



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CAMPUS FLORIANÓPOLIS  
CENTRO SOCIOECONÔMICO  
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Lucas Santana Bomfim

**A Nova Rota da Seda: uma análise sobre o interesse chinês no continente africano**

Florianópolis

2023

Lucas Santana Bomfim

**A Nova Rota da Seda: uma análise sobre o interesse chinês no continente africano**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao curso de Relações Internacionais do Centro Socioeconômico da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Orientador(a): Prof.(a) Helton Ouriques, Dr.(a)

Florianópolis

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Bomfim, Lucas Santana

A Nova Rota da Seda : uma análise sobre o interesse chinês no continente africano / Lucas Santana Bomfim ; orientador, Helton Ricardo Ouriques, 2023.

74 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Graduação em Relações Internacionais, Florianópolis, 2023.

Inclui referências.

1. Relações Internacionais. 2. Nova Rota da Seda. 3. Belt and road initiative. 4. África. 5. China. I. Ouriques, Helton Ricardo. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Relações Internacionais. III. Título.

Lucas Santana Bomfim

**A Nova Rota da Seda:** uma análise sobre o interesse chinês no continente africano

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do título de bacharel e aprovado em sua forma final pelo Curso de Relações Internacionais.

Florianópolis, 06 de dezembro de 2023.

Coordenação do Curso

**Banca examinadora**

Prof. Dr. Helton Ricardo Ouriques  
Orientador

Prof. Dr. Fernando Seabra  
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Ma. Mariana Collette Piai Ersina  
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Florianópolis, 2023

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente aos meus pais, Terezinha e João, por tanto apoio em toda a vida e especialmente nesses anos de graduação. Vocês são a minha principal motivação e razão desse trabalho e, sem seu amor e ensinamentos, nada disso seria possível. Mesmo distantes, vocês estiveram e estarão comigo, sempre.

Agradeço também aos meus amigos do grupo “AOBA”, “Bachelors”, e diversos outros que entraram no meu caminho durante a graduação. Cada conversa, “hh”, festa, risada, refeição no RU, partida de truco, jantar, entre muitos outros, foi muito especial com vocês.

Por fim, agradeço à Universidade Federal de Santa Catarina pelo acolhimento nesses anos e por ter possibilitado tanto aprendizado e uma mudança completa de vida pra melhor. Que a UFSC continue, com cada vez mais excelência, disponibilizando um ensino gratuito e de qualidade.

## RESUMO

A Nova Rota da Seda, ou *Belt and Road Initiative* (BRI), foi divulgada por Xi Jinping em 2013 e trata-se de uma das principais iniciativas recentes promovidas por um Estado buscando impulsionar sua inserção no sistema internacional. As relações entre a China e a África vêm se estreitando, principalmente desde o final do século passado e início do atual, quando, como consequência das profundas reformas realizadas por Deng Xiaoping a partir de 1978, o gigante asiático passou a ter uma postura diplomática mais ativa, uma maior inserção em organizações multilaterais e a ampliar seus investimentos externos, culminando na BRI e no posicionamento da África como uma peça central em sua política externa. Isso posto, o presente estudo analisa o interesse chinês pela África através da ótica da BRI. Para tal, faz-se um sucinto retrospecto desde o período das humilhações e o estabelecimento da República Popular da China (RPC), em 1949. Também são abordadas as reformas e abertura comercial de Deng e a subsequente inserção internacional da China no final do século XX. Posteriormente, aborda-se sobre seu reposicionamento na Economia-Mundo Capitalista até a BRI, chegando a um retrospecto das relações sino-africanas desde o estabelecimento da RPC e a efetiva inserção da África na Nova Rota da Seda. Também são explicitados os interesses chineses no continente, que são pautados principalmente no extrativismo e poder energético, mas também políticos, de segurança e ideológicos e, por fim, os principais projetos relacionados à BRI e os países-chave africanos para a iniciativa, além da exposição de adicionais oportunidades e desafios para a BRI naquele continente.

