

State Building & Fragility Monitor

6ª Edição – Maio 2021



O voo do dragão: *influência diplomática chinesa pela Ásia*



Um Projeto do *Instituto do Oriente*



Contribuições: Nuno Canas Mendes, Carla Guapo da Costa, Qiang Liu, Diogo Cardoso, Hugo Neves, Inês Milheiras, Leonor Ferreira, Pedro Rabaça, Ricardo Carvalho



State

Building & Fragility

Monitor



Coordenador do Projeto: Nuno Canas Mendes

Coordenadores da Edição: Inês Milheiras, Leonor Ferreira, Pedro Rabaça

Design Editorial: Inês Milheiras, Leonor Ferreira

"All interested countries are welcome aboard to take part in the cooperation and share in its benefits. Belt and Road cooperation pursues development, aims at mutual benefits and conveys a message of hope."

Discurso de Xi Jinping, no Boao Forum for Asia Annual Conference, Pequim 2021



Será a *Belt and Road Initiative* um vetor essencial para o *State Building* ou um potencial intensificador do *State Fragility*?





O Professor Doutor Nuno Canas Mendes é Professor Associado no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas e Presidente do Instituto do Oriente, sendo as questões de segurança na região Ásia-Pacífico uma das suas principais áreas de investigação.

Editorial

A presente edição do *State-Building/State-Fragility Monitor* representa um notável esforço de congregar um conjunto de artigos subordinados ao tema “O voo do dragão: a influência diplomática chinesa pela Ásia”, com o contributo de dois professores, Carla Costa, catedrática do ISCSP, e Qiang Liu, da Chinese Academy of Social Sciences, e de seis alunos, três deles estagiários do Instituto do Oriente (IO), Inês Milheiras, Leonor Ferreira e Pedro Rabaça, e ainda do Hugo Neves e do Ricardo Carvalho, colaboradores regulares da PACTA, jornal do Núcleo de Estudantes de Relações Internacionais, e do Diogo Cardoso, atual secretário-executivo do IO. Trata-se de um salto qualitativo assinalável: nunca antes nenhuma edição havia reunido oito artigos e nunca com este grau de profundidade. Aos autores, e em particular à equipa redatorial – a Inês, a Leonor e o Pedro – o meu reconhecimento pelo esforço desenvolvido e pelo verdadeiro trabalho de equipa que conseguiram desenvolver, não obstante todas as conhecidas vicissitudes dos anos de 2020 e 2021.

É exatamente o contexto pandémico associado a uma mudança de ciclo político nos EUA e a uma assertividade crescente da China na cena global que motivaram a organização deste número. Com efeito, a tensão crescente nas relações entre os EUA e a China inseridas numa multipolaridade com contornos muito bipolares e os respetivos efeitos exigem uma atenção redobrada ao papel da China nas suas potencialidades e constrangimentos, tanto à escala regional como à escala planetária.

O denominador comum aqui tratado é a *Belt and Road Initiative* (BRI), esse gigantesco instrumento de projeção da China. Assim, num primeiro artigo a. Prof.^a Carla Costa traça um quadro analítico genérico de enormíssima utilidade para compreender parte

significativa dos fenómenos aqui focados: a geoeconomia da BRI, abordando também a incidência do mesmo em Portugal. Qiang Liu, no mesmo sentido, sustenta que a BRI promoverá – pela via diplomática - maior integração entre grupos regionais e provocar mudanças nas estruturas sociais dos países envolvidos. Seguem-se os textos com carácter setorial: a Inês Milheiras reflete sobre a importância do Banco Asiático de Investimento em Infraestruturas; a Leonor Ferreira debruça-se sobre o corredor económico China-Paquistão; o Hugo Neves reflete sobre a complexidade das relações China-Índia; o Diogo Cardoso centra-se no caso do Sri Lanka; o Ricardo Carvalho sobre os paradoxos de uma vivência democracia com economia liberal no Myanmar e finalmente o Pedro Rabaça que traz para discussão a questão da sustentabilidade da BRI, numa ótica antropológica dos respetivos impactos sociais e culturais.

São várias as perspetivas e os posicionamentos: é esta riqueza de abordagens, umas mais otimistas outras mais críticas, que este número temático do *State-Building* procurou explorar. E é esse o caminho que procuraremos seguir doravante: privilegiar visões plurais, evitando, porém, os vieses que tolhem a nitidez.

Nuno Canas Mendes

Presidente do Instituto do Oriente



Belt and Road Initiative

Índice

- 01/ *A Belt and Road Initiative como uma Estratégia Geoeconómica*
- 08/ *How should the world view China's BRI in geopolitics and geoeconomics?*
- 12/ *O papel do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura na Belt and Road Initiative*
- 19/ *China-Pakistan Economic Corridor - para além do sonho económico*
- 27/ *China-Índia na Óptica da Belt and Road Initiative*
- 36/ *As relações entre a República Popular da China e o Sri Lanka: uma análise das potenciais preocupações da Belt and Road Initiative para o Sri lanka*
- 43/ *A BRI vs. o Liberalismo internacionalista no caso de Myanmar*
- 49/ *A Rota da Sustentabilidade: Uma Análise Antropológica dos Impactos Sociais e Culturais da Belt and Road Initiative*





A Geoconomia da BRI e o Papel de Portugal¹



“The Belt and Road Initiative is a win-win Initiative that calls for the participation of all nations, based on the principles of extensive consultation, joint contribution and shared benefits with the aim of achieving common prosperity. The Belt and Road is not a private path owned by a certain party but a sunshine boulevard shared by all.”²

A Belt and Road Initiative como uma Estratégia Geoeconómica

O novo milénio marca uma mudança qualitativa no sistema internacional, e a prazo, na posição ocupada pelos EUA, estando essa mudança intimamente associada à emergência da China. Ao contrário do Japão e da Alemanha, que após a II Guerra Mundial começaram a competir economicamente com os EUA, mas que estavam dependentes da protecção norte-americana face à URSS, a China apresenta um padrão de complementaridade muito forte com os EUA, mas está envolvida num processo de obtenção de significativa autonomia estratégica.

Esse processo envolve diversas dimensões, desde o desenvolvimento de um complexo militar industrial de grande dimensão a nível mundial, ao progresso tecnológico ou à consolidação da moeda nacional, o renmbimbi, como moeda de referência do sistema monetário internacional, num contexto de criação de novas organizações de cooperação internacional

1. Note-se que o presente artigo se encontra redigido em concordância com o Antigo Acordo Ortográfico.

2. Discurso de Xi Jinping, no China-UK *Business Summit*, Londres, 2015.

A Professora Carla Guapo Costa é Professora Catedrática no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP), da Universidade de Lisboa (UL), 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 geoconomia 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.

(como o *New Development Bank*, no âmbito dos BRICS, ou o *Asian Infrastructure Investment Bank*), que configuram um sistema alternativo ao sistema de Bretton Woods.

Neste contexto, no dia 6 de setembro de 2013, o presidente chinês, Xi Jinping, deixou a cimeira do G20, em St Petersburg, e começou uma digressão por vários países da Ásia Central. Xi anunciou o lançamento de uma Iniciativa (recusando sempre a denominação Estratégia), que se tornaria um foco de desenvolvimento, de dinamismo económico, paz e cooperação entre os países. Anteriormente conhecida por *One Belt, One Road* (OBOR), a actual *Iniciativa Faixa e Rota* (*Belt and Road Initiative* – BRI), uma ode à globalização (nas palavras de Xi), assenta nos cinco pilares da conectividade: pessoas, infraestruturas, finanças, comércio e políticas (Winter, 2016).

No processo de lançamento da BRI, a primeira paragem de Xi Jinping foi em Astana, no Cazaquistão, na Universidade de Nazarbayev, onde, perante o seu homólogo, proferiu um discurso (*‘Promote People-to-People Friendship and Create a Better Future’*), revestido de grande simbolismo. O Presidente chinês apresentou o projecto como uma oportunidade dourada para o desenvolvimento da região, e enfatizou a ideia de que “...*a close neighbor is more valuable than a distant relative.*”, o que releva, naturalmente, a importância estratégica de toda a região. A conotação geoeconómica e geopolítica destes interesses ficou clara no dia seguinte, quando Xi referiu que tinha chegado à altura da China e outros países da Ásia Central reflectirem no seu longo e partilhado passado e formularem planos para intensificar a cooperação económica, facilitar o comércio e remover as barreiras. Era o tempo de construir uma nova *Estrada da Seda*: as palavras de Xi

significavam que ele considerava que o eixo sobre o qual a Terra girava estava a regressar ao local onde tinha estado durante milénios (FRANKOPAN, 2016). No ano seguinte, na Indonésia, Xi Jinping revelou ao mundo a segunda vertente da Iniciativa, a Estrada Marítima (*Maritime Silk Road*), que visa o reforço da cooperação com os países da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), uma zona de comércio livre que representa mais de 7% do total das exportações mundiais, cerca de 1421 mil milhões de dólares norte-americanos, em 2019 (WTO, 2020). Ambos os projectos visam agilizar as ligações entre a China e a Europa, o Médio Oriente e o continente africano, atravessando a Ásia Central e recorrendo à vantagem geográfica dos países costeiros do Sul e Sudeste da Ásia.

E assim se lançou oficialmente o projecto de construção da Rota da Seda (a Faixa), a que se seguiu, no ano seguinte, a Estrada Marítima, que traduzem a confluência de um conjunto de interesses estratégicos, geoeconómicos e geopolíticos da China (RIBEIRO, 2013), a fazer valer a sua posição de segunda maior economia do mundo e de maior potência comercial, ao mesmo tempo que procura atenuar algumas das suas vulnerabilidades, nomeadamente o *gap* tecnológico (através de programas como o *Made in China 2025*), a dependência energética ou as assimetrias regionais e a sobrecapacidade de produção das empresas nacionais, nomeadamente no sector da construção (FUNAIOLE e HILLMAN, 2018).

Denominado por Xi Jinping como o projecto do século, a BRI prevê um financiamento de 1 bilião de dólares para a construção da rede de infraestruturas que a compõem, um valor que, ajustado pela inflação, é cerca de sete vezes superior aos fundos

do Plano Marshall, lançado pelos EUA no final da II Guerra Mundial, para promover a reconstrução das economias europeias (HILLMAN, 2020).

Do nosso ponto de vista, a BRI configura, claramente, um processo geoeconómico, na aceção de Blackwill e Harris (2016) e CSURGAI (2018), ao utilizar meios económicos para atingir objectivos de carácter geopolítico. A rede de infraestruturas previstas no âmbito da BRI, um sistema de portos, ferrovias e autoestradas, visa permitir à China criar e expandir mercados na região da Eurásia, facilitar o acesso a recursos e reforçar a segurança energética e económica. Em complemento aos ganhos de ordem económica, estas infraestruturas perseguem igualmente objectivos políticos e de segurança, ao induzir os países beneficiários a alinhar com os interesses chineses, quer por via da sedução (financiamento de infraestruturas encaradas como estruturantes pelos receptores), quer por meio da dependência, por exemplo, através da criação de dívida resultante do financiamento de projectos com escasso potencial de rentabilidade (os casos do porto de Hambantota, no Sri Lanka ou do porto de Gwadar, no Paquistão, tornaram-se paradigmas do processo) (HILLMAN, 2018).

Em todo este contexto, o acesso a recursos energéticos constitui um dos principais objectivos, já que a China, segunda maior economia do mundo e maior potência comercial, é também a maior consumidora de recursos energéticos (20% do consumo global), evidenciando, no entanto, um estrutural défice no abastecimento energético, especialmente petróleo e gás: a China importa cerca de 60% das suas necessidades de consumo interno (EIA, 2020). Garantir a segurança no abastecimento é, assim, um determinante absoluto na definição das prioridades estratégicas.

O mar desempenha um papel determinante na estratégia geoeconómica da China, pelo que o Oceano Índico e os Mares do Sul e Este da China se assumem como estruturantes, já que abrigam *choke points* decisivos para o abastecimento energético chinês, com destaque para o Estreito de Malaca, por onde passam 80% das importações de petróleo e 11% das de gás (ALBERT, 2019). Se o Oceano Índico desempenha um papel fundamental para contornar o Estreito de Malaca, os Mares do Sul e Leste da China funcionam como rotas estratégicas para o trânsito dos carregamentos de petróleo e gás provenientes do Médio Oriente e do continente africano, assim como acolhem parte significativa de reservas *offshore* (CRONIN, 2016). Naturalmente, a importância estratégica daqueles Mares ajuda a compreender por que razão a China tem desenvolvido um conjunto de acções destinadas a militarizar as disputas marítimas na região, com países vizinhos como o Vietname ou as Filipinas, no Mar do Sul da China, ou mesmo com o Japão, no Mar do Leste da China, a propósito das famosas Ilhas Senkaku, dotadas de importantes reservas energéticas. (KUO, 2018). Finalmente, a rede de portos, zonas industriais adjacentes e *pipelines* que se expandem pelas províncias chinesas do interior, no Oceano Índico, configura o famoso *String of Pearls*, que desperta nos países vizinhos, com destaque para a Índia, a preocupação de que os portos comerciais sirvam, em simultâneo, finalidades militares, ao permitirem o acesso à Marinha chinesa (KAPLAN, 2009). Em síntese, as rotas terrestres e a estrada marítima configuram, claramente, uma formidável estratégia geoeconómica chinesa, talvez o projecto do século XXI, como refere Hillman (2020), que, associado a outras iniciativas como a criação de instituições (pretensamente) multilaterais para financiar os projectos de desenvolvimento ou a

promoção da utilização do renmbimbi como moeda de referência nas transacções internacionais na região e em países aliados da China, que pretende projectar o poder da China, num contexto regional e, eventualmente, global, utilizando a economia como uma forma de *hard power*. Como seria de prever, o anúncio e desenvolvimento da BRI tem vindo a suscitar preocupações por parte dos países vizinhos, como a Índia, o Japão ou os próprios países da ASEAN, mas também junto de outras potências, como os EUA, ou mesmo a Rússia (um *mix* de parceiro/rival), que foram durante várias décadas os poderes dominantes na região, quer do ponto de vista comercial e financeiro, mas também como *providers* de segurança, nomeadamente das rotas marítimas. A emergência da China, que já é o principal parceiro comercial da maior parte dos países da região, e a opacidade dos seus reais propósitos, agravam os receios de que uma disputa geopolítica esteja iminente (CRAWFORD, 2020). E é esta dimensão geopolítica que faz com que a estratégia *win-win* proclamada pela China como uma das bandeiras da cooperação Sul-Sul, de que ela seria o pivot principal, é perspectivada por vários países como um jogo positivo, mas em que os ganhos são maioritariamente apropriados por um só jogador.

Portugal no contexto da BRI

Como vimos acima, a estratégia chinesa abrange, também, a aproximação ao continente europeu, que seria quase uma espécie de prémio no final do percurso (Hillman, 2020). E a China já tem em funcionamento, desde o final da década passada, uma densa rede de acções para reforçar a interdependência com vários países europeus, desde os investimentos feitos em sectores de importância crítica (a Europa é o principal destinatário do investimento chinês, sendo a

Alemanha, o Reino Unido e a França os maiores receptores), ou o financiamento de infraestruturas portuárias, rodoviárias e ferroviária, como no caso dos países que integram o Compromisso *17+1*, e que, em contrapartida, se abstêm de apoiar decisões ou pronunciamentos desfavoráveis aos interesses chineses, nomeadamente nas instituições europeias.

Portugal não é, de todo, caso único na diáspora do investimento chinês no mundo, particularmente no continente europeu. Outros países membros da União Europeia também foram alvo de interesse, nomeadamente a Grécia, com o Porto do Pireu a assumir-se como um dos mais emblemáticos projectos, no domínio da construção e exploração de infraestruturas, denotando o interesse estratégico, geoeconómico e geopolítico, que a China detém na aquisição de infraestruturas portuárias, o que também está patente no lançamento do já referido *Compromisso 17+1*, a que a Grécia foi o último país a aderir, um grupo de países da Europa de Leste onde a China concentra grande parte dos investimentos que efectua na Europa, em estradas, portos, ferrovia ou ambiente (LE CORRE, 2018 b)). Convém referir que estes países apresentam algumas características comuns, que os tornam vitais na estratégia geoeconómica chinesa, nomeadamente o facto de estarem situados em nós terminais da *Belt and Road Initiative*, quando esta penetra no continente europeu.

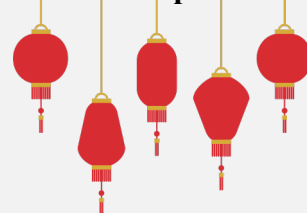
A economia portuguesa sempre foi uma economia aberta, no que concerne o comércio externo, fluxos de investimento e migrações. E, nos anos mais recentes, essa tendência de abertura foi reforçada, em grande medida em resultado da crise financeira de 2008 e da crise das dívidas soberanas, de 2011. A partir de 2008, face às necessidades financeiras que assolavam o país ao desejo dos investidores chineses em apostar nos países europeus, assistiu-se a uma

expansão muito significativa dos interesses chineses em Portugal e à intensificação das relações entre os dois países (COSTA, 2018).

O capital chinês está hoje presente em vários sectores relevantes da economia portuguesa, com fortes participações em sectores como a produção e distribuição elétrica, transportes aéreos, sector financeiro, saúde, seguros ou distribuição de águas, apenas para enumerar alguns. Empresas como a *EDP* ou *REN*, *Fidelidade*, *Hospital da Luz*, *TAP*, viram partes importantes do seu capital adquirido por capitais chineses. Ao mesmo tempo, desenvolveu-se um vasto programa de concessão de vistos a cidadãos chineses, o *Visa Gold*, que levou a uma entrada maciça de investidores chineses no sector imobiliário português, principalmente nas cidades de Lisboa e Porto (LE CORRE, 2018 a)). Portugal detém activos geográficos de importância estratégica, especificamente no que concerne a Estrada Marítima, com os seus portos, com destaque para o Porto de Sines, nomeadamente o novo Terminal Vasco da Gama, a ser objecto do interesse chinês (ALBERT, 2019). E, desde que Xi Jinping se tornou Presidente, a diplomacia chinesa tornou-se muito activa, nomeadamente na região Mediterrânica, no que que vários autores denominam a regionalização dos interesses chineses (PUTTEN et al, 2018). Acresce que Portugal é ainda membro fundador do *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), um dos vectores chineses para reforçar a sua posição no contexto do sistema monetário e financeiro internacional.

O actual contexto de pandemia e crise económica generalizada, ao acentuar as tensões decorrentes da disputa comercial e tecnológica entre a China e os EUA e o recrudescimento do clima de proteccionismo, poderá ter consequências no encurtamento das principais cadeias globais de valor, levando, eventualmente, à necessidade de diversificar os principais eixos de inserção internacional da economia portuguesa, sem que isso comprometa, do nosso ponto de vista, a sustentabilidade estratégica das relações com a China, no contexto de um relacionamento mais global com a União Europeia.

