” no seio de organizações como a Shanghai Corporation Organization (SCO) ou a União Económica da Eurásia (UEE). Hillman defende que embora os dois líderes, Xi Jinping e Vladimir Pu-

tin, partilhem uma definição muito particular do processo de globalização e a vontade de aproveitar da melhor forma o declínio do Ocidente, a maior barreira para uma integração mais profunda acaba por ser a própria similitude: nem a Rússia, nem a China estão dispostas a prescindir do controle e influência que querem exercer no contexto regional, e, eventualmente, global. Finalmente, as relações com a Europa Central e Oriental são também abordadas, com destaque para o Compromisso *17+1*, que considera uma enganadora abordagem chinesa ao multilateralismo, para captar a boa vontade europeia, mas que na realidade acaba por ser uma coleção de acordos bilaterais, na maior parte dos casos com países que ainda não são membros da União Europeia, e que não são constrangidos pelas regras europeias em matéria de transparência ou proteção ambiental, o que confere uma maior margem de manobra às empresas chinesas.

A III Parte, *To the Sea*, é dedicada à Estrada Marítima (*the Road*), e na qual Hillman descreve, com base nos princípios da estratégia de Alfred Mahan, as ambições marítimas da China no Sul e Sudeste asiático, onde enfrenta uma concorrência feroz das potências regionais, Índia, Japão, Austrália e, também, os EUA, que disputam a influência chinesas nos fluxos de comércio e investimento. Ao longo de três capítulos (6, 7 e 8), e no meio da tensão crescente resultante das manobras da Marinha chinesa nos Mares do Sul e Este da China, são descritas as interações com vários países, nomeadamente os países da ASEAN, e a argúcia que esses países evidenciam, ao tentar conciliar o peso dos laços económicos com a China (principal parceiro comercial de todos) com os receios securitários que a expansão do poder chinês acarreta. Hillman refere, a propósito, que no Sudeste Asiático, “...*the powerful pay what they must, and the weak take what they can.*” Os capítulos seguintes abordam dois dos mais emblemáticos, e mais polémicos, projetos da BRI, muitas vezes apresentados como exemplo dos perigos do financiamento chinês e da duvidosa rentabilidade dos projetos aprovados: o Corredor Económico China-Paquistão (o único corredor que liga apenas um país à China), e o porto de Hambantota, no Sri Lanka, ilustrativo da armadilha da dívida. No entanto, a abordagem de Hillman diferencia-se da generalidade dos autores que têm escrito sobre o tema, já que estima que as perdas económicas sejam muito significativas para a China, em resultado da corrupção e da inexistente rentabilidade dos projetos, traduzindo, também, uma certa inexperiência das empresas chinesas em lidar com realidades complexas. Hillman dá o exemplo do Paquistão, em que demonstra que a construção dos *pipelines* entre o porto de Gwadar e a cidade de Kasghar, no Xinjiang, com o objetivo de ajudar a reduzir a dependência da China do petróleo que passa pelo Estreito de Malaca, pode ser bastante mais

oneroso e vulnerável do que a própria China inicialmente pensava. Como é referido no livro, os pequenos países também têm um certo poder de agência. E relembra que vários já falharam no Paquistão, com destaque para os EUA. Um outro exemplo é o porto de Hambantota, construído no Sri Lanka, localizado a poucos quilómetros de uma das mais movimentadas rotas marítimas do mundo. O projeto não só não criou os 100.000 empregos inicialmente previstos, mas, como relata Hillman, apenas conseguiu atrair 1% do tráfego total do Sri Lanka, já que o preexistente porto de Colombo continuava a desempenhar o papel preponderante. Financiada e construída pela China, o porto de Hambantota contribuiu para aumentar a já estratosférica dívida do Sri Lanka, que acabou por não conseguir assegurar os seus compromissos com a China, levando à tomada do porto por parte desta última, não menos importante, levantando o receio de que o porto, concebido para fins comerciais, venha a tornar-se numa base militar chinesa, mais uma pérola no colar (*The String of Pearls*) que a China desenrola pelo Índico.