**Palavras-chave:** Nova Rota da Seda; Belt and Road Initiative; China; África.

## ABSTRACT

The New Silk Road, or Belt and Road Initiative (BRI), was announced by Xi Jinping in 2013 and is one of the main recent initiatives promoted by a state seeking to further its insertion in the international system. The relations between China and Africa have been strengthening, especially since the end of the last century and beginning of the current century when, as a consequence of the profound reforms carried out by Deng Xiaoping from 1978, the Asian giant began to adopt a more active diplomatic stance, have greater insertion in multilateral organizations and to expand its external investments, culminating in the BRI and the positioning of Africa as a central piece in its foreign policy. That said, this study analyzes Chinese interest in Africa through the lens of the BRI. To this end, a brief retrospective is made from the period of humiliation and the establishment of the People's Republic of China (PRC) in 1949. Deng's reforms and commercial opening and the subsequent international insertion of China at the end of the 20th century are also discussed. Subsequently, it discusses its repositioning in the Capitalist World Economy until the BRI, reaching a retrospective of Sino-African relations since the establishment of the PRC and the effective insertion of Africa in the New Silk Road. Chinese interests in the continent are also explained, which are mainly based on extractivism and energy power, but also political, security and ideological and, finally, the main projects related to the BRI and the key African countries for the initiative, in addition to the exposure of additional opportunities and challenges for the BRI on that continent.

**Keywords:** New Silk Road; Belt and Road Initiative; China; Africa.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>O RESSURGIMENTO DA CHINA: REFORMAS E ABERTURA ATÉ A NOVA ROTA DA SEDA.....</b>	<b>13</b>
2.1	AS REFORMAS ECONÔMICAS DE DENG XIAOPING .....	15
2.2	O INVESTIMENTO EXTERNOS DIRETOS, A ESTRATÉGIA GOING GLOBAL E A ENTRADA DA CHINA NA OMC.....	18
2.3	A ESTRATÉGIA DE ASCENSÃO PACÍFICA E AS RELAÇÕES MULTILATERAIS .....	22
<b>3</b>	<b>A NOVA ROTA DA SEDA COMO ELEMENTO DA ESTRATÉGIA DE REPOSICIONAMENTO DA CHINA NA ECONOMIA MUNDO CAPITALISTA.....</b>	<b>26</b>
3.1	XI JINPING E A NOVA ROTA DA SEDA COMO ESTRATÉGIA DE ASCENSÃO ECONÔMICA .....	30
3.2	NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS E CANAIS DE FINANCIAMENTO DA NOVA ROTA DA SEDA .....	36
3.3	PROJETOS DA BRI.....	38
<b>4</b>	<b>A ÁFRICA NA NOVA ROTA DA SEDA .....</b>	<b>43</b>
4.1	HISTÓRICO DAS RELAÇÕES SINO-AFRICANAS .....	43
4.2	OS INTERESSES DA CHINA NA ÁFRICA .....	47
4.3	A INSERÇÃO DO CONTINENTE AFRICANO NA BRI .....	50
4.4	PRINCIPAIS PROJETOS DE INVESTIMENTO DA NOVA ROTA DA SEDA NA ÁFRICA .....	52
4.4.1	<b>Quênia.....</b>	<b>53</b>
4.4.2	<b>Djibuti.....</b>	<b>54</b>
4.4.3	<b>Etiópia .....</b>	<b>55</b>
4.4.4	<b>Eritreia.....</b>	<b>56</b>
4.4.5	<b>Egito .....</b>	<b>56</b>
4.4.6	<b>Sudão E Sudão Do Sul .....</b>	<b>57</b>
4.5	OPORTUNIDADES E DESAFIOS DA NOVA ROTA DA SEDA NO CONTINENTE AFRICANO.....	58
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>63</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>66</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presidente chinês, Xi Jinping, em outubro de 2013, realizou o lançamento das propostas que viriam a se tornar a *One Belt One Road*, posteriormente renomeada para *Belt and Road Initiative* (BRI). Tais propostas, que decorrem de um projeto de globalização com características chinesas e servem aos objetivos de Pequim a longo prazo, englobam diversos programas de investimentos chineses, inicialmente focados em infraestrutura, formando uma plataforma de aplicação desses recursos em diversos setores produtivos (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021). A iniciativa “pode ser observada como uma extensão do próprio desenvolvimento nacional chinês que refletiria a percepção do governo em alcançar maior abertura comercial e de desenvolvimento” (Barcellos; Mèrcher, 2020, p. 378), além de uma alternativa ao estilo de globalização executado pelos Estados Unidos da América (EUA), que é considerada insustentável pelo líder chinês (Pautasso, 2016).