Carla Guapo Costa



Referências Bibliográficas

- ALBERT, E. Competition on the Indian Ocean, **Council on Foreign Relations**, May, 2019.
<https://www.cfr.org/backgrounder/competition-indian-ocean>
- BLACKWILL, R.; HARRIS, J. **War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft**.
Cambridge (MA): Harvard University Press, 2016.
- COSTA, C. "Portuguese Economy: How(Not) to Get Away with Financial Crisis and Economic Adjustment Programs", in Isabel David (ed.), *Crisis, Austerity and Transformation. How Disciplinary Neoliberalism Is Changing Portugal*, Lexington Books, London. [pp.3-24].
- CRAWFORD, N. Defending against economic statecraft: China, the US and the rest.
Blog of the International Institute for Strategic Studies, October 2020.
<https://www.iiss.org/blogs/analysis/2020/10/economic-statecraft-china-us>
- CRONIN, P. Power and Order In The South China Sea:: A Strategic Framework for U.S. Policy, **Center for a New American Security**, 2016.
- CSURGAI, G. The Increasing Importance of Geoeconomics in Power Rivalries in the Twenty-First Century. **Geopolitics**, 23:1, p. 38-46, 2018.
- EIA, Country Analysis Executive Summary: China, **US Energy Information Agency**, 2020.
https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/China/China.pdf
- FRANKOPAN, P. *The Silk Roads – A New History of the World*, Bloomsbury Paperbacks, New York, 2016.
- FUNAIOLE, M. and HILLMAN, J. China's Maritime Silk Road Initiative - Economic Drivers and Challenges, in Nicholas Szechenyi (Editor), **China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region**, Center for Strategic International Studies (CSIS), March, 2018, pp. 20-25.
- HILLMAN, J. The Emperor's New Road: China and the Project of the Century, CSIS – Center for Strategic and International Studies, Yale University Press, Washington DC.
- HILLMAN, J. Game of Loans: How China bought Hambantota, in Nicholas Szechenyi (Editor), **China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region**, Center for Strategic International Studies (CSIS), March, 2018, pp. 7-10.
- KAPLAN, R. Center Stage for the Twenty-first Century Power Plays in the Indian Ocean. **Foreign Affairs**, Vol. 88, Edition 2, 2009.
- KUO, M. The geopolitics of Oil and Gas in the South China Sea, **Flashpoint – The Diplomat**, December, 2018.
<https://www.thediplomat.com/2018/12/the-geopolitics-of-oil-and-gas-in-the-south-china-sea>
- LE CORRE, P. China's Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies; **Carnegie Endowment for International Peace**; October, 2018 a).

LE CORRE, P. Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the “Belt and Road” Initiative. In: Mayer M. (eds) **Rethinking the Silk Road**. Palgrave Macmillan, Singapore, 2018 b).

Putten, F., John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias. Europe and China’s New Silk Road; **European Think-Tank on China** (ETNC); December, 2018.

RIBEIRO, J. O Reposicionamento da China: Geopolítica, Geoeconomia e Estratégia, **Relações Internacionais**, nº38, pp.35-43.

[n38a04.pdf \(mec.pt\)](#)

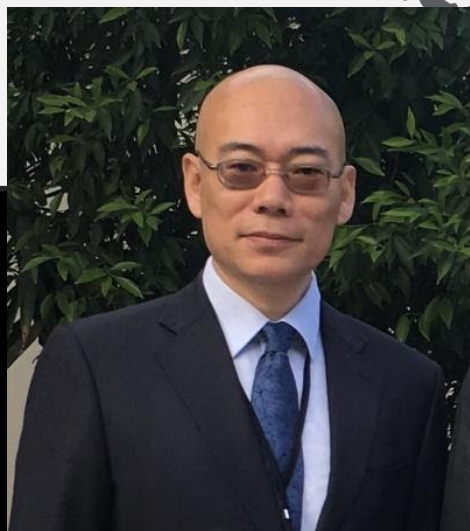
WTO. World Trade Statistical Review 2020, World Trade Organization – Geneve.

[wts2020_e.pdf \(wto.org\)](#)

WINTER, T. One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road – **The Diplomat**, March, 2016.

[One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road – The Diplomat](#)

How should the world view China's BRI in geopolitics and geoeconomics?¹



Dr. Qiang Liu joined Chinese Academy of Social Sciences in 2004, he has been the Director of Energy Economics Division, Institute of Quantitative & Technological Economics at Chinese Academy of Social Sciences (CASS) since 2014. He is also Professor on energy economics at the Graduate School of Chinese Academy of Social Sciences. Qiang is the Secretary-General of Global Forum on Energy Security based at Beijing since 2012, and he manages the annual program of International Seminar on BRI and Energy Connectivity hosted by CASS which inaugurated in 2017. Before joining CASS, Qiang worked for Hebei Swan Chemical Fiber Company for 3 years, and for Beijing Foton Auto Corporation for 5 years. Qiang holds PhD of economics from the Graduate School of Chinese Academy of Social Sciences.

No actual purpose of military intention in BRI or Pearl Chain

No matter how ambitious the policy or vision is, BRI will not create a military alliance or framework. Because China's geographic environment does not require a military alliance. Historical military alliances were imposed or intentionally imposed by the former Soviet Union and Japan Empire.

Because there is no so-called security paradox in China, and geographical factors have made China have no real enemy after the end of the Cold War. The risk of northern invasion that plagued China in history has ceased to exist with the collapse of the Soviet Union. Today's Russia even directly and indirectly depends on China's support.

Despite the dispute between China and Southeast Asia in the South China Sea, a few islands and reefs are not enough to trigger wars between these countries. Even if there are military frictions between China and India because of the territorial delimitation issue, neither side has the intention to expand into a war between the two countries. Even in 1962, neither side would advance beyond what they believed to be their own territory.

With the expansion of economy, China has overseas economic interests in Central Asia, Southeast Asia, South Asia, West Asia, and Africa, and has more concerns about

1. Note-se que o presente artigo se encontra redigido em inglês.

maritime transport safety in the Strait of Malacca, the Persian Gulf, the Red Sea, and the Suez Canal. However, the safety of these routes is still okay, and neither party, including the United States, Japan, India, and Russia, will cut off maritime transport. Each party benefits from transportation safety. Therefore, in addition to choosing some places to sign naval ship supply agreements or build several supply bases, China will not build military agreements that threaten any third parties, or build military bases that threaten any third parties. Nor will any country sign such an agreement with China. The pearls on the chains of Sri Lanka, Maldives, Gwadar Port, and Djibouti can only serve as supply depots for naval ships and cannot form a deterrent force when they are far away from the mainland and lack the support of land power from China.

Gwadar Port is the closest to such a military base. However, the strong military presence of the United States and India in the region makes it very unlikely that China will build a threatening military port at this location. Because this point is far away from China and too close to the military facilities of the United States and India, it is impossible to form mutual support between this port with the capability in China. An isolated port is very easy to be blocked or even seized by opponents. The Pamirs also geographically prevented China from entering the North Indian Ocean from Pakistan on a large scale. Various situations have determined that China cannot be so stupid as to send a lone army to be a target for others in this position.

The political system with Chinese characteristics makes the possibility of China exporting its political system very low, and China's political system basically does not have the possibility of practicing in other countries. Even if people from

many countries start to learn Chinese, there is a huge difference between Chinese culture and the cultures of countries along the BRI. For Muslim countries, Hindu countries such as India, and Central Asia, Russia and Eastern European countries that evolved from the former Soviet bloc, and sub-Saharan African countries, it is impossible to integrate with Chinese culture.

Only economic intention is feasible

So, what is the purpose of China's construction of BRI? Its purpose can only be economic. China's super-large-market economy, complete industrial system, excess capital, abundant and diligent human resources, and efficient corporate system have formed the huge flooding capacity of the Chinese economy. The momentum of China's economic expansion has gone far beyond her administrative boundaries, forming groups of manufacturing companies, business service companies, and financial groups that have expanded their business networks around the world. What these companies need most is actually not imported materials such as oil, because these resources can be easily obtained through imports, and there is no need to engage in BRI. What they need most is a larger market. This is particularly prominent in China's powerful engineering and construction enterprises, which need to obtain projects and construction projects anywhere. With market development, they need the global configuration of the industrial chain, which has been their own needs to reduce costs, as well as the requirements of the host country.

Since China is not at the top of the global supply chain, like companies in European and American countries which control advanced technologies, they are often in the middle of the supply chain, that is, the stage of human-intensive and

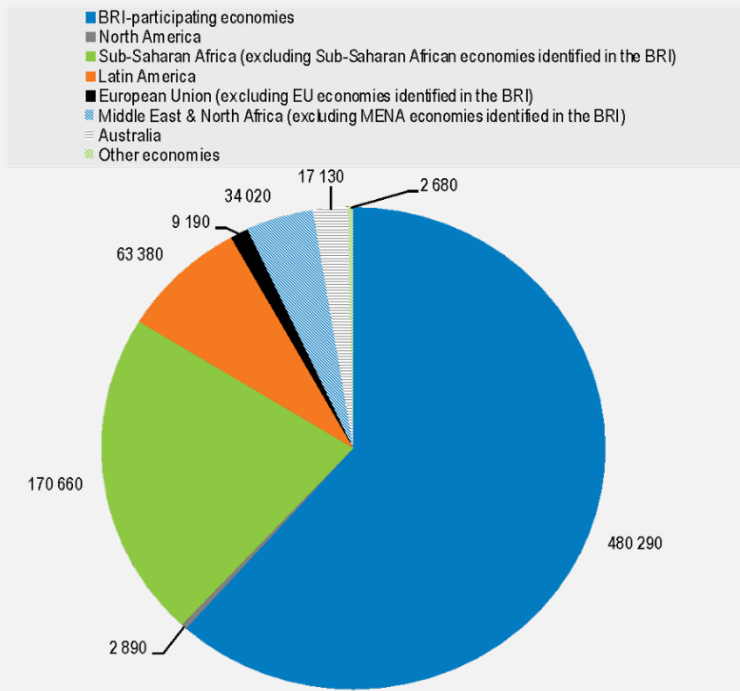


Figure 1 - Chinese outward investment in the construction sector; cumulative notional amount expressed in USD million, 2005-2018

Source: OECD, China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape,
<https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>

capital-intensive, such as engineering construction, medium and low manufacturing. Therefore, their markets are often located in emerging markets and developing economies, to popularize roads, bridges, energy and electricity, telecommunications, public venues and other infrastructure for them, and to bring high-quality and low-cost industrial products, etc. Most of these markets are along the Belt and Road. In 2018, when President Xi Jinping visited Latin America, he also included Latin America in the scope of BRI, which is just such a performance.

If China's economic goals are realized, what prospects and influences will it bring to the world's geo-economy and geopolitics?

In terms of geo-economics, with

China's large-scale participation in the economic development of emerging markets and developing economies, these areas will rapidly popularize transportation, energy, and telecommunications infrastructure, and the level of social development will get rid of the original slow or even stagnant state and enter a new era of information society. However, in this process, the lagged social governance capabilities in some countries will lead to an unbalanced distribution of development benefits, which will be easily lead to the elites in the society which grasp more resources and social control capabilities, and the benefits of economic growth will be taken too much by the elites. However, as the level of informatization of ordinary people increases and their contact with the outside world increases, their political awareness is also increasing. Therefore, how to achieve the balance of interests and overall social stability in a rapidly growing society will become an important issue. Once such problems arise, the outside world, especially the American and European media, will think that these problems are caused by China's Belt and Road Initiative.

At the same time, the accelerated economic development of these regions will make regional economic integration a new trend. China's One Belt One Road initiative is often promoted between China and a group of analogous countries, such as China and ASEAN, China and Sub-Saharan Africa, China and Arab countries, China and Central Asian countries, etc. Therefore, China, as an adventures partner, has also inadvertently promoted the economic and political integration of these regions, strengthened their sense of community. Western countries can be at ease, because these countries or country groups are only interested in economic

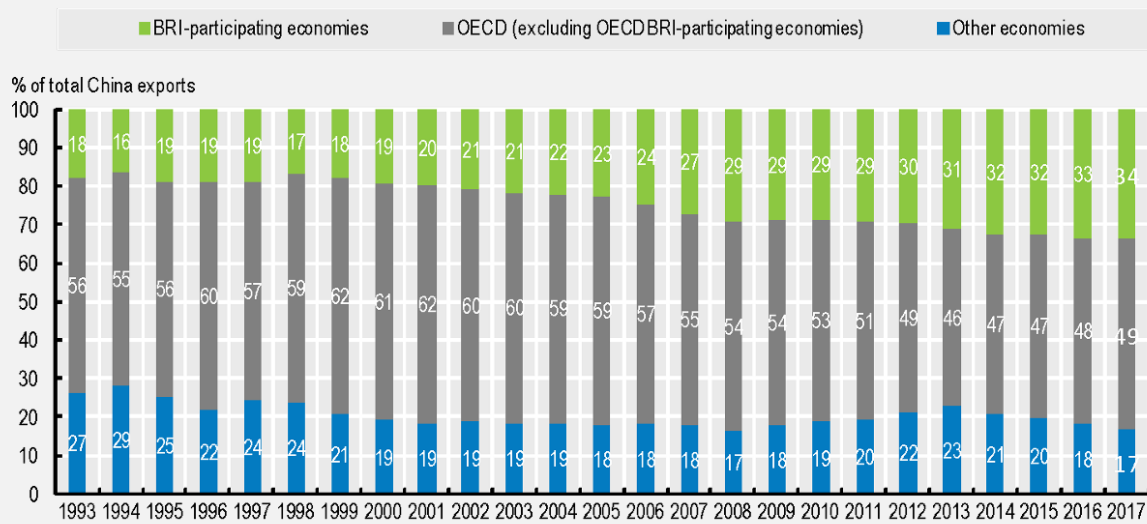


Figure 2 - Chinese exports to BRI-participating economies versus OECD countries, 1993-2017

Source: OECD, China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>

cooperation with China or investment from China, and will not form a military alliance with China. They are inevitably wary to do business with such a big country like China.

Therefore, in terms of geopolitics, the Belt and Road Initiative will not change the political map of the world, but it will strengthen the geopolitics of the original geopolitical group. The corridor projects of BRI will speed up regional cooperation and integration. This kind of geoeconomic and geopolitical influence does not seem to be the goal of China's Belt and Road Initiative, but just a by-product of it. However it may be its ultimate impact.

Qiang Liu



O papel do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura na Belt and Road Initiative



A Inês Milheiras é aluna finalista da Licenciatura em Relações Internacionais no ISCSP.

É uma pessoa persistente, dinâmica e crítica, pelo que dá tudo de si em todos os projetos onde se insere.

As suas áreas de interesse vão das finanças às relações económicas internacionais e à geoeconomia, principalmente no contexto asiático.

Ambiciona aprofundar os seus conhecimentos na área económica num próximo ciclo de estudos.

O rápido crescimento económico da China, desde o fim da Guerra Fria, levou a que a mesma se tornasse num poderoso ator, com um peso significativo nas relações internacionais, em particular nas relações Ásia-Pacífico. A China, na última década, formulou uma nova estratégia, na qual pretende expandir a sua influência terrestre e marítima através da *Belt and Road Initiative* (BRI), também apelidada de “Nova Rota da Seda”, assegurando a sua presença nos Oceanos Índico e Pacífico (Huang, 2016).

Ao longo dos anos tem-se vindo a observar um crescimento interno chinês, que se veio a materializar através da determinação de relações bilaterais e de pontos de interesse fulcrais, que pretendem a hegemonia da China num cenário regional. A China possui hoje a segunda maior economia do mundo, sendo a maior potência comercial internacional em comércio de mercadorias. O país é considerado um dos principais atores geoeconómicos, tendo desenvolvido estratégias de política externa com intuito de expandir a sua influência no bloco regional (Asian Green Real Estate, 2020).

Após a entrada da China na Organização Mundial do Comércio (OMC) em 2001, esta estabeleceu a sua atuação mais vincada nas trocas comerciais e na economia internacional, assumindo uma posição mais ativa nos sistemas de cooperação. A *Belt and Road Initiative* (BRI) é mais uma estratégia chinesa que visa ligar o continente asiático aos outros continentes. A China apresenta uma concordância de interesses e partilha através da BRI, estando esta estratégia inserida em diversas resoluções das Nações Unidas, bem como reconhecida

pela comunidade internacional.

O dilema do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura

A China, a longo prazo, está empenhada em modificar a ordem internacional. Assim, é perceptível que, tal como os Estados Unidos da América (EUA) fomentaram bases para o Banco Mundial, a China faz o mesmo para o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (BAII/AIIB). Ainda que não seja tão desenvolvido como o Banco Mundial, o AIIB auxilia no reforço da moeda chinesa, o renminbi (Brites & Jaeger, 2016).

Proposto pelo governo chinês, o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura foi criado em 2013, tendo iniciado o seu funcionamento em 2016, com o intuito de ser um fundo financeiro internacional focado no investimento em infraestruturas, especialmente nos países asiáticos. Este é apenas um dos fundos de financiamento da BRI e é um fundo soberano. A BRI, para além do AIIB, é financiada pela *Silk Road Fund* e ainda por bancos chineses. Assim, o facto do AIIB ser uma instituição multilateral apresenta-se como o equilíbrio do bilateralismo chinês no que se refere ao desenvolvimento, apaziguando as tensões na região. Por conseguinte, o AIIB suaviza a imagem da China, à vista de outros países que possuem divergências políticas com este país (Shepard, 2017).

O principal objetivo do AIIB centra-se, supostamente, no desenvolvimento económico, de riqueza e da conexão de infraestruturas, através do investimento nos diversos projetos, essencialmente no setor infraestrutural. Este, na minha perspetiva, não é o verdadeiro principal objetivo do AIIB, pois este banco faz parte da estratégia chinesa para conseguir fortalecer a sua moeda, o renminbi. O intuito seria gerar uma moeda que desempenhasse o papel de reserva

internacional, apta para garantir a estabilidade financeira global (Brites & Jaeger, 2016).

Segundo o AIIB, todo o investimento cedido tem, obrigatoriamente, de estar em conformidade com as diretrizes emanadas pelo banco, ou seja, aliadas à ideia de “*Lean, Green and Clean*”. O objetivo destas diretrizes foca-se no fortalecimento dos ganhos de uma dada infraestrutura, na responsabilidade, transparência e ética aquando a realização do projeto, bem como a baixa emissão de carbono, a longo prazo, no decorrer do projeto (Federal Ministry of Finance, 2019).

Porém, apesar de todos os esforços chineses para fazer do AIIB uma instituição credível aos olhos do mundo, não foi totalmente possível. Os EUA consideram o AIIB uma estratégia que a China executou para aumentar a sua influência na Ásia, fazendo com que a ação do Banco Mundial e do Banco Asiático de Desenvolvimento diminuísse na região. Assim, os EUA não concordam em fazer parte do AIIB, o que proporcionou à China um maior poder dentro do banco, sem um contrapeso forte na sua constituição. O Japão é outro país que não integra o AIIB, pois mantém-se fiel a Washington e, para além disso, tem um grande protagonismo no Banco Asiático de Desenvolvimento. Por sua vez, a China possui o poder de veto nas decisões do banco, pois detém uma

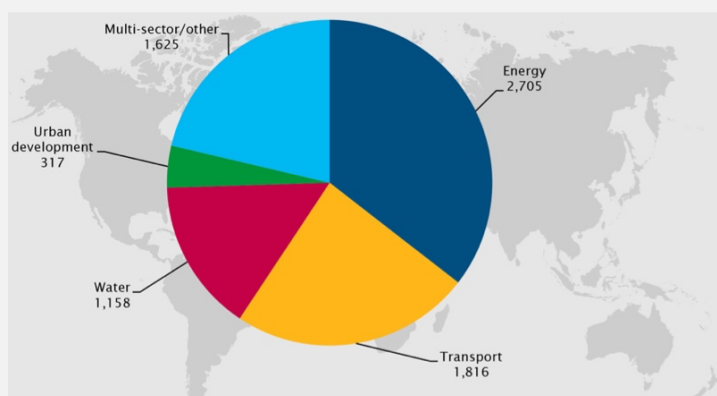


Figura 1 - Financiamento de projetos por setor

Fonte: AIIB, Federal Ministry of Finance

percentagem de votação que ronda os 26% (Habova, 2015).