Finalmente, na Parte IV, *Danger Ahead*, Hillman aborda a estratégia chinesa no Corno de África, e a importância das infraestruturas digitais (cabos submarinos, câmaras de vigilância, redes *wi-fi*) que estão a ser implementadas pelas gigantes chinesas de *high tech*. Hillman destaca a importância dos países na região, com destaque para o Djibuti, Somália e Quênia (Projeto PEACE, a que se associa a França), no desenvolvimento da *Digital Silk Road* chinesa, que, dadas os constrangimentos associados aos projetos de infraestruturas físicas, agravados pela pandemia, se configura como mais consequente e geradora de dividendos estratégicos. É ainda de salientar a presença chinesa na Etiópia, quer através dos *hubs* manufactureiros, quer através da conquista do mercado de telecomunicações (e dos problemas de vigilância e segurança associados), que as grandes empresas chinesas (Huawei, ZTE) têm vindo a dominar. No Quênia, avolumam-se os receios de armadilhas da dívida, com os portos de Mombaça e a construção do mais recente Porto de Lamu. Finalmente, o Djibuti, onde está instalada a primeira base militar da China fora do território nacional, e que disputa a importância estratégica da região com vários outros países: EUA, Itália, França, Japão, cujas rendas militares representam 20% do país do Corno de África.

A Estrada do Imperador oferece um *reality check* no projeto global de construção de infraestruturas que Pequim está a pôr em prática. Escrito numa linguagem acessível ao público em geral, o texto resulta, não só da pesquisa e investigação realizada ao longo da carreira de Hillman, mas também, e em grande medida, das visitas e do trabalho de campo realizado a vários países, na região da Eurásia, na Europa Oriental e no continente africano, que aco-

Iheram projetos cruciais da BRI. Enfrentando a burocracia, suspeição e insegurança nas várias fronteiras chinesas, Hillman fornece uma imagem crua e despojada de romantismo da verdadeira dimensão das dificuldades que muitos desses projectos estão a enfrentar.

Com a BRI, a China procura projetar o seu poder e influência na arena internacional, com o seu “*project of the century*”. Como Hillman refere, os números são impressionantes: corrigido pela inflação, o montante previsto nas infraestruturas da BRI é sete vezes superior ao que os EUA gastaram com o Plano Marshall, o plano de reconstrução da Europa no final da II Guerra Mundial. Ironicamente, tendo por base a postura da Administração de Donald Trump (e, em certa medida, a de Joe Biden), existe um contraste nítido: o incumbente já não lidera (ou não quer liderar), enquanto a potência em ascensão desenha um mapa para o centro de tudo, fazendo relembrar a teoria da estabilidade hegemónica, de Charles Kindleberger^[4] e Robert Gilpin^[5], que pode evoluir para uma Armadilha de Tucídides, recuperada por Graham Allison^[6]. Se a BRI desperta sentimentos variados em vários países, mais ou menos próximos de Pequim, desde o Paquistão ao Djibuti, da Índia ao Japão, passando, naturalmente, pelos EUA, para a emergente classe média asiática, muitas vezes condicionada pela interrupção do fornecimento de energia eléctrica ou impossibilidade de viajar pela inexistência de estradas ou ferrovias, o projeto da BRI aparenta ser um ganho indiscutível. No entanto, a realidade é bastante mais complexa, já que várias sombras ameaçam o sucesso da empreitada: para além da degradação ambiental, da falta de transparência, os investimentos em infraestruturas assumem a futura utilização das mesmas. E não tem sido este o caso com vários projetos ao longo dos corredores terrestres e marítimos que integram a BRI. O que, naturalmente, corrói os fundamentos do projeto do século, agudizando as dificuldades internas que já se fazem sentir^[7] e comprometendo ainda mais a busca pela glória de Xi Jinping.

No final do dia, nem todas as estradas podem levar a Pequim.

Data de receção: 07/07/2021

Data de aprovação: 22/09/2021

4. Kindleberger, C. P. (1973). *The World in Depression: 1929–1939*. Oakland, CA: University of California Press.

5. Gilpin, R. (2001). *Global Political Economy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

6. Allison, G. (2017) How the United States and China Could Clash | Foreign Affairs.

7. Blanchette, J. (2021). Xi Jinping's Race to Consolidate Power in China (foreignaffairs.com).

Sobre a autora

CARLA GUAPO COSTA é Professora no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP), da Universidade de Lisboa (UTL), e doutora em Economia pelo Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG), da mesma Universidade. É também Auditora de Defesa Nacional e Investigadora do Instituto do Oriente e as suas principais áreas de investigação centram-se, genericamente, na geoeconomia e economia política. É autora de vários artigos científicos e livros sobre as áreas acima referidas. Participa atualmente em missões de consultoria e formação em países de expressão oficial portuguesa, em Angola, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

[ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6091-6649>]

About the author

CARLA GUAPO COSTA is a Professor at the School of Social and Political Sciences (ISCSP), of the University of Lisbon. She holds a PhD in Economics, and a Degree on National Defense Auditing. She is also a researcher at Instituto do Oriente, of ISCSP. She is the author of several papers and books on geoeconomics and international political economy, European Union economics and great players geoeconomic strategies. She is currently participating in consulting and human capital building in Portuguese speaking countries, in Southern Africa and East Timor.

[ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6091-6649>]