Com o desenvolvimento e aumento de poder da China, o país procurou exercer influência a nível mundial, e a BRI é um meio para isso (Farooq; Feroze; Kai, 2019). Os investimentos citados acima são destinados a diversos tipos de infraestruturas, como construção ou restauração de portos, gasodutos, oleodutos, ferrovias e rodovias, entre outros, que conectam, tanto por vias continentais quanto marítimas, a Ásia, África, Europa e a América Latina (Nascimento, 2020). Para conseguir realizar o financiamento os projetos da BRI, foi mobilizado pela China um conjunto de instituições financeiras, como bancos públicos e comerciais, além de criados fundos específicos de financiamento e bancos multilaterais de desenvolvimento foram incentivados a participar. Diante disso, houve um significativo fluxo de capitais chineses, que têm um poder muito grande de influenciar o desenvolvimento de parceiros da BRI (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021).

É inegável também o crescimento da presença da China na África e a melhoria das relações do país com o continente, as quais iniciaram-se em 1955, na conferência de Bandung (Farooq; Feroze; Kai, 2019). O comércio entre a China e África aumentou drasticamente, saindo de US\$ 1 bilhão em 1980, para US\$ 128 bilhões em 2016. Desde 2000, a China concedeu empréstimos cumulativos de US\$ 143 bilhões à África, com metade deles concedidos apenas entre 2016 e 2020, tornando-a o maior credor bilateral de África, o que levanta dúvidas sobre a sustentabilidade e a finalidade desses empréstimos. No Fórum de Cooperação China-África (FOCAC) de 2018, em

Pequim, a China ainda ofereceu à África US\$ 60 bilhões, entre outros acordos, para financiamento do desenvolvimento do continente até 2021 (Lokanathan, 2020, p.2). Pode-se questionar assim qual seria o papel que os investimentos chineses na África, e o continente como um todo, ocupam para a estratégia da China de desenvolvimento econômico, desenvolvida através da BRI.

Busca-se, com esse trabalho, verificar as relações sino-africanas através de uma perspectiva da BRI. Há o objetivo de desenvolver uma contextualização histórica sobre a China e sua economia, desde Século de Humilhação (aproximadamente 1839-1949) até 2013, e identificar como a Nova Rota da seda se insere na estratégia de reposicionamento e ascensão chinesa na Economia-Mundo Capitalista (E-MC). A partir disso, será analisado qual o papel dos investimentos chineses na África, contextualizando o histórico das relações sino-africanas, expondo os interesses chineses na África e como o continente é inserido na BRI, pela demonstração de projetos, iniciativas, além de outras oportunidades e desafios que são encontrados ao decorrer da iniciativa. Com a finalidade de responder o questionamento, além desta introdução, o trabalho foi dividido em outras 4 seções, que serão apresentadas a seguir.

A segunda seção, dividida em 3 subseções, discorre sobre o ressurgimento da China, as reformas e abertura, chegando até a Nova Rota da Seda. É traçada uma contextualização histórica desde o período das humilhações que, em conjunto com as guerras enfrentadas pelos chineses nos anos seguintes, resultou em uma perda da soberania chinesa e invasões imperialistas, culminando na Revolução Socialista de 1949, estabelecendo a República Popular da China (RPC). Com o reconhecimento da RPC como membro da Organização das Nações Unidas (ONU), houve uma aproximação da China com outras nações. Posteriormente, são detalhadas as reformas realizadas nos setores estratégicos – agricultura, ciência e tecnologia, indústria e forças armadas - e abertura executadas por Deng Xiaoping, com início em 1978, que foram um sucesso, demonstrado pelo crescimento econômico e desenvolvimento chinês, corroborado por dados e pelo aumento da relevância internacional do país. Após esse momento, a China obteve poder aquisitivo e iniciou a difusão de suas empresas e investimentos diretos pelo mundo, principalmente próximo dos anos 2000, após a implantação da estratégia *Going Global* e a entrada na Organização Mundial do Comércio (OMC). A última parte dessa seção trata da estratégia de ascensão pacífica, utilizada pela China para ganhar espaço no cenário

internacional e legitimar sua expansão, a diferenciando de uma expansão imperialista. Há também a indicação de alteração da direção da diplomacia chinesa, passando a atuar mais ativamente pelos seus interesses e buscar relações multilaterais.