A atividade do AIIB sustenta-se na cooperação internacional, tendo como finalidade cooperar com outros bancos de desenvolvimento, sendo que assinou alguns acordos de cofinanciamento de projetos em conjunto com o Banco Mundial, o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento, o Banco Africano de Desenvolvimento, o Banco Interamericano de Desenvolvimento, o Novo Banco de Desenvolvimento e o Banco Islâmico de Desenvolvimento (Shelepov, 2018).

Aparentemente, o AIIB e a BRI são duas estratégias ligadas ao mesmo líder, contudo está um pouco longe de ser este o caso, apesar de todas as evidências a indicar de que um serve de justificativa para o outro.

Composição do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura

A China tem o poder de veto nas mais diversas questões que envolvem o AIIB, contudo não é possível agir unilateralmente, pois a instituição tem instrumentos que impossibilitam que o país com a maior quantidade de ativos utilize os recursos a seu prazer.

A estrutura do AIIB assemelha-se bastante à de outros bancos multilaterais, sendo fulcral o financiamento do desenvolvimento de diversos projetos. Desta forma, o AIIB, assim como o Banco Mundial e o Banco Asiático de Desenvolvimento, é composto por um conselho de governadores, um grupo de diretores e pela administração. Contrariamente aos dois bancos referidos anteriormente, os diretores não detêm residência no país onde o banco tem sede (Borquez & Naru, 2019).

O AIIB foi fundado por cinquenta e sete Estados, incluindo países da União Europeia, assim como importantes *players* asiáticos e sul-americanos. Atualmente com oitenta e sete Estados-membros, é a segunda maior instituição de desenvolvimento multilateral do mundo, afirmando-se como uma referência no novo multilateralismo evidenciado na área das Relações Internacionais. Atrás do Banco Mundial, o AIIB é constituído por países do continente asiático, bem como pela Austrália e Nova Zelândia, que compreendem a maioria dos membros. O banco é também constituído por vinte e seis Estados-membros não regionais, como a Alemanha, Áustria, Chipre, Finlândia, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Malta, Holanda, Portugal, Espanha, Dinamarca, Noruega, Polónia, Suécia, Suíça e Reino Unido. Adicionalmente, para além destes países europeus, também o Canadá e diversos países africanos e sul-americanos compõem o AIIB. Como referido anteriormente neste artigo, os EUA e o Japão não aderiram ao AIIB. Apesar disso, o número de países que constituem o AIIB é a prova do seu poder de atração internacional (Federal Ministry of Finance, 2019).

Ainda que os EUA estivessem reticentes em relação aos objetivos deste banco, vários dados comprovam que as instituições ocidentais e o AIIB têm desenvolvido projetos em conjunto, tanto com o Banco Mundial como com o Banco Asiático de Desenvolvimento (Cohen, 2015). De entre estes projetos, a sua maioria são realizados em países que estão abrangidos geograficamente pela BRI, o que significa, a meu ver, que as instituições ocidentais continuam a participar em projetos na região com o intuito de “travar” a influência chinesa. No que concerne às regras de Direito Internacional, o AIIB

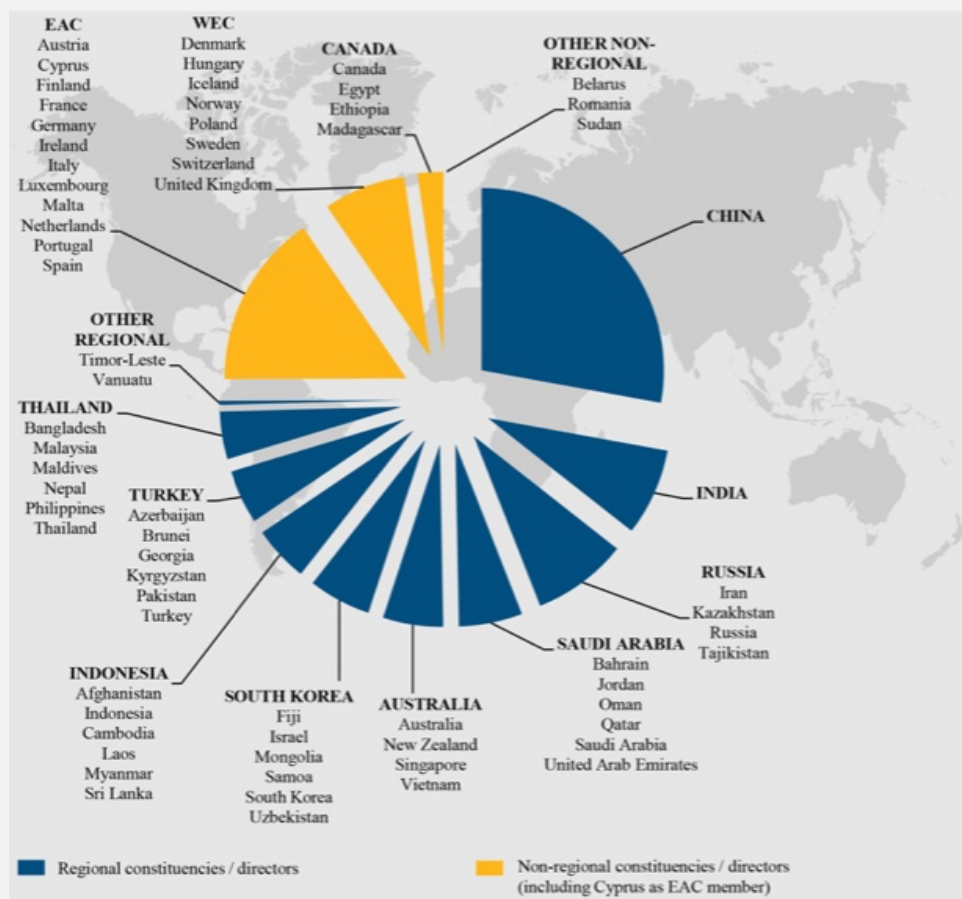


Figura 2 – Distribuição do poder de voto dos Estados-membros do AIIB

Fonte: AIIB, Federal Ministry of Finance

segue, de igual forma, as regras de outros bancos multilaterais de desenvolvimento. O AIIB enquadra-se na estrutura económica internacional atual, pois o tratado constitutivo do banco foi realizado de acordo com as normas internacionais, sendo a língua oficial o inglês (AIIB, 2015). Assim, evidencia-se que o AIIB não é o oposto, em termos de Direito Internacional e estrutural, das instituições ocidentais do mesmo tipo, mas sim uma instituição próxima a estas que a China detém o controlo. O AIIB pode ser considerado um instrumento adicional à ordem económica internacional ocidental, apesar da liderança bastante acérrima da China (Gabusi, 2017).

Interesse ou necessidade?

O governo chinês tem vindo a referir a estabilidade do sistema monetário asiático como uma prioridade, assim como o aumento do volume da linha

de *swap* e a urgência do desenvolvimento do mercado de títulos asiáticos. Os regimes financeiros como o AIIB, as instituições financeiras da *Shanghai Cooperation Organisation* e o Fundo da Rota da Seda são fulcrais para a cooperação financeira internacional. Desta forma, a emissão de títulos apresentados em renminbi pelos países ao longo da BRI é crucial para o governo chinês na esfera de estabilidade do sistema monetário asiático, pois é a China que joga as cartas neste campo (Wenwen, 2017).

O grande objetivo da China é adquirir a responsabilidade da governança global através da viabilização de bens públicos, bem

como do multilateralismo, assim o AIIB é o elemento fulcral da BRI, a qual simboliza uma clara transformação do equilíbrio de poder. A necessidade de estabelecer o AIIB advém das dificuldades de reforma das instituições financeiras internacionais já existentes, bem como da indecisão americana em aprovar o pacote de reforma do Fundo Monetário Internacional (Silva, 2020).

Os países que compõem a BRI são, na sua maioria, países em desenvolvimento cuja procura de investimento infraestrutural é bastante grande. Deste modo, o AIIB foi a melhor solução para as ambições dos países da região. Segundo a China, a BRI e o AIIB caracterizam a resposta chinesa contra a sua exclusão na participação do Acordo Transpacífico de Cooperação Económica (TPP) (Gordon, 2011).

O AIIB demonstra claramente a

capacidade e ambição da China, pois, este banco, contrariamente às outras instituições financeiras internacionais, é liderado por um país em desenvolvimento. Por conseguinte, o interesse chinês com a execução da ambiciosa estratégia da BRI, em conjunto com o papel estrutural que o AIIB executa no Sistema Monetário Internacional, poderá vir a agilizar o processo de internacionalização do renminbi, sendo fulcral para o reforço do poder monetário chinês (Moldicz, 2018).

Na minha perspetiva, a necessidade da estruturação do AIIB deriva do interesse e objetivo da

inquestionável (Ohashi, 2019).

Considerações Finais

No decorrer desta análise ficou perceptível a estratégia chinesa na criação do AIIB, isto é, o grande motivo da estruturação deste banco foca-se essencialmente no aumento do poder chinês no panorama económico internacional. A multilateralidade e o financiamento do desenvolvimento concedido pelo AIIB é a forma de atuação deste banco que desempenha funções ao nível regional, aquando se fala do financiamento de infraestruturas e, a nível mundial,

no que toca à multilateralidade.

Posto isto, o AIIB, no seu todo, recebeu um aval positivo da comunidade internacional. Ainda que os EUA e o Japão não se tenham mostrado interessados em participar, a China demonstrou a sua capacidade de aumentar o seu poder económico apesar de todos os entraves das instituições económicas ocidentais, criando uma instituição que é capaz de acorrer às suas necessidades e interesses.



Figura 3 - Mapa da Belt and Road Initiative

Fonte: ST Graphics adapted from REUTERS

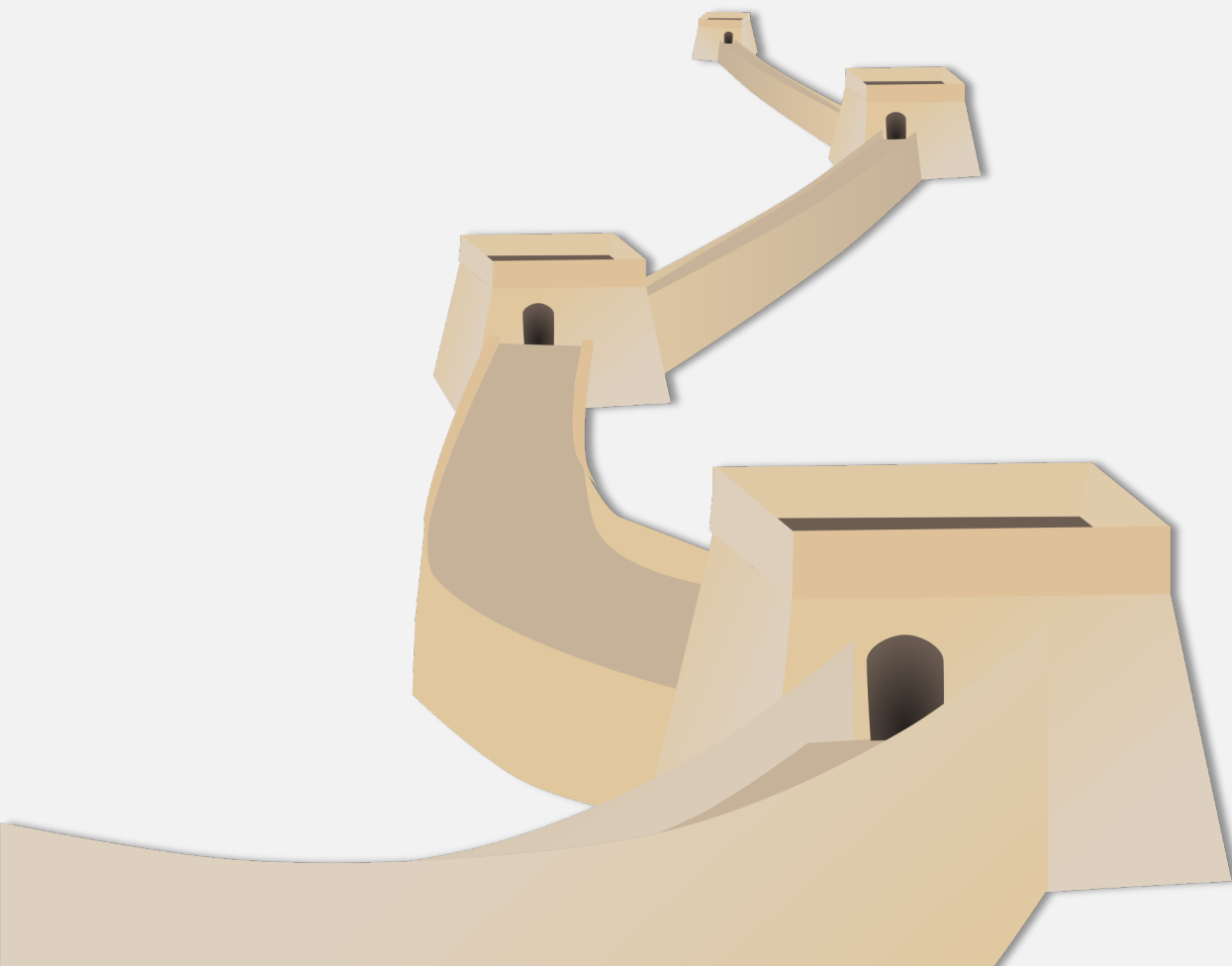
da estratégia chinesa de internacionalizar o renminbi, procurando estabelecer todo um pano de fundo que sustentasse este objetivo. Este pano de fundo foca-se no financiamento de projetos em diversos países asiáticos e não só, aumentando o uso do renminbi através da liquidação comercial nesta moeda pelas linhas de *swap* bilaterais (Wenwen, 2017). Tanto o AIIB como a BRI estão numa fase inicial de desenvolvimento, o que significa que a internacionalização do renminbi, assim como a edificação do poder monetário chinês são iniciativas a longo prazo, que levarão algum tempo a concretizar-se, mas que efetivamente têm um potencial

Como se procurou demonstrar, a criação do AIIB produz efeitos na arquitetura financeira global. A criação de instituições alternativas como este banco representam um desafio à hegemonia norte-americana, pois o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial constituem o pilar de controlo do dólar, sendo que o AIIB trabalha com uma força contrária ao dólar, o renminbi. A ascensão chinesa tem transportado diversas obrigações para o país tanto a nível regional como a nível global, consolidando a posição da China como membro ativo da governança regional.

A China tem vindo a aumentar a sua legitimidade no panorama internacional. Contudo, num aspeto um pouco mais realista, este é considerado um país em desenvolvimento, o que significa que apesar de toda a sua evolução, da sua estratégia, da força de querer ser mais e melhor, tem ainda um longo caminho a percorrer. Ainda assim, a China terá de se comprometer com alguns valores sistémicos atuais, como a democracia, a liberdade e os direitos humanos, pois é um país que perde credibilidade e sofre duras críticas quando algum destes valores é violado (Gallas, 2020).

O AIIB torna-se uma mais valia para a estratégia chinesa de ganhar poder económico a nível global. Este banco apesar de ser uma mais valia para o desenvolvimento do *Global South* e não só, poderá colocar diversos Estados numa posição de fragilidade (*State Fragility*). O financiamento de projetos, por parte do AIIB poderá deixar os Estados que irão receber este financiamento, mais vulneráveis economicamente, no sentido em que estes ficam dependentes do banco, podendo vir a ficar bastante endividados. O facto de a China ser o maior acionista do AIIB, eventualmente poderá significar que as estratégias chinesas de financiamento, neste caso a “armadilha da dívida”, poderão vir a ser materializadas pelo AIIB. Um exemplo deste tipo de estratégia chinesa foi o financiamento do porto de Hambantota, no Sri Lanka. No início, este projeto detinha uma viabilidade económica duvidosa, por conseguinte, os diversos empréstimos destinados a este foram recusados por diversos países, apenas a China aceitou financiá-lo. Após anos de renegociação e construção com a empresa chinesa responsável por construir o porto, o projeto acaba por falhar e não conseguir atrair tráfego marítimo suficiente. Consequentemente, o Sri Lanka tinha uma dívida bastante elevada com a China, sendo a única opção entregar o porto. Assim, a China garantiu o controlo do porto, estabelecendo neste uma via marítima militar e comercial. Apesar do AIIB negar qualquer tipo de relacionamento com os casos de “armadilha da dívida” chinesa, não se pode simplesmente ignorar o facto do maior acionista, logo o maior contribuidor de capital no AIIB ser a própria China.

Inês Milheiras



Referências Bibliográficas

- AIIB. (2015). *50 Countries Sign the Articles of Agreement for the Asian Infrastructure Investment Bank*.
- Asian Green Real Estate. (2020). The Belt and Road Initiative and the rising importance of China's Western cities.
- Borquez, A., & Naru, F. (2019). El Banco Asiático de Inversión en Infraestructura apuntando el camino del médio: uniéndose a las filas de los Bancos Multilaterales de Desarrollo, pero con caracterísitcas chinas. . *Estudios internacionales*.
- Brites, P. V., & Jaeger, B. C. (2016). A criação do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura e os desafios à governança financeira global. Porto Alegre.
- Cohen, S. B. (2015). *Geopolitics: The Geography of International Relations*.
- Federal Ministry of Finance. (2019). Asian Infrastructure Investment Bank achieves major milestones in its frist three years.
- Gabusi, G. (2017). *"Crossing the River by Feeling the Gold": The Asian Infrastructure Investment Bank and the Financial Support to the Belt and Road Initiative*.
- Gallas, D. (2020). O que está por trás da escalada de tensões da China com potências globais. *BBC NEWS*.
- Gordon, B. K. (2011). The Trans-Pacific Partnership and the Rise of China. *Foreign Affairs*.
- Habova, A. (2015). Silk Road economic belt: China's Marshall plan, pivot to Eurasia or China's way of foreign policy. *KSI Transactions on Knowledge Society*.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: motivation, frame - work and assessment. *China Economic Review*, 314-321.
- Ministério Público Portugal. (2015, junho 29). Consulta de Tratados Internacionais. *Acordo Constitutivo do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura*. Pequim.
- Moldicz, I. C. (2018). Geopolitics of Belt and Road Initiative and China's International Strategic Relations. *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*.
- Ohashi, H. (2019). *The Belt and Road Initiative (BRI) in the context of China's opening- up policy*.
- Shelepov, A. V. (2018). The AIIB, Multilateral and National Development Banks: Potential for Cooperation.
- Shepard, W. (2017). The Real Role of the AIIB in China's New Silk Road. *Forbes*.
- Silva, G. R. (2020). O papel da China na governança e desenvolvimento mundial: o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura como alternativa ao Banco Mundial. *Fronteira*, 19, 63-83.
- Wenwen, L. (2017). A utilização da moeda chinesa como fator de poder: o caso do renminbi.

China-Pakistan Economic Corridor – para além do sonho económico



A Leonor Ferreira é aluna do 3.º ano da Licenciatura em Relações Internacionais no ISCSP.

Criativa e sempre em busca de um novo desafio e formas de inovar, tem um especial interesse na economia internacional, política internacional e geopolítica.

“Pakistan China friendship is higher than mountains, deeper than the ocean, stronger than steel and sweeter than honey” (Pakistan, 2017); a expressão empregada pelo Governo paquistanês demonstra a profundidade da interação entre os países que culmina no *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC), o projeto “flagship” da Nova Rota da Seda. As relações sino-paquistanesas datam os anos 50 do século XXI, aquando do reconhecimento da República Popular da China, dando assim início às interações diplomáticas, militares e económicas entre os dois países asiáticos.

O vínculo a nível diplomático manifesta-se na relação bilateral intensa, na cooperação nos fóruns multilaterais e nas ações individuais em defesa do outro país. *“China has for decades shielded Pakistan from condemnation and sanction for supporting anti-India militant groups”* e *“blocked proposals to bring international sanctions”* contra grupos terroristas de origem paquistanesa (Group, 2020, p. 30), e o Paquistão teve sempre um papel ativo em defender a China e o território chinês. Recentemente, e em nome de 55 países, o Paquistão referiu-se à região especial administrativa de Hong Kong como território chinês perante as Nações Unidas e reforçou que os conflitos que ocorrem na região são assuntos internos chineses (Iqbal, 2020).

Relativamente à relação militar, a China não só teve um grande papel na evolução do programa nuclear e de mísseis paquistaneses (Ramay, 2016), como também se constitui como um grande exportador de armas e parceiro em exercícios militares conjuntos (Group, 2020). Ambos têm um inimigo em comum, a Índia, e, por isso, as suas forças militares

constituem uma poderosa aliança; é de referir que, em 2020, e como resposta ao acordo de defesa EUA-Índia, foi assinado um memorando de entendimento (MOU) que pretende reforçar a cooperação entre as Forças Armadas paquistanesas e o Exército de Libertação Popular, tendo como objetivo contrabalançar a estabilidade estratégica da região (Aamir, 2020).

A vertente económica apresenta-se como ponto central e relevante do CPEC. Ao analisar as relações sino-paquistanesas deste século verificamos que a estratégia comercial e financeira marca as interações na forma de investimentos e acordos bilaterais. O primeiro ano de destaque no aprofundamento das relações foi 2006, aquando da assinatura do Acordo de Livre Comércio, que entrou em vigor no ano posterior e que se estendeu para o setor dos serviços em 2009 (China, s.d.). Se, em 2006, 12% das importações paquistanesas eram de proveniência chinesa, no ano seguinte estas representaram 15%; este valor tem aumentado substancialmente e, em 2019, foi aproximadamente de 28%. A nível de exportações do Paquistão, em 2019, a China contribuiu 7%, sendo este o segundo maior destino do comércio. Todavia, o impacto do comércio sino-paquistanês não tem uma grande relevância a nível chinês: em 2019, as importações e as exportações com o Paquistão representavam 0,57% e 0,13%, respetivamente (OEC, s.d.).

O segundo ano em destaque é 2013, ano que assinala o início do CPEC, formalizado em 2015, que pretende fomentar o comércio entre os dois países e impulsionar a presença dos mesmos a nível regional e internacional; é extremamente importante a nível económico e diplomático. A conclusão do Corredor está prognosticada para 2030, tendo os projetos sido divididos em 4 fases de acordo com o prazo; atualmente, encontramos-nos na segunda fase, os

projetos de curto prazo (Rafiq, 2017). Inicialmente previa-se que o valor do projeto fosse 46 mil milhões de dólares americanos mas, atualmente, estima-se que o valor ultrapasse os 87 bilhões de US dólares (Upala, 2020).

O projeto de longo prazo assenta na conectividade regional, dado que pretende ligar a Ásia Central, o Sudeste Asiático e a Ásia do Sul à China Ocidental. A base do Corredor pode ser infraestrutural e económica, mas tem como objetivo último a paz e o desenvolvimento (CPEC, s.d.). O projeto divide-se em 4 corredores: Corredor Norte, Central, Ocidental e Oriental, e apresenta 4 vertentes – energia, infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, o desenvolvimento da região de Gwadar e outros projetos como fibra ótica e transmissão digital (CPEC, s.d.).

Em primeira instância, o projeto aparenta ser mais benéfico para o Paquistão do que para a China. A verdade é que as vantagens para o território paquistanês estão maioritariamente relacionadas com a promoção da economia - novas infraestruturas, a criação de Zonas Económicas Especiais, aumentar as exportações, estimular IDE e demonstrar que o país é um ator comercial de confiança e seguro (Rafiq, 2017). Não obstante as oportunidades económicas chinesas: reduzir a sua dependência do estreito de Malaca, assegurar o reabastecimento energético seguro e criar uma nova rota de conexão com outras regiões do globo (Irshad, Xin, & Arshad, 2015), o proveito do CPEC vai além dessas oportunidades. A Nova Rota da Seda permite à China criar uma nova imagem do país, uma que *“demonstrate(s) a new, China-led, win-win model of international development”* (Rafiq, 2017, p. 8) e ainda tem a oportunidade *“to expand its periphery of influence, consolidate its global presence and (secure)*

future supply routes of energy and trade goods.” (Ramay, 2016, p. 7).

Tendo em consideração as relações históricas sino-paquistanesas, será o CPEC meramente económico e diplomático ou deterá também um cariz militar? Para responder a esta questão, irei analisar os projetos mais controversos – a estrada de Caracórum e o Porto de Gwadar.

A estrada de Caracórum conecta Xinjiang a Gwadar e atravessa a área de Gilgit-Baltistan, região contestada pela Índia como parte do território de Jammu e Caxemira. O interesse chinês é não criar um conflito armado, dado que uma situação não controlada pode inviabilizar todo o CPEC (Saini, 2020). Tendo em consideração a região, gostaria de apontar dois acontecimentos recentes na área: revogação do artigo 370^{o1} por parte da Índia, em agosto de 2019; e o anúncio de Imran Khan, em novembro de 2020, que a região de Gilgit-Baltistan tornar-se-ia uma província paquistanesa provisória - ação que tem como base uma resposta ao acontecimento de agosto e que promove a estabilidade necessária para continuar com o Corredor Económico (Rej, 2020). Outros movimentos não têm sido suficientes para uma escalada de conflito, pelo contrário, em fevereiro deste ano, publicaram uma declaração conjunta que reforçava o cessar-fogo (Kuchay, 2021). Em suma, este projeto pode estabelecer-se numa região controversa, mas nenhuma das partes, China, Índia ou Paquistão, deseja um conflito militar.

O Porto de Gwadar é um dos aspetos do CPEC mais discutidos na esfera internacional e um dos mais importantes do projeto, integrando uma das 4 vertentes. O projeto integra a construção de um porto

de águas profundas e de diversas infraestruturas, como universidades e um aeroporto. Ambas as partes têm interesses e vantagens: por um lado, a China ganha ao assegurar o seu abastecimento energético e ao reduzir o custo de transporte, uma vez que não é necessário atravessar o estreito de Malaca e que Gwadar providencia um caminho mais rápido, beneficiando também Pequim do estabelecimento de novas rotas comerciais com o Médio Oriente, África e Europa, tornando-se o Paquistão na “*most important gateway to the rest of the world.*” (JIA *apud* Venancio, 2018) na perspetiva chinesa. Por outro lado, o Paquistão tem a oportunidade de desenvolver a província de Balochistão, a região mais pobre do país, e de conquistar o seu desejo antigo de encontrar “*a sovereign partner to finance, construct and operate the port after purchasing it from Oman*” em 1958 (Rafiq, 2017, p.6). Durante a Guerra Fria, os EUA foram abordados sobre a possibilidade de construírem um porto e usá-lo como base naval (Rafiq, 2017), contudo nenhuma das partes aceitou a proposta. O porto foi inaugurado em 2007, mas não alcançou as expectativas devido aos problemas internos que ocorreram durante essa altura; o CPEC apresenta-se como uma nova esperança para o sonho paquistanês para o qual o Paquistão está disposto a tudo.

A Índia crê que o porto seja uma estratégia chinesa para projetar o seu poder para o Oceano Índico (Lopes, 2020) e acredita que futuramente pode tornar-se um ativo militar chinês. Nos últimos anos, notícias e afirmações têm fomentado esta ideia: em 2011, o Ministro da Defesa Paquistanês afirmou “*We would be ... grateful to the Chinese government if a naval base is ... constructed at the site of Gwadar for Pakistan,*” (Mukhtar *apud* Haider,

1. O artigo 370º da Constituição indiana confere um estatuto especial a Jammu e Caxemira que permite uma maior autonomia e poder da região em relação aos outros Estados na Índia. (Winterbourne, 2007).

2011); “*Beijing plans to build its second offshore naval base near a strategically important Pakistani port following the opening of its first facility in Djibouti*” (Chan, 2018); “*The United States Defense Department stated that China seeks to establish military bases around the world to protect its investments in its ambitious One Belt One Road*” (AFP, 2019). Juntamente com as notícias, acontecimentos recentes, como a situação do Porto de Hambantota e o pedido de ajuda financeira por parte do Paquistão ao FMI, têm intensificado a ideia. Todavia, nenhum dos governos confirmou a utilização de bases navais em Gwadar, nem existem certezas concretas, apenas se pode especular, portanto não podemos comprovar a matriz militar do CPEC.

O CPEC apresenta diversos benefícios para o Paquistão, acrescentando-se aos já referidos o aumento do PIB e o aumento do emprego; mas será que as vantagens ultrapassam os desafios e os problemas subjacentes? A desordem pode voltar a instalar-se no país e é necessário ter atenção aos movimentos políticos, à segurança interna e à instabilidade financeira, problemas que podem pôr em causa a viabilidade do Corredor.

A relação com a China e as intervenções políticas para proteger o CPEC podem ter repercussões a nível político: cria situações como a desigualdade na distribuição e dimensão dos diversos projetos que são alvo de discórdia entre o Governo Federal e as Províncias (Baloch *apud* Lopes, 2020); a promoção da região Gilgit-Baltistan para província como forma de estabilizar a área e manter o corredor rodoviário pode ter o custo de um conflito entre os partidos políticos (Jamal, 2020); e o silêncio em relação às condições dos uigures em Xinjiang conjugado com o papel do Paquistão no bloqueio da “*UN motion calling for international observers to visit Xinjiang*” (Yusuf, 2020)

pode resultar numa perda de credibilidade internacional relativamente a Caxemira. Os problemas sociais, a dívida paquistanesa e a ação dos radicais são outros fatores que aumentam a possibilidade de instabilidade política.

Os insurgentes paquistaneses têm visto o CPEC como um meio para atingir os seus fins. Os Talibãs Paquistaneses (TTP) e os separatistas da província de Balochistão e de Sindh têm realizado ataques a cidadãos chineses e a infraestruturas, como a Bolsa de Valores do Paquistão e a embaixada chinesa. As suas ações demonstram que estes grupos constituem uma ameaça, principalmente os movimentos separatistas de Balochistão, pois representam uma maior hostilidade. Em resposta, o país tem apostado no contraterrorismo e na proteção militar dos projetos, sobretudo de Gwadar (Blackwell, 2019).

De acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI), em 2020, a dívida bruta do Paquistão, em percentagem do PIB, foi de 87,2%. Em 2018, o país pediu formalmente o apoio ao FMI. A Nova Rota da Seda tem sido intitulada como a diplomacia da armadilha da dívida e os críticos não têm poupado o Corredor Económico, principalmente pela falta de transparência do projeto, visto que, quando o Fundo pediu mais informação, esse pedido foi negado (Mourdoukoutas, 2018). Asad Umar, ministro das Finanças desde 2018, afirmou que 24% da dívida pública deriva de empréstimos chineses e o CPEC representa, aproximadamente, 7% (Umar *apud* Dawn, 2019).

Os desafios futuros podem ter como consequência um desenvolvimento ainda mais vagaroso, uma vez que nos últimos anos “*the pace of CPEC projects has been slowing down*” (Notezai, 2021). Independentemente das controvérsias e dos possíveis problemas internos, as vantagens parecem

continuar a ser superiores e o Paquistão permanece confiante no modelo de desenvolvimento chinês. Relativamente à China, os céticos do projeto não conseguiram afastar o seu sonho da Nova Rota da Seda, nem a sua presença no país vizinho, na realidade “*China has been willing to rein in Pakistan*” (Group, 2020, p.31).

Leonor Ferreira



Referências Bibliográficas

- (OEC), T. O. (outubro de 2020). *Profile Country: China*. Obtido de OEC: <https://oec.world/en/profile/country/chn>
- Aamir, A. (8 de dezembro de 2020). *China and Pakistan ink military MOU to counter US-India pact*. Obtido de Nikkei Asia: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/China-and-Pakistan-ink-military-MOU-to-counter-US-India-pact>
- AFP. (3 de maio de 2019). *China may establish military base in Pakistan: Pentagon report*. Obtido de The Express Tribune: <https://tribune.com.pk/story/1964949/3-china-may-establish-military-base-pakistan-pentagon-report>
- Begleiter, A. V. (2019). *The Dragon Stretches its Wings: Assessing the Geopolitical and Economic Implications of China Belt and Road Initiative in Pakistan and Kenya*. University of Pennsylvania, CUREJ: College Undergraduate Research Electronic Journal. Obtido de Scholarlu: <https://repository.upenn.edu/curej/227>
- Blackwell, H. (19 de setembro de 2019). *Pakistan refocuses on counter-terrorism to protect China's investments*. Obtido de IISS - International Institute for Strategic Studies: <https://www.iiss.org/blogs/analysis/2019/09/sasia-pakistan-protects-chinese-investments>
- Chan, M. (5 de janeiro de 2018). *First Djibouti ... now Pakistan port earmarked for a Chinese overseas naval base, sources say*. Obtido de South China Morning Post: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2127040/first-djibouti-now-pakistan-port-earmarked-chinese>
- China, M. o. (s.d.). *China-Pakistan FTA*. Obtido de China FTA Network: <http://fta.mofcom.gov.cn/topic/enpakistan.shtml>
- CPEC Secretariat at Ministry for Planning, D. &. (s.d.). *Introduction*. Obtido de CPEC China Pakistan Economic Corridor M/o Planning, development & special initiatives : <http://cpec.gov.pk/introduction/1>
- Dawn.com. (23 de novembro de 2019). *'Pakistan's relations with China will never fray': Asad Umar responds to US concerns over CPEC*. Obtido de Dawn: <https://www.dawn.com/news/1518417>
- Group, U. S. (2020). *China's Influence on Conflict Dynamics in South Asia*. Washington: United States Institute of Peace. Obtido de https://www.usip.org/sites/default/files/2020-12/20201216_chinas_influence_on_conflict_dynamics_in_south_asia-report.pdf
- Haider, K. (21 de maio de 2011). *Pakistan says wants China to build naval base*. Obtido de REUTERS: <https://www.reuters.com/article/us-pakistan-china-gwadar-idUSTRE74K27T20110521>
- International Monetary Fund. (s.d.). *General government gross debt - Percent of GDP*. Obtido de International Monetary Fund: https://www.imf.org/external/datamapper/GGXWDG_NGDP@WEO/PAK?zoom=PAK&highlight=PAK
- Iqbal, A. (8 de outubro de 2020). *Pakistan leads 55-nation group supporting China on Hong Kong*. Obtido de Dawn: <https://www.dawn.com/news/1583884>

Irshad, M. S., Xin, Q., & Arshad, H. (31 de dezembro de 2015). One Belt and One Road: Dose China-Pakistan Economic Corridor benefit for Pakistan's Economy? *Journal of Economics and Sustainable Development*, 6(24), pp. 200 - 207. Obtido de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2710352

Jamal, U. (30 de outubro de 2020). *Has Gilgit-Baltistan's Election Made Pakistan's Opposition Parties Relevant Again?* Obtido de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2020/10/has-gilgit-baltistans-election-made-pakistans-opposition-parties-relevant-again/>

Khan, N. (13 de julho de 2020). *Sindhi, Baloch 'separatists' forming ties in Sindh, Pakistani officials say*. Obtido de Arab News: <https://www.arabnews.com/node/1703931/world>

Kuchay, B. (9 de março de 2021). *What prompted India-Pakistan ceasefire pact along Kashmir border?* Obtido de Al Jazeera: <https://www.aljazeera.com/news/2021/3/9/will-the-india-pakistan-ceasefire-pact-along-kashmir-border-hold>

Lopes, J. A. (2020). Pakistan-China Relations in the Big Context of the “Belt and Road Initiative”: An Analysis of the Political Reverberations on the Pakistan-China-India Relations. *Revista Portuguesa de Ciência Política*(13), pp. 33 - 48. doi:10.33167/2184- 2078.RPCP2020.13/pp.33-48

Mourdoukoutas, P. (28 de outubro de 2018). *Pakistan--IMF Could Either Kill CPEC Or Help Build It Right*. Obtido de Forbes: <https://www.forbes.com/sites/panosmourdoukoutas/2018/10/28/imf-could-either-kill-cpec-or-help-build-it-right/?sh=4ec698d6cbc7>

Notezai, M. A. (16 de fevereiro de 2021). *What Happened to the China-Pakistan Economic Corridor?* Obtido de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2021/02/what-happened-to-the-china-pakistan-economic-corridor/>

Notezai, M. A. (16 de fevereiro de 2021). *What Happened to the China-Pakistan Economic Corridor?* Obtido de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2021/02/what-happened-to-the-china-pakistan-economic-corridor/>

OEC, T. O. (s.d.). *Country Profile: Pakistan*. Obtido de OEC: <https://oec.world/en/profile/country/pak>

Rafiq, A. (2017). THE CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR: BARRIERS AND IMPACT. *PEACEWORKS*(135). Obtido de <https://www.usip.org/sites/default/files/2017-10/pw135-the-china-pakistan-economic-corridor.pdf>

Ramay, S. A. (2016). China Pakistan Economic Corridor: A Chinese Dream Being Materialized Through Pakistan. Sustainable Development Policy Institute. Obtido de <http://hdl.handle.net/11540/6694>

Rej, A. (2 de novembro de 2020). *Gilgit-Baltistan to Become a New Province of Pakistan, Announces Khan Government*. Obtido de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2020/11/gilgit-baltistan-to-become-a-new-province-of-pakistan-announces-khan-government/>

- Saini, D. (19 de novembro de 2020). *Gilgit-Baltistan as Pakistan's New Province could be a Game-Changer in Indo-Pacific Geopolitics*. Obtido de Future Directions International: <https://www.futuredirections.org.au/wp-content/uploads/2020/11/Gilgit-Baltistan-as-Pakistans-New-Province-could-be-a-Game-Changer-in-Indo-Pacific-Geopolitics.pdf>
- Sial, S. (autumn (july-dec) de 2014). Conflict and Peace Studies. (M. A. Rana, Ed.) *The China- Pakistan Economic Corridor: an assessment of potential threats and constraints*, 6(2), pp. 11-40. Obtido de <http://pakpips.com/web/wp-content/uploads/2017/11/284.pdf>
- Upala, P. (20 de junho de 2020). *Beijing's China Pakistan Economic Corridor leads to nowhere*. Obtido de The Jerusalem Post: <https://www.jpost.com/opinion/beijings-china-pakistan-economic-corridor-leads-to-nowhere-632184>
- Venancio, M. (2018). *The 'Belt and Road' Initiative and its Global Geopolitical Implications*. Trabalho de fim de grau, Facultat de Traducció i Interpretació, Universitat Autònoma de Barcelona, Estudis de l'Àsia Oriental. Obtido de https://ddd.uab.cat/pub/tfg/2018/tfg_95839/TFG_2017-18_FTI_VenancioAbella.pdf
- Winterbourne, B. N. (2007). *Relatório sobre Caxemira: situação actual e perspectivas*. Parlamento Europeu, Comissão dos Assuntos Externos . Obtido de <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2007-0158+0+DOC+PDF+V0//PT>
- Yusuf, H. (27 de julho de 2020). *Silence won't pay*. Obtido de Dawn: <https://www.dawn.com/news/1571363>
- Government of Pakistan. [@GovtofPakistan]. (2017, 2 de novembro). *Pakistan China friendship is higher than mountains, deeper than the ocean, stronger than steel and sweeter than honey. #PakChina 🇵🇰🇨🇳 #CPEC*. [Tweet]. Twitter. <https://twitter.com/govtofPakistan/status/925999633997889536>

China-Índia na Óptica da Belt and Road Initiative¹



O Hugo Neves é aluno de segundo ano da Licenciatura em Relações Internacionais no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP). Redator na PACTA, a revista do Núcleo de Estudantes de Relações Internacionais do ISCSP.