A terceira seção é também dividida em 3 subseções. Baseando-se principalmente em Vieira (2021, 2022), é conceituada a E-MC e são abordados os posicionamentos da China em tal sistema histórico desde 1830, tendo sido integrada de maneira forçada, parcial e fragmentada, posteriormente sendo totalmente desligada e reintegrando-o após o início do período de reformas, em 1978, chegando até a Nova Rota da Seda, ou Belt and Road Initiative (BRI). O projeto da BRI, cujo principal objetivo é alavancar a inserção internacional chinesa, é apresentado. A iniciativa é baseada na antiga Rota da Seda, e deseja, por meio da construção ou aproveitamento de infraestruturas já existentes, conectar a China ao mundo através de, ao menos, 6 corredores econômicos, do Cinturão Econômico Terrestre e da Rota da Seda Marítima. Em seguida, é trazido o lado financeiro da BRI, apresentando a origem e possíveis destinos dos investimentos realizados e os canais financeiros mobilizados pelo projeto. Ao final do capítulo, apoiado principalmente em Benvenuto (2018) e Kotz (2019), são expostos os principais projetos da iniciativa por corredor econômico. Ao longo das subseções também são apresentadas motivações do governo chinês para a implementação da Nova Rota da Seda.

Antes das considerações finais, há a terceira seção, que é dividida em 5 subseções, destinada ao objetivo central do trabalho. Essa seção é iniciada com o histórico das relações sino-africanas, que tiveram origem não muito tempo após a Revolução Socialista chinesa, com ao apoio chinês às lutas revolucionárias no continente africano, e passaram por momentos de afastamento, durante as reformas chinesas e aproximação, após a Repressão na Praça Celestial, realizada pelo governo chinês, em 1989, momento em que os chineses precisaram buscar parceiros. Na África, os chineses se aproximaram fundamentalmente dos países produtores de petróleo e economias em crescimento, naquele período, visando garantir fontes de energia e recursos naturais abundantes. A partir de então, o comércio entre a China e a África foi intensificado e foi estabelecido o Fórum de Cooperação China-África (FOCAC), institucionalizando as relações sino-africanas e aprofundando-as. Em seguida, são explicitados os principais interesses chineses no continente africano. Sun (2014) os aloca em ao menos quatro dimensões de interesse nacional: política, econômica, de segurança e ideológica, entretanto, autores como Vadell, Lopes e

Nascimento (2013), Jenkins (2019) e dados da UNCTAD, esses interesses devem ser considerados com enfoque essencialmente no setor extrativista. As iniciativas culturais também são brevemente mencionadas. Logo depois, discorre-se sobre a inserção do continente africano na BRI pela apresentação de dados, dos principais projetos e objetivos nos países considerados países-chave para a iniciativa na África: Quênia, Djibuti, Etiópia, Eritreia, Egito, Sudão e Sudão do Sul. Por fim, são elencadas outras oportunidades possíveis para a expansão e desafios encontrados pela BRI no continente africano, como instabilidades, protestos e dívidas dos países da África.

## 2 O RESSURGIMENTO DA CHINA: REFORMAS E ABERTURA ATÉ A NOVA ROTA DA SEDA

As reformas internas ocorridas na China no final da década de 70 sob o comando de Deng Xiaoping são essenciais de serem compreendidas, pois resultaram em transformações expressivas nas bases da sociedade chinesa. Com a morte de Mao Zedong (1976) e a chegada ao poder de Deng (1978), é inaugurada uma nova era na política chinesa. Como dito por Oliveira (2005), o dinamismo no último quarto de século e a crescente importância na ordem mundial da economia chinesa atraem a atenção de todos. Diversos benefícios, como as altas taxas de crescimento, avanços tecnológicos, entre outros, se devem principalmente às políticas nacionais, que foram executadas com altos graus de autonomia, em um processo acelerado após as reformas iniciadas por Xiaoping em 1978 e sua Política de Portas Abertas. Na última década do século XX, sob o comando de Jiang Zemin, houve um aprofundamento das reformas iniciadas por Deng e uma busca pela ampliação da presença chinesa internacionalmente (Oliveira, 2005).