A BRI é um ambicioso projecto de longa duração da República Popular da China (RPC) para a cooperação e o desenvolvimento mútuo entre Estados, cujo tremendo potencial transformador terá grandes implicações económicas e de segurança para o Indo-Pacífico, assim como para a ordem internacional. Ao mesmo tempo, ao envolver os continentes da Ásia, África e Europa, resultará numa extensa expansão de influência da RPC, viabilizada pela interligação profunda entre vários factores geopolíticos: desde o terrestre ao marítimo; do comercial ao digital; e do militar ao diplomático. É, no entanto, na Ásia do Sul que se concentram a maior parte das suas rotas, mais precisamente nas imediações da Índia, que tal como a China é tanto uma das principais potências económicas e demográficas em ascensão – ambas parte dos BRICS² –, como descende das primeiras grandes civilizações.

Do rio Amarelo ao rio Indu, o território histórico das duas potências tem na tradição da sua relação comercial milenar um importante elo de ligação simbólico para a BRI, iniciativa que se baseia numa análise histórica dos benefícios da antiga Rota da Seda para todos os seus destinos. Com efeito, pela sua proximidade geográfica e extensão territorial, assim como por abrigar actualmente um terço da população mundial, esta relação bilateral será determinante para o futuro da ordem internacional. Quanto à Índia, esta mantém-se fora da iniciativa por cepticismo em relação à sua transparência, sustentabilidade e reais implicações geoestratégicas, embora apoie inequivocamente a crescente interligação e cooperação para o

1. Note-se que o presente artigo se encontra redigido em concordância com o Antigo Acordo Ortográfico.

2. Acrónimo para uma associação de economias emergentes: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul.

mútuo desenvolvimento regional entre países. As razões de Nova Deli para este afastamento são as seguintes:

1. Uma das rotas da BRI, o Corredor Económico China-Paquistão (CPEC), atravessa o território de Caxemira, disputado entre a Índia, o Paquistão e a RPC. Para a primeira esta decisão constitui uma violação da sua soberania nacional (Chakma, 2019), potenciadora de um aumento do terrorismo naquele território. Acrescendo a este empecilho, verificaram-se recentemente confrontos militares na fronteira do Himalaia.

2. O envolvimento da BRI em países periféricos à Índia pode ter implicações em importantes laços de cooperação estratégica e representar uma ameaça significativa à sua segurança e à sua macroestratégia de desenvolvimento como potência regional (Bhandari e Jindal, 2018). Nova Deli desconfia particularmente de uma estratégia de “diplomacia da armadilha da dívida” (*debt-trap*)³ por parte da RPC.

3. A ambiguidade da motivação e a fraca transparência de Pequim nos negócios já realizados no âmbito da iniciativa: Pequim defende que a sua finalidade única é a cooperação a nível económico e o desenvolvimento entre os seus participantes, numa perspectiva “win-win” em que todos ficam a ganhar (Tomé, 2019, p81). Persistem, no entanto, suspeitas da sua utilização para fins militares no Indo-Pacífico, o que se poderá repercutir simultaneamente na destabilização da ordem internacional.

Caxemira e Fronteira do Himalaia

O território de Caxemira é disputado entre a Índia e o Paquistão desde 1947, ano da criação

de ambos os Estados pós-independência do Reino Unido. Foi dividido entre os dois países em 1949 e, após novos confrontos em 1971, alvo do Acordo de Simla para a resolução bilateral de questões pendentes e o estabelecimento de uma nova Linha de Controlo (LoC)⁴. Contudo, o exército e agências de inteligência do Paquistão apoiaram desde então grupos terroristas que realizaram ataques em território indiano, entre denúncias de violações de direitos humanos das forças de segurança indianas em fóruns internacionais (Stanzel e Wagner, 2020, p2).

A RPC entrou no conflito nos anos 50, após construir uma estrada para o Tibete através da região de Aksai Chin, em Caxemira. A sua vitória militar contra a Índia na Guerra Sino-indiana de 1962 resultaria na suspensão das suas relações diplomáticas, só reatadas em 1988. Numa série de acordos entre 1993 e 2013, criaram um grupo de trabalho conjunto que estabeleceu legalmente a actual Linha de Controlo Real (LAC)⁵ e estabilizou a região. Contudo, o conflito foi reatado em 2019, devido à criação da União de Ladakh por Nova Deli, por esta incluir Aksai Chin.

A administração central de Ladakh por Nova Deli facilitou a expansão da sua infraestrutura militar na região fronteiriça com a RPC, o que terá levado tropas chinesas a cruzar a LAC várias vezes desde Maio de 2020. Em Junho, um confronto militar no vale de Galwan, na fronteira do Himalaia, provocou a morte de vinte soldados indianos e um número desconhecido de soldados chineses. Em Setembro, a RPC reivindicou os territórios da ex-LAC⁶ de 1959, num primeiro afastamento do acordo de 1993. De acordo com a Índia, a RPC passou desde então a controlar cerca de mil quilómetros quadrados de

3. Conversão de empréstimos em endividamentos, concessões extraordinárias e, por conseguinte, na dependência desses países para com a RPC.

4. *Line of Control* – ver *figura 1*.

5. *Line of Actual Control* – ver *figura 2*.

6. Linha de Controlo Real sem reconhecimento legal, anterior à de 1993 – ver *figura 1*.

território anteriormente indiano (Stanzel e Wagner, 2020, p7).

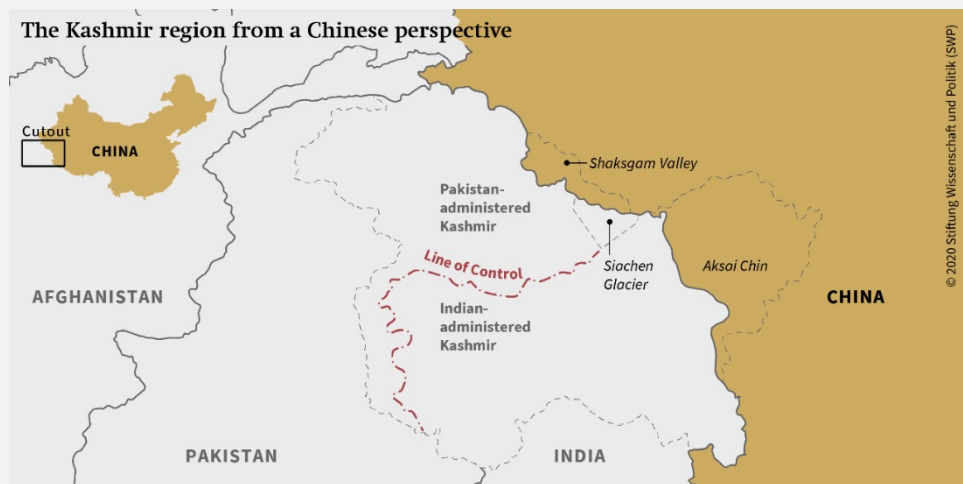


Figura 1 – Caxemira do ponto de vista da RPC

Fonte: “Mapping India and China’s Disputed Borders”, Al Jazeera, Setembro de 2020



Figura 2 – Caxemira do ponto de vista da Índia

Fonte: Barhi Jain, “Govt Releases New Political Map of India Showing UTs of J&K, Ladakh”, Times of India (em linha), Novembro de 2019

Por outro lado, a oposição da RPC ao aprimoramento de infraestruturas e da estrada Darbuk-Shyok-Daulat-Beg-Oldie (DSDBO) por Nova Deli pode explicar a sua decisão de ocupar partes do vale Galwan. Segundo o embaixador da RPC na Índia, Sun Weidong (2020): “(...) o lado indiano tem continuamente construído instalações na LAC ou cruzado a região do vale de Galwan, mudando constantemente o *status quo* do controlo do território.”

Por sua vez, Islamabad publicou um mapa no qual reivindica a quase totalidade de Caxemira (J&K e GB)⁷, apenas cedendo o vale Shaksgam⁸ à RPC e Aksai Chin como “fronteira indefinida”; enquanto o CPEC, a maior e mais cara rota da BRI, levou mesmo a Índia a boicotar o Segundo Fórum da iniciativa (Kamdar, 2019). Esta reaproximação China-Paquistão deve-se também em parte à disputa geopolítica pelo Indo-Pacífico entre a RPC e os EUA, nomeadamente devido à cooperação Índia-EUA no âmbito de um grupo Quadrilateral (Quad), em conjunto com a Austrália e o Japão.

Portanto, Caxemira tem uma importância estratégica diferente para os três Estados: para a Índia é uma questão maioritariamente doméstica; para o Paquistão representa uma oportunidade de se mobilizar nacional e

7. Jamu & Caxemira e Gilgit-Baltistan (Ladakh para a Índia) – ver figura 2.

8. Ver figura 1.

internacionalmente; e para a RPC é uma nova etapa na sua luta geoestratégica global.

Colar de Pérolas e *Debt-Trap*

A BRI aumentou a influência da RPC no Sul da Ásia, dentro da órbita estratégica da Índia e entre países que a priorizavam como parceira, incluindo Bangladesh, Maldivas, Nepal e Sri Lanka. Ao atender às suas necessidades e face à ausência de melhores alternativas de investimento, Pequim encolheu a esfera de influência da Índia. Por se concentrar em portos ao longo do Oceano Índico, o departamento de defesa dos EUA caracterizou esta interferência de estratégia “Colar de Pérolas”⁹.

O Bangladesh foi um dos beneficiários de novas infraestruturas da BRI. Em 2019, foi nesse âmbito acordada a construção do Porto Marinho Payra pela CHEC¹⁰ e pela CSCEC¹¹, duas empresas estatais chinesas que supervisionaram a construção dos portos de Gwadar e Hambantota no Paquistão e Sri Lanka, respectivamente (Fairman, 2019).

As Maldivas, pelas quais passam cerca de oitenta por cento das importações de energia e cinquenta por cento do comércio do Índico (Grossman, 2020), acumularam dívida devido à sua participação na BRI, sobretudo na conclusão da Ponte da Amizade China-Maldivas, colocando-as numa situação potencialmente insustentável.

O Nepal assinou vários acordos via BRI para uma melhor conexão com a RPC, especialmente mediante a Rede de Conectividade Multidimensional Trans-Himalaia (Grossman, 2020). Os acordos garantem o reconhecimento de Tibete como parte dos “assuntos internos da China” por Catmandu, reforçando igualmente laços militares – numa visita ao

Nepal em 2020, o ministro da Defesa da RPC Wei Fenghe comprometeu-se a proteger a sua integridade territorial.

Finalmente, o Sri Lanka tende a favorecer Pequim em relação a Nova Deli no investimento em infraestruturas. O projecto da BRI para o porto da cidade de Colombo levaria o Sri Lanka a acumular uma dívida significativa, resultando posteriormente na aquisição do porto de Hambantota pela RPC devido à incapacidade do seu pagamento.

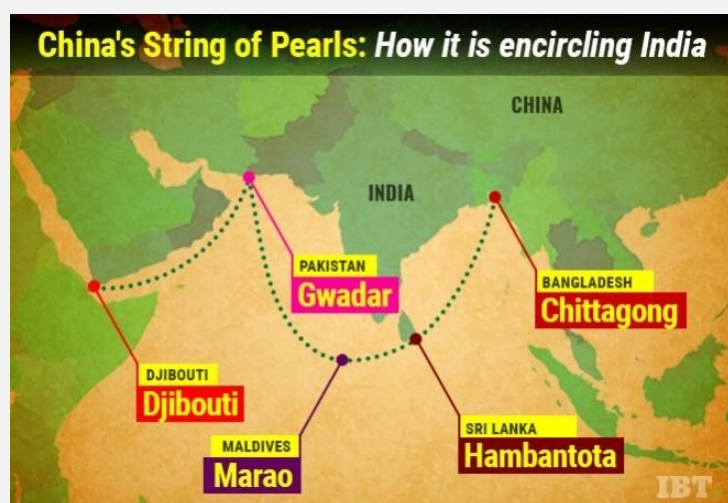


Figura 3 – Colar de Pérolas (*String of Pearls*) – rota marítima da BRI no Oceano Índico

Fonte: International Business Times (IBM), Junho de 2017

Devido a estes factores, Nova Deli tem especulado, em conjunto com o Japão e os EUA, que a BRI pode constituir uma *debt-trap*. Por sua vez, Xi Jinping comprometeu-se a um desenvolvimento “sustentável e centrado nas pessoas” que esteja “em linha com nossa legislação nacional, estruturas regulatórias internacionais, obrigações, normas e padrões internacionais aplicáveis.” (Ministry of Foreign Affairs of China, 2019).

9. Ver figura 3. Nome original: String of Pearls, referido pela primeira vez no relatório “Energy Futures in Asia” de 2007.

10. *China Harbor Engineering Company*.

11. *China State Engineering and Construction Company*.

Motivação e Transparência

Questionado sobre a possibilidade da iniciativa influenciar a política externa de outros países, o secretário-geral adjunto do *One Belt One Road Center* da Academia Chinesa de Ciências, Wenhong (2020), restringiu os seus objectivos à união entre países e ao desenvolvimento económico regional. Além disso, afirmou que os países periféricos à Índia estão a ser todos beneficiados e estão satisfeitos com a situação actual; que nenhuma disputa de soberania ou considerações políticas estão envolvidas no CPEC e o corredor económico BCIM (Bangladesh-China-Índia-Mianmar) tem como objectivo principal conectar a Índia e a RPC; que a cooperação com o Paquistão é benéfica para a segurança da Índia, uma vez que “a pobreza é o terreno fértil para o terrorismo”; e que as acusações de *debt-trap* são uma ilusão dos *media* ocidentais, pois, na ausência de apoio das instituições financeiras ocidentais, a BRI é uma oportunidade sustentável e barata – uma “armadilha doce”.

Por outro lado, Tewari (2018), o Porta-voz de política externa do Partido do Congresso da Índia, vê ambiguidade na motivação e contrapartidas da iniciativa, uma vez que a interconectividade não pode ser por si só o seu objectivo. Segundo ele, o objectivo da RPC é estratégico, nomeadamente a expansão da sua influência estratégica através da criação de dependência económica. Com isso em mente, Narendra Modi criou recentemente uma divisão

Indo-Pacífico no seu Ministério de Relações Exteriores que coloca o Índico no centro da geoestratégia da Índia, prosseguindo com a sua iniciativa diplomática *Act East Policy*¹² para a cooperação estratégica e militar com actores da Ásia Oriental e assegurando ao mesmo tempo um papel central no desenvolvimento do Golfo de Bengala através da iniciativa BIMSTEC¹³. A Índia propôs também, em conjunto com o Japão, o AAGC¹⁴, um corredor marítimo que conectará a África



Figura 4 – Região do Indo-Pacífico. A cinzento escuro três membros dos Quad (Índia, Austrália e Japão), cuja cooperação poderá ser expandida a outras democracias regionais e transpacíficas: Nova Zelândia, Coreia do Sul, Canadá e Reino Unido

Fonte: The Interpreter, Março de 2018.

com a Índia, Sudeste Asiático e Oceânia. Neste contexto, a relação bilateral Índia-Japão passou a incidir na manutenção da ordem liberal no Indo-Pacífico.

Considerações Finais

Finalmente, quanto ao futuro da relação China-Índia, a integração indiana na BRI e a expansão da cooperação que já existe em algumas áreas,

12. Iniciativa diplomática para promover relações económicas, estratégicas e culturais na região da Ásia- Pacífico.

13. Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation.

14. Corredor de Crescimento Ásia-África.

incluindo no âmbito dos BRICS, dependerá da concretização de objetivos de interesse mútuo: resoluções negociadas de disputas territoriais, como a de Caxemira e do Mar do Sul da China, incluindo sobre a “linha das nove raia”¹⁵; assim como o transporte seguro pelo Estreito de Malaca. Ao mesmo tempo, a estabilidade do Indo-Pacífico, o multipolarismo político e económico e a contenção do radicalismo promovem simultaneamente os interesses do Quad – cujo papel central da Índia de contrabalançar a superioridade militar, económica e tecnológica da RPC foi reforçado em Março de 2021¹⁶ (Basrur e Kutty, 2021) –, das democracias do Leste Asiático (incluindo membros da ASEAN¹⁷) e da Europa; enquanto a liderança regional da Índia no âmbito dos *Commonwealth* pode também ser considerada em alternativa à BRI (Price, 2018), assim como o aprofundamento da parceria já em desenvolvimento com a Indonésia (Joshi, 2020).

Apesar do desejo manifestado pela RPC de uma futura cooperação estratégica com a Índia (Global Times, 2020), que aderiu recentemente ao Regime de Controle de Tecnologia de Mísseis (MTCR), tanto a sua oposição à adesão da Índia ao Grupo de Fornecedores Nucleares (GFN) por esta não ter assinado o TNP¹⁸, como o seu apoio à respectiva candidatura do Paquistão, tornam remota essa possibilidade. Além disso, o golpe de Estado e repressão militar em Myanmar em 2021, a modernização militar da RPC, a superioridade da sua frota naval, o desenvolvimento de infraestruturas no

Tibete e a implementação da tecnologia 5G também representam sérios desafios à segurança da Índia, perante a possibilidade do estabelecimento de uma rede regional sinocêntrica de conectividade militar, comercial, tecnológica e informática.

A nível interno, Xi e Modi governam em contextos muito distintos: um o maior Estado comunista e o outro a maior democracia do mundo. Por outro lado, ambos são nacionalistas empenhados em tornar o seu país moderno e influente, assim como, a curto prazo, em controlar a pandemia do SARS-CoV2.

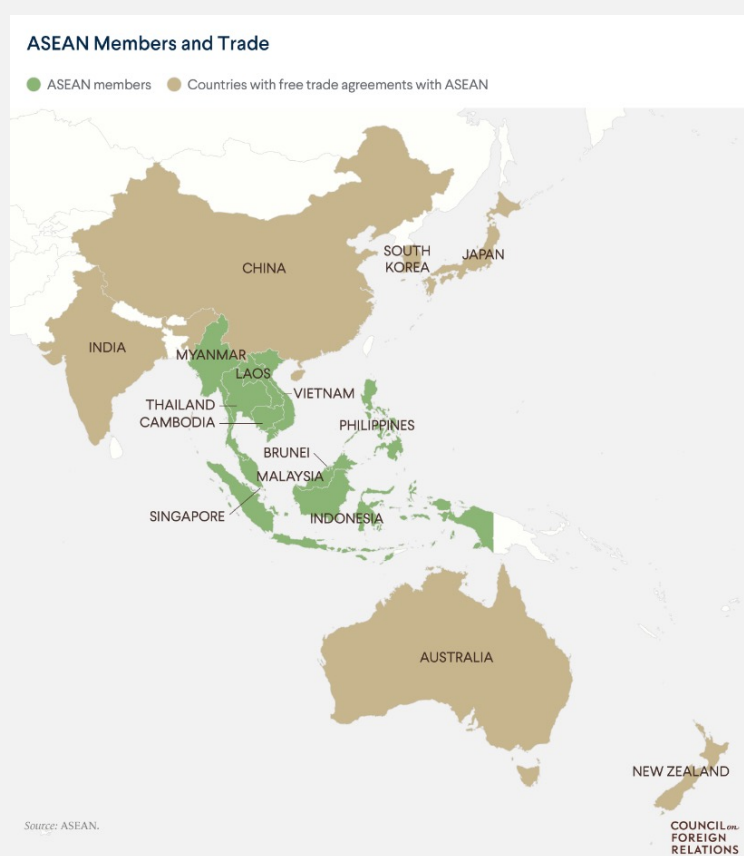


Figura 5 – Sudeste Asiático, eixo decisivo para o futuro do Indo-Pacífico e da relação China-Índia: a verde os membros da ASEAN, a castanho os países com acordos comerciais com a ASEAN

Fonte: Council of Foreign Relations, Novembro de 2020

15. Título original: nine-dash line – linha demarcada pela RPC para reivindicar a maior parte do Mar do Sul da China, cuja base legal foi rejeitada pelo Tribunal Permanente de Arbitragem (TPA) em 2016, a favor do caso apresentado pelas Filipinas.

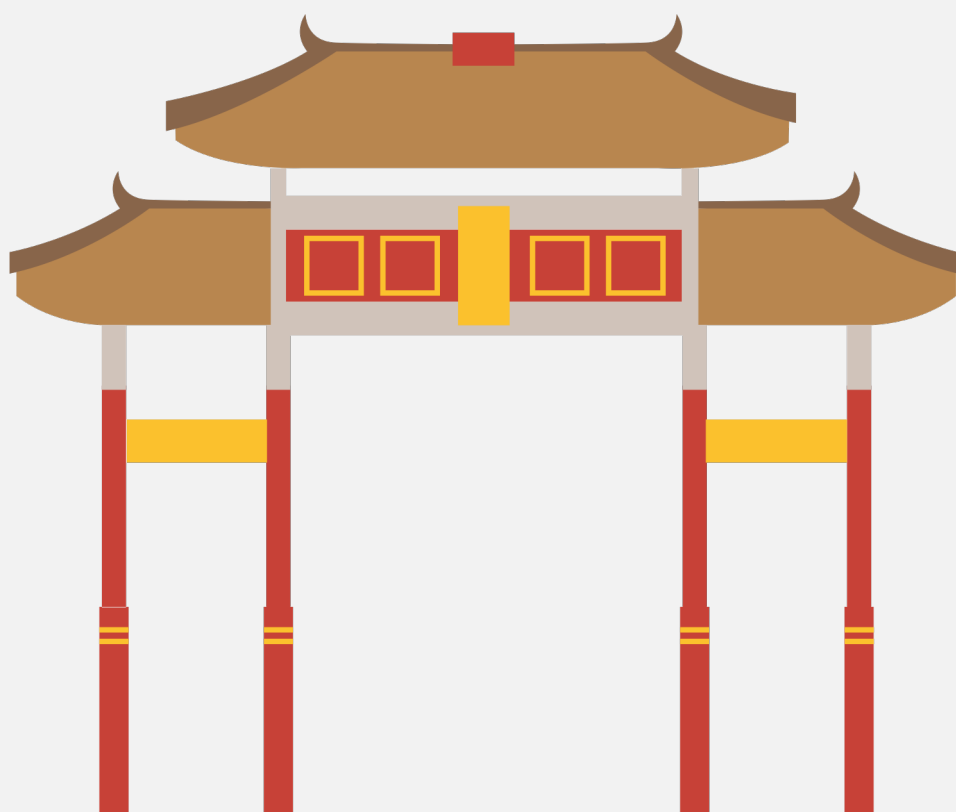
16. Na cimeira do Diálogo Quadrilateral para a segurança, na qual foram discutidas alternativas à BRI para o desenvolvimento sustentável no Indo-Pacífico e manutenção da ordem liberal.

17. Associação de Nações do Sudeste Asiático – organização intergovernamental regional composta por dez países do Sudeste Asiático, que promove a cooperação intergovernamental e facilita a integração económica, política, de segurança, militar, educacional e sociocultural entre os seus membros e outros países da Ásia. Ver *figura 5*.

18. Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares.

Doravante, a decisão sobre a viabilidade de uma parceria estratégica sino-indiana no âmbito da BRI pode também acelerar um momento histórico de ascensão do Indo-Pacífico no Sistema Internacional (Borrell, 2021) assente no seu desenvolvimento regional interligado, não obstante as preocupações geopolíticas realistas de segurança com novas infraestruturas, vias, rotas comerciais, e redes digitais, que vulnerabilizam estes dois protagonistas do passado e do presente.

Hugo Neves



Referências Bibliográficas

- Basrur, R. e Kutty, S. (2021). The Quad: What It Is – And What It Is Not. *The Diplomat* [Em linha], 24 de Março. Disponível em: <https://thediplomat.com/2021/03/the-quad-what-it-is-and-what-it-is-not/> [acesso em 26.03.2021].
- Bhandari, A. e Jindal, C. (2018). Sri Lanka: Debt-trapped. *Gateway House, Indian Council on Global Relations* [Em linha], 31 de Janeiro. Disponível em: <https://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-in-sri-lanka/>.
- Borrell, J. (2021). The EU needs a strategic approach for the Indo-Pacific. *European Union External Action Service (EEAS)* [Em linha], 12 de Março. Disponível em: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/94898/The%20EU%20needs%20a%20strategic%20approach%20for%20the%20Indo-Pacific.
- Chakma, B. (2019). The BRI and India's Neighbourhood. *Strategic Analysis*, Volume 43 - Issue 3. Taylor & Francis [Em linha], 3 de Junho. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09700161.2019.1607030>.
- Fairman, C. (2019). Payra Seaport Won't Be Another Chinese 'Pearl'. *The Diplomat* [Em linha], 23 de Agosto. Disponível em: <https://thediplomat.com/2019/08/payra-seaport-wont-be-another-chinese-pearl/> [acesso em 17.03.2021].
- Global Times (2020). *BRI in line with India's long-term development*. Global Times [Em linha], 2 de Junho. Disponível em: <https://www.globaltimes.cn/content/1190258.shtml> [acesso em 12.03.2021].
- Grossman, D. (2020). China Isn't Backing Down in South Asia. *RAND Corporation* [Em linha], 30 de Dezembro. Disponível em: <https://www.rand.org/blog/2020/12/china-isnt-backing-down-in-south-asia.html> [acesso em 16.03.2021].
- Joshi, M. (2020). India and the Malacca conundrum. *Observer Research Foundation (ORF)* [Em linha], 14 de Agosto. Disponível em: <https://www.orfonline.org/research/india-and-the-malacca-conundrum/>.
- Kamdar, B. (2019). What to Make of India's Absence from the Second Belt and Road Forum? *The Diplomat* [Em linha], 9 de Maio. Disponível em: <https://thediplomat.com/2019/05/what-to-make-of-indias-absence-from-the-second-belt-and-road-forum/> [acesso em 15.03.2021].
- Ministry of Foreign Affairs of China (2019). *Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation*. Ministry of Foreign Affairs of China [Em linha]. Disponível em: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1658766.shtml.
- Price, G. (2018). India Will Be Integral to the Commonwealth's Future. *Chatham House* [Em linha], 13 de Abril. Disponível em: <https://www.chathamhouse.org/2018/04/india-will-be-integral-commonwealths-future> [acesso em 22.02.2021].
- Stanzel, A. e Wagner, C. (2020). Redrawing the Maps in Kashmir: New Geopolitical Realities in the Conflict between China, India, and Pakistan. *German Institute for International and Security Affairs, Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP)*, pp. 2-7.

- Tewari, M. (2018). [Entrevista pelo jornal Internationale Politik Gesellschaft (IPS)]. *Internationale Politik Gesellschaft* [Vídeo]. Disponível em: <https://www.ips-journal.eu/videos/show/indias-perspective-on-chinas-belt-and-road-initiative-3103/>.
- Tomé, L. (2019). Região Indo-Pacífico: o factor China e motivações geopolíticas. *Nação e Defesa*, no 151. Lisboa, IDN: pp. 66-100. Disponível em: <https://repositorio.ual.pt/handle/11144/4300>.
- Weidong, S. (2020). [Entrevista pela Embaixada da República Popular da China na Índia]. *Embassy the People's Republic of China in the Republic of India* [Em linha]. Disponível em: http://in.china-embassy.org/eng/embassy_news/t1792381.htm.
- Wenhong, X. (2020). [Entrevista pela revista The Week]. *The Week* [Em linha]. Disponível em: https://www.theweek.in/theweek/cover/2020/06/25/india-should-meet-china-halfway-on-bri.html?__twitter_impression=true.

As relações entre a República Popular da China e o Sri Lanka: uma análise das potenciais preocupações da Belt and Road Initiative para o Sri Lanka



O Diogo Cardoso é aluno do Mestrado em Relações Internacionais no ISCSP e atualmente é o Secretário-Executivo do Instituto do Oriente.

É uma pessoa diligente, organizada e muito dinâmica.

A política externa, a diplomacia, a geopolítica e a economia política internacional são as suas áreas favoritas.

O presente ciclo de estudos está a permitir uma especialização no estudo da República Popular da China, nas suas mais variadas vertentes de desenvolvimento.

O presente artigo analisa as potenciais preocupações da *Belt and Road Initiative* (BRI), um projeto pluricontinental da República Popular da China, para a República Democrática Socialista do Sri Lanka. Para além de um enquadramento das relações bilaterais entre ambos os estados e de algumas clarificações acerca do conceito de *Debt Trap*, desenvolve-se a análise às implicações da BRI para o Sri Lanka através de três grandes áreas: a Economia, a Política Interna e Externa e o Desenvolvimento Sustentável.

As relações entre a China e Sri Lanka têm séculos de existência, tendo sido historicamente fortalecida por valores culturais e religiosos compartilhados, para além do comércio. Estas relações bilaterais surgiram na época da Dinastia Ming, quando o navegador chinês Zheng He chegou ao Sri Lanka com o objetivo de intermediar trocas comerciais e culturais (Gu & Chua, 2020).

Durante vários séculos, o Sri Lanka esteve no centro da histórica Rota da Seda que ligava a China e a Europa. Embora as rotas iniciais fossem por terra, após a queda do Império Mongol, no século XIV, a China mudou a sua abordagem enfatizando ao comércio marítimo, dando lugar à participação do Sri Lanka, desde então. Mais tarde, em 1952, foi assinado o Pacto Borracha-Arroz entre o Sri Lanka e a China, tornando-se um marco histórico nestas relações e tendo sido um dos primeiros acordos que a China assinou com um país não comunista (Gu & Chua, 2020).

No decorrer da última década, as relações económicas entre estes dois países cresceram exponencialmente, fazendo com que a China se tornasse um dos mais importantes parceiros económicos do Sri Lanka, em grande parte por causa da *Belt and Road Initiative*. Para isso, a China investiu grandes somas de dinheiro para se desenvolverem megaprojetos de infraestruturas e de rotas comerciais, acreditando ser um programa com benefícios mútuos (Wijayasiri & Senaratne, 2018).

De um ponto de vista crítico podemos perceber que a BRI apresenta oportunidades e desafios para o Sri Lanka. Por um lado, o Sri Lanka ganha infraestruturas bastante necessárias, capital e habilidades no que concerne à conectividade e facilidade de comércio, que poderão tornar-se grandes vantagens. Combinados com estes benefícios estão a promoção de comércio e investimento, desenvolvimento de um centro económico, criação de empregos, possibilidade de participação nas cadeias globais de valor e aquisição de conhecimentos que dotarão o Sri Lanka com algumas das ferramentas necessárias para um crescimento económico. Por outro lado, existem preocupações com o impacto ambiental desses projetos, com as questões geopolíticas e de soberania, bem como o endividamento significativo que surgiu desses empréstimos.

O Sri Lanka é o recetor a dois projetos importantes ao longo da *Maritime Silk Road* (MSR) que estão a ser financiados e construídos de acordo com os interesses chineses – o projeto da Cidade Portuária de Colombo e o famoso projeto do porto de Hambantota. Estes projetos foram aprovados durante a presidência de Mahinda Rajapaksa (2005-2015), sendo que no decorrer desse período aconteceram cerca de 35 reuniões de alto nível entre os dois países e Rajapaksa foi um dos primeiros líderes na Ásia do Sul a

manifestar apoio à MSR. Nesses anos, o Sri Lanka estava isolado do Ocidente devido às acusações de abusos dos direitos humanos durante a guerra civil do país, que terminou em 2009 com milhares de mortos. Por outro lado, um dos principais motivos que impossibilitou a reeleição de Rajapaksa foi a oposição pública que existia em relação à perceção de laços excessivos com a China e as acusações de corrupção das empresas chinesas. Desde 2009 e até 2014, o Sri Lanka recebeu 1 bilhão de dólares americanos, por ano, de Pequim, sem qualquer condicionalidade (Chung, 2018).

Estes projetos foram, por algum tempo, vítimas da política interna do Sri Lanka, uma vez que o novo Presidente, Maithripala Sirisena, tinha uma visão extremamente crítica dos investimentos chineses.

“Debt Trap”

É amplamente discutido que a BRI é neocolonialista, muito em parte, devido à armadilha da dívida. A armadilha da dívida é uma forma de empréstimo predatório em que o beneficiário do empréstimo não consegue pagar as suas dívidas e continua a pedir empréstimos, criando-se um ciclo que é, por norma, complementado com altas taxas de juro (Gopaldas, 2019).

No caso do Sri Lanka, e dos dois megaprojetos já mencionados, é importante reconhecer que o país anfitrião, pelas ações do presidente, também é responsável pelas negociações dos projetos da BRI. Como já foi referido, o empréstimo de 5 biliões de dólares americanos veio com taxas de juro altas e serviu para a construção de portos, estradas, pontes, um aeroporto internacional, uma central elétrica de carvão e ferrovias. A mudança surge com a tomada de posse da administração de Sirisena, que responsabilizou a China pelas suas ações e suspendeu de imediato o

projeto da Cidade Portuária de Colombo. Esse projeto foi suspenso devido a questões legais por causa dos terrenos onde se inseria, ao financiamento do projeto e aos efeitos ambientais devastadores que teria. Quando Sirisena foi a Pequim, renegociou o reembolso dos empréstimos com os bancos chineses, conseguindo a redução das taxas de juro e incluindo cláusulas de proteção ambiental adicionais (Miller, 2019)

De acordo com Shah (2019) os objetivos da BRI são uma “*fachada*” e, usando a armadilha da dívida, a China seria capaz de estabelecer uma presença militar em vários países da região asiática. Esta perspetiva pode ser complementada com a teoria do Colar de Pérolas, que propõe que a China está a planear o desenvolvimento de bases navais ultramarinas ao longo do Oceano Índico para expandir as suas capacidades militares, tornando-se assim uma potência global regional mais rapidamente do que a Índia, a sua principal rival na região.

Segundo Klein (2018), no caso do Sri Lanka, as acusações de intenções neocolonialistas da China e a teoria do Colar de Pérolas, podem ser refutadas pelo projeto do porto de Hambantota. A autora afirma que o porto de Hambantota é um porto comercial e neste caso os negócios da BRI são acordos comerciais e empréstimos, isto porque existe uma diferença entre um porto comercial e um porto militar. O Estado costeiro em que o porto reside é quem tem a autoridade e a última palavra, independentemente de quem o opera. Esta premissa encontra-se consagrada na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS). Para a autora, por maior que seja o investimento estrangeiro no porto, a China não poderá avançar com os seus projetos unilateralmente porque o Estado costeiro dispõe da sua soberania.

O projeto do porto de Hambantota gerou muita polémica, devido ao risco de armadilha da

dívida e consequentemente aumentou o medo de que a China fosse usar esse porto para fins militares. Este porto, historicamente foi uma base naval do Sri Lanka, mas o seu uso foi alterado e agora é controlado pela China. O contrato de cedência, por 99 anos, para a *China Merchants Port Holding* (CMPH) tem o valor de 1,12 biliões de dólares. Isto levou a grandes manifestações populares no Sri Lanka, no entanto o acordo do porto dispõe de uma cláusula que afirma claramente que o porto não pode ser utilizado para fins militares. Para além disso, o gabinete do primeiro-ministro do Sri Lanka afirmou que o governo já tinha informado a China que está expressamente proibida de usar o porto para fins militares (Papadimitriou, 2020).

Potenciais preocupações da BRI para o Sri Lanka

1. Aumento da dívida

Devido ao aumento dos financiamentos e empréstimos disponibilizados pela China, no âmbito da BRI, o Sri Lanka tem uma dívida significativamente alta para com a China e com o resto do mundo. A dívida do Sri Lanka equivale a 81,6% do seu PIB, sendo que o Fundo Monetário Internacional afirmou tratar-se da terceira maior proporção entre as economias emergentes. Atualmente a China é o maior credor do Sri Lanka e o governo já teve dificuldades em fazer o reembolso de algumas dessas obrigações de dívida, tendo reestruturado os acordos de dívida com o governo chinês e a situação pode agravar-se no futuro (Abi-Habib, 2018).

2. Baixo retorno dos investimentos

Muitos dos projetos de infraestruturas da BRI são movidos mais por motivações políticas do que por necessidades comerciais. A falta de imperativos comerciais por trás de alguns dos projetos da BRI trazem consigo a incerteza se os retornos

futuros dos projetos serão suficientes para liquidar as obrigações aos credores chineses. Por exemplo, o Aeroporto Internacional Mattala Rajapaksa, foi inaugurado em 2013 e não conseguiu atrair negócios nem passageiros. Por isso foi proposto que o aeroporto oferecesse serviços de estacionamento de aeronaves por longo prazo e a criação de escolas de aviação. Claramente o aeroporto não está a gerar receitas suficientes para pagar os empréstimos e tem sido apelidado de ‘o aeroporto internacional mais vazio do mundo’ (Wijayasiri & Senaratne, 2018).