Após os anos 2000, ainda no Governo de Zemin, há o início da estratégia *Going Global*, caracterizada por uma forte e agressiva inserção de empresas e negócios chineses em terceiros mercados, seja via exportações e/ou investimento direto no exterior e que foi impulsionada após a crise de 2008. Tal estratégia foi intensificada e aperfeiçoada por Hu Jintao, que governou de 2003 até 2013 e, durante o seu mandato e o de Xi Jinping (2013-dias atuais), o país se consolidou no cenário internacional e busca cada vez mais espaços, sendo a BRI a principal via para tal (Masiero; Coelho, 2014).

Entretanto, os desdobramentos da Revolução Socialista de 1949, realizada no comando de Mao e que gerou a República Popular da China (RPC), são fundamentais para compreender sobre a trajetória percorrida pela China nas décadas seguintes e futuras. Essa Revolução ocorreu após o, como conhecido pelos chineses, período das humilhações, ou também Século de Humilhação (aproximadamente 1839-1949). Em 1939, iniciou-se a primeira Guerra do Ópio contra a Inglaterra, onde a China foi derrotada (em 1842). Posteriormente, diversas outras guerras foram travadas, tendo o mesmo desfecho, resultando em uma perda gradual da soberania chinesa por meio de “tratados desiguais” estabelecidos entre as partes (Garon, 2016).

Dessa maneira, o líder socialista Mao Zedong buscou reunificar seu território e expulsar as forças imperialistas que ali se encontravam.

Dessa forma:

A revolução varre do solo chinês as forças responsáveis pelo atraso, paralisa e pelas tendências desagregadores do país. São eliminados os restos das antigas burocracias civis e militares que sobreviveram à queda do império, os proprietários de terras parasitários que vivem de rendas e as camadas burguesas ligadas ao comércio exterior, criadas com a ocupação de regiões do país por potências estrangeiras (Oliveira, 2005, p.4).

Assim, foi estabelecida uma sociedade mais igualitária e foram criadas burocracias, como o próprio Partido Comunista Chinês (PCCCh), formadas no entorno dos valores do confucionismo e que, juntamente com um governo centralizado e o providenciamento de infraestrutura à população rural e urbana, formou uma conjuntura que viabilizou e potencializou as reformas posteriores (Oliveira, 2008).

Outro fato com significativo impacto e que antecedeu as reformas de Deng, foi o reconhecimento da RPC como membro oficial da Organização das Nações Unidas (ONU), em 1971, pois a China conseguiu se conectar com outros países do Ocidente e com o sistema internacional como um todo. Conforme apontado por Kotz (2018), durante a década de 1970, a China estabeleceu relações diplomáticas e acordos com os Estados Unidos da América (EUA), alguns países da Europa e com o Japão, ocorrendo, em 1979, a assinatura de um acordo comum, seguindo o princípio da cláusula da Nação mais favorecida, com os EUA, formalizando-os como parceiros comerciais.

Como elucidado por Oliveira (2005, p. 4),

É claro que o rápido desenvolvimento econômico atual da China dependeu também da política de aproximação praticada pelos Estados Unidos, que visavam o isolamento da antiga União Soviética. Entretanto, o sucesso chinês em aproveitar as oportunidades abertas com a superação de seu isolamento dependeu também de sua capacidade de promover reformas internas. Reformas que somente puderam ser executadas após anos de lutas internas e de tentativas frustradas de reorientação da economia do país.

Neste aspecto, se faz importante uma rápida comparação das reformas chinesas com os antigos países socialistas e os países da América Latina. A China realizou reformas graduais em direção à economia de mercado, sem ter eliminado o controle estatal sobre a economia, não realizando privatizações e efetuando abertura

financeira e comercial gradual. Enquanto os países latino-americanos executaram reformas para uma abertura de maneira acelerada direcionada ao mercado, os chineses conseguiram observar e analisar os erros e acertos e trazer essas experiências ao seu benefício próprio. A China realizou suas reformas sem perder sua essência de economia de planejamento centralizado<sup>1</sup>, como o domínio estatal das empresas estratégicas e estruturamento da produção e conseguiu se adaptar às necessidades ao longo do caminho na busca pelo desenvolvimento (Oliveira, 2008).