3. Transparência e corrupção

Ao longo dos anos têm-se adensado as críticas internacionais ao potencial da BRI de gerar enormes níveis de corrupção, em parte devido à supervisão limitada sobre os negócios gerados no seu âmbito, bem como pela velocidade dos desenvolvimentos projetados. Por outro lado, os países e setores envolvidos, e as empresas que trabalham nesses projetos de infraestruturas podem oferecer/pedir subornos. A Matriz de Risco de Suborno *TRACE* (Trace International, 2019), que mede os riscos de suborno de negócios em 200 países, coloca o Sri Lanka em 111º lugar e a China em 134º. Em conjunto com os riscos gerais dos países estão os riscos específicos das indústrias, em que 30% dos casos de suborno transfronteiriço acontecem no setor da construção e dos transportes. Apesar do desejo declarado de ter uma BRI limpa, a indiferença anterior da China ao pagamento de subornos além-fronteiras, por empresas chinesas, não é encorajadora.

4. Desenvolvimento sustentável e poluição

Um dos principais focos da BRI tem sido expandir rapidamente as infraestruturas necessárias para o comércio, incluindo estradas, aeroportos, zonas indústrias e portos. Atualmente

existem estudos limitados para avaliar o impacto ambiental a longo prazo desses projetos de infraestruturas, e apesar da Avaliação de Impacto Ambiental da Cidade Portuária de Colombo mostrar que o impacto é insignificante, houve quem levantasse preocupações no que concerne aos impactos negativos das extrações de terra necessárias para a construção e o impacto para a vida marinha. Além disso, existem preocupações de que alguns dos outros projetos da BRI tenham sido feitos no sentido de expandir rapidamente a produção de energia, extremamente dependentes de combustíveis fósseis, no caso do Sri Lanka, a Central de Carvão de Puttalam. A longo prazo esses projetos podem gerar uma cultura de dependência de combustíveis fósseis e dissuadir investimento em alternativas mais sustentáveis (Hillman, 2020)

5. Autonomia do país e perda de soberania

Como uma grande parte do investimento e financiamento da BRI é proveniente de entidades públicas chinesas, existe a preocupação com o crescente aumento da dívida do Sri Lanka e a perda de soberania. Existe também a preocupação de que, devido à propriedade dessas infraestruturas centrais (e.g. portos) estar vinculada a essas entidades, o Sri Lanka acabe por sacrificar um nível de autonomia na gestão dessas infraestruturas. O porto de Hambantota representa exatamente estas preocupações com a possível perda de soberania.

6. Mudança no governo e/ou nas políticas

Muitas das vezes, depois de toda a cerimónia inicial, os projetos sofrem sérios atrasos. Como as mudanças no governo e nas políticas ocorrem com frequência, existe a preocupação de que os novos governos possam não concordar ou honrar os compromissos que foram assumidos pelos anteriores, como aconteceu no Sri Lanka. O governo de Sirisena,

ao tomar posse, decidiu, de forma imediata, suspender uma série de grandes projetos financiados pela China começados durante o período do governo anterior, tentando reestruturar a dívida. Em poucos meses, o governo não só reiniciou esses mesmos projetos, incluído o projeto da Cidade Portuária de Colombo, como solicitou novos investimentos da China para superar problemas sérios na balança de pagamento e dívida. Nestes casos, decisões com motivação política podem prejudicar o investimento e a confiança no Sri Lanka (Chung, 2018).

7. Percepção pública e oposição

Tem havido, ao longo dos anos, alguma receção negativa à BRI, em grande parte devido ao elevado montante da dívida assumida pelo Sri Lanka e à possível perda de autonomia. Registaram-se várias ocorrências de agitação pública, sendo que, mais recentemente, vários tumultos na cidade portuária de Hambantota, em que a população expressa a sua insatisfação com a perda de terrenos, bem como a forma como o governo está a lidar com o pagamento da dívida e a concessão do porto para a China. O projeto de Hambantota não teve em consideração os sentimentos locais sobre o desenvolvimento, as preocupações políticas e de segurança nacional e regional (Al Jazeera, 2017).

8. Rivalidade de Poder

Atualmente, o Sri Lanka encontra-se na corda bamba: procura benefícios económicos e outros na relação com a China, no seio da BRI, enquanto mantém relações estreitas com os rivais de Pequim (EUA, Japão, Índia). Enquanto maior país do Sul da Ásia, a Índia tem observado as atividades da China no Sri Lanka e nos outros países da região com preocupação. As implicações estratégicas da expansão económica da China alarmaram a Índia e o Japão

quanto às suas intenções no Oceano Índico, não sendo por isso surpreendente que estes dois países não integrem a BRI. A Índia rejeita abertamente a BRI e afirma que os projetos da China no Paquistão infringem a soberania desse país. A principal ameaça para a Índia prende-se com a já mencionada teoria do Colar de Pérolas, em que a China aproveitará os portos do Oceano Índico (Gwadar no Paquistão, Kyaukpyu no Mianmar e Chittagong no Bangladesh) para conter a Índia. Sob esta perspetiva, o investimento da China no Sri Lanka (em Colombo e Hambantota) são vistos com elevada importância estratégica (Wijayasiri & Senaratne, 2018).

A localização estratégica do Sri Lanka, no centro do Oceano Índico, prendeu o Sri Lanka na rivalidade de poder que envolve grandes potências económicas como os EUA, a China, a Índia e o Japão.

Considerações finais

Depois de analisar os dois projetos mais importantes da BRI no Sri Lanka, pode concluir-se que no caso deste país, a BRI não é tanto uma instância de neocolonialismo como é regionalismo económico. O regionalismo económico pressupõe a liberalização do comércio entre países vizinhos na mesma região geográfica. O princípio mais importante da liberalização do comércio é a interdependência económica, que entrelaça os mercados nacionais, tornando os países mais ricos e aumentando o custo da guerra com os seus parceiros comerciais.

Segundo Qoraboyev & Moldashev (2018), a emergência do regionalismo dentro do sistema internacional em mudança é essencial. Para isso, as potências emergentes, como a China, devem participar num mundo de interconexão e interdependência, concentrando-se em iniciativas baseadas em infraestruturas e estratégias económicas,

ao invés de apenas estratégias comerciais e políticas. Segundo os autores, iniciativas locais e regionais, como é o caso da BRI são o futuro do sistema internacional.

O sucesso da BRI e a sua capacidade de promover conexões entre a China e o Sri Lanka exigirão mais do que apenas a construção de infraestruturas físicas. São necessárias reformas estruturais e melhoria das políticas comerciais, bem como um clima de investimentos do país para uma melhor integração nas cadeias de valor internacionais. A disponibilização de recursos por si só não é suficiente para superar o desafio fundamental de identificar projetos ambientalmente sustentáveis e financeiramente viáveis. Os projetos podem falhar como resultado de más decisões de investimento, devido a prioridades políticas que prevalecem sobre considerações económicas. O tipo e a escala incorreta dos investimentos em infraestruturas podem levar a situações de dívidas difíceis de saldar, ou a projetos que oferecem retornos insuficientes para as comunidades e que podem resultar em reações políticas e/ou populares que não eram expectáveis. À medida que o Sri Lanka se envolve com a BRI, este precisa de abordar esses riscos, enquanto equilibra a relação do país com a China e com outras grandes potências com interesse no Oceano Índico. Caso contrário, o Sri Lanka pode ficar numa situação de fragilidade, sendo que os sintomas que corroboram esta afirmação estão expostos ao longo do artigo, no conjunto de preocupações económicas, de desenvolvimento sustentável e políticas.

Diogo Cardoso



Referências Bibliográficas

- Gu, J. and Chua, P.F.** (2020) Sri Lanka Case Study: Investigating Potential for Sri Lanka-China-UK Trilateral Cooperation, Brighton: Institute of Development Studies
- Wijayasiri, J., & Senaratne, N.** (2018). China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka. In A. García, *China: BRI o el nuevo camino de la seda* (1st ed., pp. 373-401). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Chien-peng (C. P.) Chung** (2018) What are the strategic and economic implications for South Asia of China's Maritime Silk Road initiative?, *The Pacific Review*, 31:3, pp. 315- 332, DOI: 10.1080/09512748.2017.1375000
- Miller, T.** (2019). *China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road* (3rd ed.). United Kingdom: Bloomsbury Publishing.
- Klein, N.** (2018). A String of Fake Pearls? The Question of Chinese Port Access in the Indian Ocean. *The Diplomat*.
- Papadimitriou, A.** (2020). China's Belt and Road Initiative: Is it Truly Neocolonialism. *World Mind Issue*, (5.1).
- Abi-Habib, M.** (2018). How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port. *The New York Times*.
- Qoraboyev, I., & Moldashev, K.** (2018). The Belt and Road Initiative and Comprehensive Regionalism in Central Asia. In M. Mayer, *Rethinking the Silk Road: China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations* (1st ed., pp. 115 - 130). Palgrave Macmillan.
- Trace International.** (2019). *TRACE Bribery Risk Matrix*. Maryland: Trace International. Retrieved from <https://www.traceinternational.org/trace-matrix?year=2019>
- Al Jazeera.** (2017). Protest over Hambantota port deal turns violent.
- Vithunna, & Santhirakumar, Samithamby & Mohamed Mustafa, Dr. Abdul.** (2021). Impact of China-Sri Lanka Relationship on Economic Growth in Sri Lanka. *The Journal of Business Studies*. 2020.
- Shah, A.** (2019). China's Belt and Road Initiative: The Way to the Modern Silk Road and the Perils of Overdependence. *Asian Survey*. 59.
- Gopaldas, R.** (2019). Lessons from Sri Lanka on China's 'debt-trap diplomacy'. *Institute For Security Studies*.
- Brautigam, D., & Rithmire, M.** (2021). The Chinese 'Debt Trap' Is a Myth. *The Atlantic*. **Ajit Singh** (2020): The myth of 'debt-trap diplomacy' and realities of Chinese development finance. *Third World Quarterly*, DOI: 10.1080/01436597.2020.1807318
- Hillman, J.** (2020). *Emperor's New Road: How China's New Silk Road Is Remaking the World* (1st ed., pp. 158 - 177). Washington: Yale University Press - Center for Strategic and International Studies.

A BRI vs. o Liberalismo internacionalista no caso de Myanmar¹



O Ricardo Carvalho é aluno finalista da Licenciatura em Relações Internacionais do ISCSP e chefe editorial da PACTA.

Segue de perto a conjuntura política e económica mundial com um particular fascínio por ideologias e como as narrativas condicionam a geopolítica, bem como pelos grandes movimentos que condicionam o presente e o futuro.

Em 1955, a Conferência de Bandung estabeleceu um conjunto de princípios que viria a pautar o posicionamento dos membros do movimento dos não-alinhados (OECD, 2018, p. 36), de onde se destaca a não-interferência em assuntos internos, pela sua relevância para este ensaio. Num curioso paralelo histórico, tendo em conta a natureza e os objectivos da Conferência, Xi Jinping reafirmaria este princípio no âmbito da iniciativa *Belt and Road*, durante a Cimeira do Fórum sobre Cooperação China-África (Summit of the Forum on China-Africa Cooperation, ou FOCAC, na sigla inglesa) (CGTN, 2018). Deste ponto de vista, a BRI e as suas instituições associadas colocam-se em oposição às suas homólogas ocidentais, em particular o FMI e o Banco Mundial, que desde finais dos anos 80 tem tido um papel preponderante nas políticas desenvolvimentistas e na concessão de crédito e financiamento a países de médio e baixo rendimento, porém à condição de os Estados receptores adoptarem mudanças políticas e económicas de acordo com a visão destas instituições, ou o chamado Washington Consensus (Baylis, Smith, & Owens, 2017, p. 259).

Myanmar, coincidentemente um dos organizadores da Conferência de Bandung, tem sido palco de instabilidade política e pressão internacional nos últimos anos. Aung San Suu Kyi, Conselheira de Estado de Myanmar e vista como a chefe de Estado *de facto*, apesar da inibição de assumir

1. Note-se que o presente artigo se encontra redigido em concordância com o Antigo Acordo Ortográfico.

o cargo da presidência pela Constituição do país (BBC, 2021), tem sido acusada pela comunidade internacional de permitir abusos como o genocídio dos Rohingya no território, levado a cabo pela junta militar, levando à gradual erosão da sua reputação, num processo que culminou com a sua audiência no TIJ, onde a sua defesa da actuação do Estado de Myanmar foi vista por autores como Selth (2020) como “uma defesa do indefensável”. O mesmo autor releva, porém, que o frágil governo de Aung San Suu Kyi consiste numa coligação com a *Tatmadaw* (o nome atribuído às Forças Armadas), que à data da escrita permanecia a instituição política mais forte no país (Selth, 2020). Isto chama-nos à atenção para a situação que já se verificava, e em particular sobre a fragilidade da democracia em Myanmar.

A ténue relação entre os membros do governo democraticamente eleitos e a junta militar acabou por colapsar em 2021, quando os militares levaram a cabo um golpe de Estado, detendo Aung San Suu Kyi e outros membros do seu partido (Reuters, 2021). Este evento, que tem sido motivo de um crescente movimento de resistência por parte de alguns sectores da população, viu uma condenação do Conselho de Segurança da ONU ser rejeitada pela China (BBC, 2021). Para tal, a China invocou novamente a política de não-interferência, afirmando serem assuntos internos de Myanmar.

O modo como as características das instituições nacionais condicionam o desenvolvimento não é evidente, em particular numa lente de curto prazo, dada a diversidade de tipos de governo que conseguiu, particularmente do século XX em diante, produzir crescimento económico sustentado, no entanto, permanece o facto de que a instabilidade política e social dificilmente será conducente a

condições desenvolvimento.

A presença da China em Myanmar nos últimos 30 anos tem avolumado os maiores fluxos de investimento no país de qualquer outra relação bilateral, focados sobretudo no sector extractivo (The Irrawaddy, 2019). Apesar do pico destes investimentos ter ocorrido no ano fiscal de 2010-2011, além da desconfiança generalizada face a estes projectos por parte da população de Myanmar, a crise dos Rohingya impulsionou uma nova aproximação do país à China, dadas as relações em deterioramento com o Ocidente, com vários projectos de infraestrutura planeados. Estes factos ilustram a importância que a China representa para a economia de Myanmar, que ainda se encontra num estágio precário de desenvolvimento, ainda que tenha obtido grandes avanços no período de 2005 a 2017, de acordo com a análise do Banco Mundial (2020).

Porém, a presença da BRI em Myanmar, por si só, tem levantado um debate interno sobre os projectos dentro do seu âmbito. Em particular, a barragem de Myitsone é ilustrativa deste desenvolvimento (The Economist, 2012), sendo vista com maus olhos por segmentos da população que se vê numa relação desigual com a China, notando que os benefícios para as populações locais seriam reduzidos, ao passo que os actores do lado chinês beneficiariam ao satisfazer a sua necessidade por recursos naturais.

Neste contexto, o sentimento face à China tem deteriorado em alguns sectores da sociedade. Elementos do governo civil deposto comentam que o apoio de Estados como a China e a Rússia tem sido instrumental para o sucesso da junta, que tem levado a cabo o exercício de força violenta por todo o território com material destes países (Nikkei Asia, 2021).

No decorrer de protestos contra a junta militar, unidades fabris com financiamento chinês foram destruídas, resultando em dezenas de mortes entre os protestantes e na destruição de propriedade chinesa (SCMP, 2021). Estes incidentes seguem um aumento das tensões populares face ao papel da China, com protestos a realizarem-se em frente à respectiva embaixada pelo que entendimento de que esta esteve envolvida no processo do golpe de estado, em favor da junta militar. A China rejeitou o seu envolvimento, afirmando ter relações positivas tanto com a junta, como com o NLD, partido de Aung San Suu Kyi (SCMP, 2021).

Muitos dos Estados abrangidos actualmente pela BRI possuem relações com a República Popular da China de longa data, e isto resultou, em alguns casos, como exemplifica Moçambique (Amanor & Chichava, 2016), em experiências de transplante de formas de organização social e de modo de produção, que nem sempre eram sustentáveis, dadas as condições distintas. O insucesso destes projectos, porém, não dissuadiu a China de retomar o investimento em larga escala no continente africano nas últimas décadas, o que resultou no despoletar do que foi descrito como um novo “*scramble for Africa*” (Al Jazeera, 2018). No entanto, o ano de 2019 viu uma redução significativa nos fluxos de crédito da China para os países africanos, com várias instâncias de renegociação de dívida com países em dificuldades financeiras (Financial Times, 2021).

Na prática, a China é um actor relativamente novo no que toca à concessão de grandes volumes de crédito a Estados cujas economias se encontram em desenvolvimento, e autores como Michael Pettis (SCMP, 2020) afirmam que o abrandamento na concessão de crédito a países

africanos teria uma elevada probabilidade de acontecer, dado que a natureza desta era semelhante à de outros países no passado – não tendo a China, porém, a experiência com este tipo de processo, resultando daí que os actores económicos tenham subestimado o risco. Sendo inegável a necessidade que muitos dos países ao longo da BRI têm de investimento sob diversos formatos, a questão recorrente neste tópico prende-se com a capacidade que estes Estados têm de metabolizar o investimento de que são receptores.

Esta particularidade, é especialmente notória em Myanmar, onde a acumulação de riscos de vários tipos tem levado a dificuldades no sucesso dos investimentos. Resultado do golpe militar, o líder da junta, Min Aung Hlaing, concentrou em si o poder legal, judicial e executivo (Nikkei Asia, 2021), abrindo caminho para um exercício mais arbitrário do poder político, algo que a China proclama não ser da sua esfera de preocupações. Porém, esta consolidação de poder levanta um conjunto de incertezas face ao futuro da sustentabilidade do sistema político em Myanmar, com uma população que celebra a democracia e a questão das capacidades governativas de Hlaing, que estão por determinar – e como ressalva Pettis (HZ, 2016), a vantagem dos regimes democráticos é a sua capacidade de adaptação, ainda que este seja um processo não-imediato.

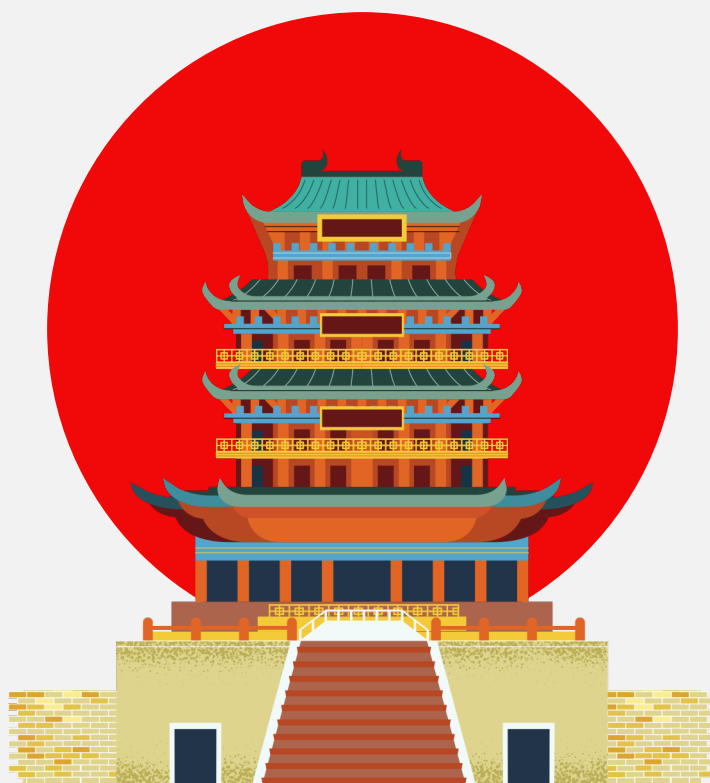
O que o exemplo de Myanmar pode potencialmente vir a reforçar e que se pretende realçar com este ensaio é a real complexidade dos processos de desenvolvimento em primeiro lugar, e especificamente o papel das instituições políticas e das suas características para a capacidade de metabolização de investimento e da respectiva transformação em crescimento de uma economia.