## 2.1 AS REFORMAS ECONÔMICAS DE DENG XIAOPING

As reformas chinesas realizadas por Deng abrangeram os setores mais estratégicos: agricultura, ciência e tecnologia, indústria, e forças armadas. Conforme citado anteriormente e melhor desenvolvido por Medeiros (1999), a estratégia de desenvolvimento aplicada na China a partir de 1978 foi baseada na somatória de diferentes experiências anteriores, com um planejamento visando: a) ampla reforma na utilização de terras, semelhante à Nova Política Econômica (NEP)<sup>2</sup>, aplicada por Lênin na antiga União Soviética (URSS), em 1923; b) uma ampliação das exportações, ao mesmo momento realizando a proteção do mercado interno; c) desenvolver grandes empresas estatais nas indústrias pesadas; d) reformar as empresas estatais, com rearranjo do sistema de incentivos e responsabilidades pela introdução de sistemas de contratos, utilizando as experiências da Hungria e ex-URSS<sup>3</sup> como base; e) a promoção das empresas coletivas (municípios e vilas); f) uma transição gradativa de um sistema de preços controlados para um sistema misto, havendo preços regulados, controlados e de mercado.

---

<sup>1</sup> Uma economia de planejamento centralizado é um “sistema monobancário”, ou seja, é um banco estatal o detentor do monopólio da atividade bancária e do crédito (Sundararajan, 1992, p.10), além de ser o executor da alocação de recursos (Gomes, 2019, p.74).

<sup>2</sup> A NEP foi “uma política de concessões ao campesinato com vistas ao aumento da produção agrícola, notadamente a reabertura comercial, e que se desdobra no campo industrial para uma prioridade sobre a indústria leve” (Freitas, 2017, p.16). Assim como observado na NEP, nas reformas chinesas o excedente agrícola poderia ser negociado a preços de mercado e tomado pelo camponês (Oliveira, 2008).

<sup>3</sup> “Os responsáveis pelo planejamento e reforma das estatais como Sun Yefang foram reabilitados por Deng Xiao Ping pois eram considerados ‘libermanistas’ numa referência negativa, segundo a liderança política anterior, às ideias do soviético Liberman, defensor nos anos 60 de maior autonomia para as empresas estatais. A introdução do sistema de contratos foi uma das inovações institucionais mais importantes” (Oliveira, 2008, p. 509).

Cornejo (2001, p.79) divide as reformas chinesas ocorridas no campo em 3 fases. Na primeira fase (1978-1984), mais focada na agricultura há, basicamente: o desmantelamento das comunas, com a transferência das terras às famílias; introdução de um novo sistema de produção na área rural, substituindo a organização coletiva da produção estruturada no período do Grande Salto à Frente<sup>4</sup> pelo sistema de responsabilidade ou de contrato familiar - no qual o Estado concedia a terra e o produtor rural o pagava com quotas da produção a partir de contrato de arrendamento de longo prazo com a comuna; o surgimento dos mercados livres, onde os camponeses, após a separação de parte da sua produção para sua sobrevivência e outra para o Estado, conseguiam realizar a venda de seus produtos; e a diversificação da produção rural (Cornejo, 2001; Oliveira, 2008).

A concessão de estímulos materiais aos camponeses, representada pela liberdade de vender livremente no mercado o excedente de sua produção, evidentemente tem um papel central na explicação do alto crescimento da produção e produtividade agrícola após as reformas. Certos autores chamam a atenção para o fato de que, para esse sucesso foram também fundamentais tanto as grandes obras hidráulicas, construídas anteriormente, que aumentaram a área irrigada do país; assim como implantação no país, antes das reformas, de grandes empresas industriais estatais produtoras de insumos modernos para a agricultura, as quais se mostraram capazes de atender à crescente demanda das unidades familiares camponesas (Oliveira, 2005, p. 6).

Ainda seguindo o que foi indicado por Oliveira (2005), nota-se assim o quanto essa fase foi relevante a todo o processo de reformas e à população chinesa que, o nível da agricultura sendo elevado - maior oferta de alimentos e maior produtividade - foi acompanhado pela elevação da renda das famílias camponesas, que foi favorecida também pela relação de preços favoráveis à agricultura. Assim, há uma amplificação do mercado de bens de consumo no campo e milhões de famílias camponesas são retiradas da linha de pobreza.

Na segunda fase (1984-1992), houve diversos ajustes no sistema, conduzindo a uma maior aplicação de recursos e uma reorganização da distribuição de renda, principalmente em relação às famílias com pouca presença de mão de obra masculina, a fim de protegê-las. Além disso, tentou-se resolver o problema do desemprego rural pela estimulação da criação de pequenas empresas locais,

---

<sup>4</sup> Programa mal sucedido promovido por Mao, em 1958, visando acelerar a industrialização chinesa e que, por erros estratégicos e políticos, faliu, levando fome e depressão à China (Milaré, 2012).

resultando numa profunda revolução na estrutura de produção industrial chinesa. Já na terceira fase (a partir de 1993), houve a criação de infraestruturas e instituições financeiras de apoio ao sistema, de um regime fiscal de acordo com as novas condições, e a instauração de incentivos ao investimento no campo pelos próprios camponeses (Cornejo, 2001, p.79-80).

Mais especificamente no setor industrial, o governo chinês focou seus esforços em reduzir o número de empresas estatais ao uni-las ou privatizá-las. Enquanto as empresas estatais menores foram privatizadas, as companhias estatais com maior porte foram mantidas, e buscou-se unificá-las para a formação de grandes grupos autônomos com poderio para encarar o mercado internacional e confrontar grupos estadunidenses e, regionalmente, do Japão, por exemplo. Foi concedida às estatais mantidas e aos grupos formados, mais autonomia e suas políticas foram redirecionadas a buscar lucro e espaço no mercado, para que esse excedente gerado pudesse ser utilizado em investimentos (Oliveira, 2005).

Outro fato relevante é, a partir de 1982, a criação das Zonas Econômicas Especiais (ZEEs) ao longo da costa chinesa. As ZEEs são áreas direcionadas à captação de recursos externos por meio de investimentos estrangeiros diretos (IEDs), onde as empresas poderiam se instalar e realizar sua produção, para posterior exportação, com diversos benefícios concedidos pelo Estado chinês, como isenção de impostos e liberdade cambial, além da utilização da mão de obra e infraestrutura chinesas (Barcellos; Mèrcher, 2020).

Observa-se que “essas mudanças criaram uma estrutura industrial competitiva mundialmente para exportação, ao mesmo tempo que aumentava a capacidade financeira e econômica da China para sustentar seu crescimento doméstico” (Barcellos; Mèrcher, 2020, p. 380). De acordo com dados do Banco Mundial (2023), no ano de 1970, o Produto Interno Bruto (PIB) chinês era de US\$ 92,6 bilhões, enquanto o dos EUA US\$ 1,07 trilhões e o do Japão US\$ 212,61 bilhões. Em 1990, o PIB chinês chegava a cerca de US\$ 360,86 bilhões, o dos EUA US\$ 5,96 trilhões e o do Japão US\$ 3,13 trilhões. Chegando aos dias atuais, com os últimos dados disponibilizados em 2021, o PIB da China tem o valor de US\$ 17,73 trilhões, o dos EUA US\$ 23,32 trilhões e o do Japão US\$ 4,94 trilhões. Ou seja, no cenário apresentado, nota-se um crescimento econômico exponencial da China após as reformas, comparando o país com uma potência regional, o Japão, e com a maior potência mundial, os EUA, que temem (e devem) ser ultrapassados em breve.

No final dos anos 1970, a produção industrial da China era irrelevante a nível mundial e representava menos de 1% de suas trocas. No final de 2014, o país já era o maior produtor e exportador do mundo, sendo responsável por 12% das exportações mundiais e 18% da exportação de manufaturados (Kroeber, 2016). Pelos dados citados no parágrafo anterior e considerando a relevância internacional alcançada pela China, pode-se considerar que as reformas no setor industrial e no geral, prosperaram.