Essencialmente, que o investimento não pode ser cego às políticas internas do país receptor, sob pena de o sucesso do mesmo ser posto em causa pela acumulação de riscos sociais, políticos, ou até mesmo da incompatibilidade cultural com as mudanças que se pretende operar no mesmo, através deste investimento.

A aparente indiferença dos agentes económicos a estes processos quando se verifica um excesso de concentração de capital para fracas oportunidades de investimento, o que leva a uma maior tolerância ao risco, ou até uma combinação desta com a necessidade de escoamento de capacidade produtiva como é o caso particular da China (OECD, 2018), é um fenómeno recorrente ao longo da história, e Pettis ressalva (SCMP, 2020) que situações semelhantes ocorreram nos Estados Unidos nos anos 20, na União Soviética nos anos 50 e 60 e no Japão nos anos 70 e 80.

A forma de organização económica que tem predominado desde o final da 2ª Guerra Mundial está assente não só em modos de produção, mas também num conjunto de valores e de formas de governação nas quais o sucesso do modelo se apresenta de forma mais pronunciada e sustentada. A pergunta para a qual será pertinente obter uma resposta, em particular num mundo em que a globalização ameaça retroceder, é como formas de governo iliberais interagem a longo prazo com mecanismos económicos liberais e o estímulo ao livre comércio.

Ricardo Carvalho



Referências Bibliográficas

- Al Jazeera. (2018, Março 27). *Are we witnessing a 'new scramble for Africa'?* Retirado de Al Jazeera: <https://www.aljazeera.com/opinions/2018/3/27/are-we-witnessing-a-new-scramble-for-africa#:~:text=Some%20analysts%20describe%20this%20phenomenon,occupying%20and%20colonising%20the%20continent.>
- Amanor, K. S., & Chichava, S. (2016). South–South Cooperation, Agribusiness, and African Agricultural Development: Brazil and China in Ghana and Mozambique. *World Development*, 13-23.
- Banco Mundial. (2020, Outubro 2). *The World Bank In Myanmar*. Retirado de The World Bank: <https://www.worldbank.org/en/country/myanmar/overview>
- Baylis, J., Smith, S., & Owens, P. (2017). *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations*. Oxford: Oxford University Press.
- BBC. (2021, Março 5). *Aung San Suu Kyi: Myanmar democracy icon who fell from grace*. Retirado de BBC: <https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-11685977>
- BBC. (2021, Fevereiro 3). *Myanmar coup: China blocks UN condemnation as protest grows*. Retirado de BBC: <https://www.bbc.com/news/world-asia-55913947>
- CGTN. (2018, 09 07). *China-Africa ties: 'Five Nos' and eight initiatives for the new era*. Retirado de CGTN: https://news.cgtn.com/news/3d3d674d344d444d7a457a6333566d54/share_p.html
- Financial Times. (2021, Março 29). *China cut lending to Africa in 2019 as debt fears grew*. Retirado de Financial Times: <https://www.ft.com/content/36f5f054-167a-461f-a955-b04799a0ddb3>
- HZ. (2016, Outubro 4). «*We clearly want political redistribution*». Retirado de HZ: <https://www.handelszeitung.ch/blogs/free-lunch/we-clearly-want-political-redistribution-1221235>
- Nikkei Asia. (2021, Abril 9). *Myanmar civilian envoy pleads with China and Russia to 'stop' junta*. Retirado de Nikkei Asia: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Myanmar-Coup/Myanmar-civilian-envoy-pleads-with-China-and-Russia-to-stop-junta>
- Nikkei Asia. (2021, Fevereiro 6). *Who is Myanmar junta chief Min Aung Hlaing? 5 things to know*. Retirado de Nikkei Asia: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Myanmar-Coup/Who-is-Myanmar-junta-chief-Min-Aung-Hlaing-5-things-to-know>
- OECD. (2018). *OECD Business and Financial Outlook*. Retirado de OECD: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>
- Reuters. (2021, Fevereiro 1). *Myanmar military seizes power, detains elected leader Aung San Suu Kyi*. Retirado de Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-myanmar-politics-idUSKBN2A00VC>

SCMP. (2020, Dezembro 2). *China's Africa loans 'underestimated risk, like those of US, Japan in past'*. Retirado de SCMP: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3112153/chinas-africa-loans-underestimated-risk-those-us-japan-past>

SCMP. (2021, Fevereiro 16). *China denies helping Myanmar coup after pro-democracy protests outside embassy*. Retirado de SCMP: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3121941/china-denies-helping-myanmar-coup-after-pro-democracy-protests>

SCMP. (2021, Março 15). *Chinese in fear in Myanmar after attacks on factories*. Retirado de SCMP: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3125510/chinese-fear-myanmar-after-attacks-factories>

Selth, A. (2020). *Interpreting Myanmar: A Decade of Analysis*. Canberra, Austrália: ANU Press.

The Economist. (2012, Outubro 6). *Less thunder out of China*. Retirado de The Economist: <https://www.economist.com/china/2012/10/06/less-thunder-out-of-china>

The Irrawaddy. (2019, Janeiro 25). *Infographic: 30 Years of Chinese Investment in Myanmar*. Retirado de The Irrawaddy: <https://www.irrawaddy.com/specials/infographic-30-years-chinese-investment-myanmar.html>



A Rota da Sustentabilidade: Uma Análise Antropológica dos Impactos Sociais e Culturais da Belt and Road Initiative



O Pedro Rabaça é aluno de Mestrado em Antropologia no ISCTE-UL.

É apaixonado por Estudos Orientais. Está neste momento a desenvolver a sua tese em torno do contexto social e cultural japonês. As suas áreas de investigação centram-se principalmente em temáticas associadas a religião/simbolismo; património cultural e transnacionalismo.

Neste pequeno artigo, pretendo dar o meu contributo para o debate em torno da iniciativa proposta pelo governo de Xi Jinping em 2013, conotada de *Belt and Road Initiative*. Neste caso em particular, farei uma análise antropológica do modo como esta iniciativa tem vindo, e irá afetar as inúmeras nações que pertencem a este projeto, através de uma perspetiva social e cultural. Irei averiguar de que maneira a *Belt and Road Initiative* tem impactado estas diferentes realidades, de que forma essas realidades se têm relacionado, e que tipo de conclusões poderemos tirar desses relacionamentos. Para concretizar este trabalho, recorrerei a uma série de obras e artigos que me ajudarão a delinear o argumento.

A iniciativa da *Belt and Road* tem sido alvo de muita atenção e propaganda desde a sua génese em 2013. Esta iniciativa simboliza um plano monumental de desenvolvimento de infraestruturas, e um acordo de livre troca, ambicionando conectar a Ásia, Europa e África através de uma grande rota comercial. O plano consiste na produção de estradas, portos, caminhos de ferro, condutas de gás e instalações de armazenamento com o intuito de promover o comércio e o desenvolvimento (Imomnazar, 2018). A *Belt and Road* visa não só o desenvolvimento de infraestruturas, mas também a conexão de sociedades profundamente diferentes, instituições, sistemas económicos, estruturas sociais e tradições culturais (Pant, 2019). Segundo o jornalista norte-americano Keith

Johnson, esta iniciativa não é uma simples proposta económica, mas sim um projeto geopolítico ambicioso, com objetivos e visões muito bem delineadas (Johnson, 2016). Todavia, há quem critique de maneira feroz este projeto, acusando-o de ser desestabilizador, promotor da desigualdade económica e social, e um desafio à ordem mundial liberal; outros, vêem-no como o maior projeto que o mundo já presenciou, uma nova “Rota da Seda” (Boucher, 2019). Mas qual será a realidade? O que é que esta iniciativa significa para todas as partes envolvidas e para o mundo?

As informações que tinha sobre esta iniciativa eram muito rudimentares e superficiais, de tal forma que as questões que refiro acima apenas começaram a surgir quando iniciei o processo de pesquisa, e comecei a aperceber-me dos contornos e dimensões deste projeto. Algo que se destacou desde o início da pesquisa, foi a importância extremamente grande dada ao desenvolvimento económico, ao ponto de serem negligenciadas outras esferas igualmente importantes. O meu objetivo neste artigo, é o de explorar estas esferas que têm sido descuradas, fazendo uma análise crítica e antropológica do modo como esta iniciativa tem sido gerida, e das suas implicações nas populações mais vulneráveis que são alvos da mesma.

Segundo o antropólogo Dipak R. Pant, o sucesso da *Belt and Road Initiative* seria bastante bom para a paz e prosperidade de muitas regiões. A iniciativa é um projeto transcontinental que visa a promoção da conectividade, trocas comerciais e partilha entre uma grande variedade de pessoas, locais e sistemas. Trata-se de uma iniciativa com o potencial para multiplicar as oportunidades de negócio em diversos contextos, especialmente em territórios remotos.

Até agora, a grande maioria dos países

associados à BRI têm adotado uma posição cética em relação a esta iniciativa. Ceticismo não só por causa dos encadeamentos geopolíticos, ou das ideologias que estão subjacentes à *Belt and Road*, mas também pelas preocupações associadas aos efeitos secundários ecológicos e socioculturais que esta iniciativa levanta, isto é, a própria sustentabilidade da iniciativa (Pant, 2019). Isto levanta uma série de problemas antropológicos nos quais eu gostaria de me debruçar.

A *Belt and Road* necessita de ser concebida, implementada e narrada através de uma forma que se ajuste adequadamente ao paradigma global emergente da sustentabilidade. Estas credenciais associadas à sustentabilidade estão em falta como veremos neste artigo, e precisam de ser adquiridas com urgência. Isto requer um projeto ambicioso de mudança, que questione diversas formas ideológicas dogmáticas associadas ao progresso e desenvolvimento, que continuam a prevalecer através de instituições políticas e económicas. A antropologia surge como uma área disciplinar privilegiada para facilitar esta mudança de ideologias, valores e práticas através de fronteiras culturais e disciplinares, explicando a necessidade de expandir a nossa noção de comunidade tanto à escala micro, como macro, e contemplando os constrangimentos que deveriam ser impostos sobre práticas insustentáveis. Deste ponto de vista, a sustentabilidade pode ser compreendida como o conjunto de processos que facilitam as condições para a mudança, construindo e suportando a diversidade – seja ela ontológica, biológica, económica, política, social ou cultural (Brightman e Lewis, 2017: 2).

Ao analisar diversos artigos associados a esta iniciativa, surgiram-me algumas inquietações. Uma delas, reside na forma como os projetos da *Belt*

and Road têm sido implementados em locais e sociedades em que a humanidade e a natureza se entrelaçam, e estão integrados numa relação simbiótica. Ou seja, as povoações humanas remotas e marginais, mas historicamente essenciais para as áreas em que habitam. São nestes locais que habita uma grande vastidão de vida selvagem, em contextos climáticos adversos, e onde essa vida selvagem e uma multitude de realidades etno-culturais coexistem.

A trajetória da *Belt and Road Initiative* inclui quase todas as terras extremas da Eurásia, incluindo zonas montanhosas, planaltos altos e escarpados, desertos, estepes e florestas boreais. Populações nativas presidem nestes territórios difíceis, onde as condições de vida são adversas, as suas necessidades são incomuns, e uma sensação de isolamento assombra os seus residentes.

O desenvolvimento de centros urbanos alimentado pela BRI tem puxado os jovens nativos destas povoações marginais, desvitalizando estas comunidades. Com os progressos nos meios de transporte, a migração destas sociedades está propensa a acelerar. Isto levanta uma série de problemas, tendo em conta que os habitantes destas terras remotas e marginais estão cada vez mais vulneráveis. Caso não sejam adequadamente suportadas, são sociedades que tendem a migrar, tendo consequências gravíssimas nos ecossistemas das terras onde viviam, na proteção dos recursos locais, artes, ofícios e dos seus conhecimentos tradicionais. O êxodo de populações locais e as suas assimilações em centros urbanos, significam a ausência de “sentinelas ecológicas” destas terras remotas, e a perda irreversível da diversidade étnica e de património cultural.

Estas comunidades marginais necessitam de cuidado adicional e suporte, de forma a

proteger os ambientes locais e as suas identidades. Desta forma, um dos grandes desafios desta iniciativa é o de assegurar um desenvolvimento ecologicamente adequado, culturalmente sensível, e economicamente viável, que melhore tanto as condições de vida, como as de trabalho destas sociedades marginais em áreas remotas, envolvidas em projetos de desenvolvimento em larga-escala (Pant, 2019).

Aquilo que tem acontecido na Guiné-Bissau em anos recentes é um bom exemplo para ser analisado neste artigo. Tendo em mente a continuação da sua indústria de alumínio, a China desviou a sua atenção para as reservas naturais de bauxite presentes na Guiné, um composto mineral formado a partir de óxidos de alumínio, utilizado exaustivamente como matéria-prima no mundo industrial e na fabricação de infraestruturas; estas reservas em particular representam uma das maiores no mundo. Num artigo escrito para o *The Interpreter*, o consultor Anthony Kleven explica-nos que a China, além de ter prometido um empréstimo que representa o dobro do produto interno bruto guineense, prometeu também projetos de mineração na província de Boké debaixo dos auspícios das companhias chinesas Chalco e TBEA Co Ltd, e no distrito de Télémilé com a CDM Henan China. Em 2018, a SMB-Winning Consortium, composta por 4 grandes potências na extração de bauxite, sendo uma delas a empresa Shandong Weiqiao, a maior companhia produtora de alumínio na China, prometeu um investimento de 3 biliões de dólares em projetos associadas à produção de infraestruturas. Negócios semelhantes a este têm cimentado a posição da Guiné como o maior exportador de bauxite para a China. No ano de 2018, a Guiné exportou 38.2 milhões de toneladas em bauxite para companhias chinesas. Estas transações trarão inúmeros benefícios para este país,

principalmente ao nível económico, porém, fico algo reticente relativamente ao desenvolvimento sustentável deste contexto em particular. Na verdade, a população guineense tem beneficiado muito pouco destas transações. No mês de maio em 2018, trabalhadores numa mina em Boké entraram em greve durante duas semanas, em protesto relativamente à detenção de um líder sindical. Boké é uma região bastante volátil devido à discrepância na distribuição de riqueza entre as companhias mineiras que operam na zona, e a população local pobre. Na mesma região em 2017, ocorreram protestos devido a questões ambientais, brutalmente suprimidos por forças governamentais (Kleven, 2018).

Outro exemplo bastante ilustrativo é o da Zâmbia, com bastantes semelhanças ao caso da Guiné-Bissau. Tendo investido neste local devido às suas ricas minas de cobre, a China enviou trabalhadores e maquinaria para este país, excluindo os zambianos de postos de trabalho nesta área no processo. As situações e peripécias têm escalado desde 2015, e diversos observadores naturais da Zâmbia receiam pelo futuro do país (Kleven, 2019). Estas situações e eventos apenas confirmam os problemas que referi anteriormente, alertando-nos para a necessidade premente em olhar para a iniciativa da *Belt and Road* através de uma lente que torne o desenvolvimento sustentável uma realidade.

Gostava de concluir este pequeno artigo fazendo alguns comentários sobre o que tenho falado até agora. A essência da iniciativa da *Belt and Road* reside na conexão entre povos diversos, instituições, sistemas económicos, estruturas sociais e tradições culturais. A compreensão das realidades humanas e ambientes locais, e o acompanhamento das dinâmicas socioculturais nos contextos influenciados por esta iniciativa são necessidades práticas que necessitam de ser atendidas. Assim, o sucesso desta iniciativa depende, em grande medida, da sua estratégia de sustentabilidade. As externalidades negativas precisam de ser minimizadas, as tensões com as populações nativas evitadas, e a participação local nos projetos assegurada. Desta forma, a BRI precisa de estar atenta para o carácter único destes contextos humanos intrinsecamente diferentes, e criar uma estratégia de sustentabilidade que esteja assente em quatro pilares essenciais: a viabilidade económica e financeira destes projetos; a segurança e bem-estar públicos das populações onde estes projetos estão a ser desenvolvidos; a preservação da identidade cultural destas populações, dos recursos ambientais, e da integridade estética das paisagens e estruturas locais; tal como a garantia da legitimidade dos atores envolvidos nestes projetos de desenvolvimento (instituições, corporações), através de medidas rigorosas de anticorrupção e transparência (Pant, 2019). Como o antigo primeiro-ministro do Butão, Tshering Tobgay, referiu numa *TED Talk* em 2016, para que haja prosperidade é necessário trabalhar incansavelmente para atingir um equilíbrio entre crescimento económico, desenvolvimento social, sustentabilidade ambiental e preservação cultural. Trata-se de uma abordagem holística ao desenvolvimento, assegurando um futuro dinâmico e vibrante para todas as esferas que estão a ser influenciadas por esta iniciativa (Tobgay, 2016).



Pedro Rabaça

Referências Bibliográficas

- Boucher, Ricahrd (2019), “ China’s Belt and Road: A Reality Check”, The Diplomat, (Online) Disponível em: <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-belt-and-road-a-reality-check/>
- Brightman, Marc e Jerome Lewis (2017), The Anthropology of Sustainability, Nova Iorque, Palgrave Macmillan
- Imomnazar, Imomov (2018), “Impact of <<One Belt, One Road>> initiatives to the economy of Central Asian countries”, International Journal of Business and Economic Development, Vol. 6 Number 2
- Johnson, Keith (2016), “ China’s New Silk Road Into Europe Is About More Than Money”, Foreign Policy, (Online) Disponível em: <https://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about- more-than-money/>
- Kleven, Anthony (2019), “Belt and Road: colonialism with Chinese characteristics”, The Interpreter, (Online) Disponível em: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/belt-and-road-colonialism-chinese- characteristics>
- Pant, Dipak (2019), “China’s Belt & Road Initiative Needs Anthropologists”, China Daily, (Online) Disponível em: http://www.chinadaily.com.cn/global/2019-07/10/content_37489884.htm
- Tobgay, Tshering (2016), “This country isn’t just carbon neutral – it’s carbon negative”, comunicação apresentada na Ted Conference, (sine anno), (sine loco) Disponível em: https://www.ted.com/talks/tshering_tobgay_this_country_isn_t_just_carbon_neutral_it_s_carbon_ne gative

O voo do dragão:

influência diplomática chinesa pela Ásia

State

Building &
Fragility
Monitor

6ª Edição – Maio 2021