Em suma, sobre esse momento das reformas:

Deng Xiaoping priorizou o desenvolvimento econômico ao invés da abertura política, como modo de manutenção do poder do Partido Comunista. Foi realizada a reforma agrária resultando em propriedades menores que aportam excedentes produtivos e não constituem uma classe organizada com influência política e econômica sobre a nação. O modelo produtivo do país enfatizava a exportação de bens industrializados. Além disto, direcionou-se o reinvestimento dos lucros da exportação para o aumento da capacidade produtiva e melhora na qualificação da mão de obra. Estes movimentos promoveram a formação de uma base industrial, o aumento na renda per capita, o aumento dos índices de urbanização e conseqüentemente uma maior base de consumo e um lento, porém constante aumento da demanda agregada no país (Kotz, 2018, p.66-67).

## 2.2 O INVESTIMENTO EXTERNOS DIRETOS, A ESTRATÉGIA GOING GLOBAL E A ENTRADA DA CHINA NA OMC

A realização de investimentos externos diretos (IEDs)<sup>5</sup> da China tem um papel muito importante no seu desenvolvimento econômico desde o início das reformas. Em 1979, a Política de Portas Abertas, instaurada por Deng Xiaoping, permitiu que as empresas chinesas se ramificassem no exterior, sendo o princípio do caminho para o estabelecimento destas no mercado internacional. Tais investimentos se tornaram ainda mais relevantes principalmente após a década de 1990, quando há uma melhor estruturação das regulações e aprofundamento das reformas de Deng na China, naquele momento sob a governança de Jiang Zemin (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021). O país inclusive, na última década, já chegou ao topo da lista dos

---

<sup>5</sup> O investimento externo direto, nesse caso, é entendido pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, em inglês) como uma categoria de investimento transfronteiriço feito por um investidor (direto), residente em uma economia, com o objetivo de estabelecer ao menos 10% de participação em uma empresa que depende de uma economia que não seja a do investidor direto (OCDE, 2018).

países que mais efetuaram IEDs, de acordo com dados da *United Nations Conference on Trade and Development*<sup>6</sup> (UNCTAD, 2023).

Conforme exposto por Kotz (2018), a partir de quando se inicia o crescimento econômico na China, eleva-se em conjunto a sua emissão de investimentos externos diretos, destinados inicialmente aos mercados em desenvolvimento, visando a obtenção de recursos naturais e, aos mercados desenvolvidos, visando o desenvolvimento tecnológico por meio de fusões e aquisições. Desde 1992, ano em que ocorreu o 14º Congresso do Partido Comunista, a China já reconhecia a importância e a indispensabilidade de ampliar os investimentos de suas empresas estatais para outros mercados, mas apenas em 2000, com a estratégia *Going Global* em atividade, juntamente com a entrada do país na Organização Mundial do Comércio (OMC) em 2001, é que isso foi realmente impulsionado.

A estratégia *Going Global* tinha, de acordo com Cintra e Pinto (2017), quatro grandes objetivos traçados: i) ampliar o investimento direto chinês no exterior por meio da descentralização e relaxamento das autorizações para saída das corporações; ii) o aprimoramento do nível e a qualidade dos projetos; iii) a diminuição dos controles de capital e a geração de novos canais de financiamento; e iv) a incorporação da política de internacionalização das companhias chinesas com outras políticas existentes para o setor externo, buscando promover o reconhecimento das marcas dessas empresas. A China também buscava pela amplificação de seu acesso a novos produtos e conhecimentos disponíveis, trazer e aplicar em seus próprios produtos e técnicas, e agregar assim valor ao produto nacional.

A entrada da China na OMC trouxe benefícios tanto para os chineses quanto para os demais países membros da organização. A China conseguiria ter a oportunidade de conquistar novos mercados, promover a diminuição dos entraves no comércio de seus produtos, participar ativamente das execuções das regras da OMC, que tradicionalmente prejudicavam o país e, principalmente, permitiria uma mudança estrutural em sua economia por meio de uma modernização tecnológica, que foi gradual e guiada pelo governo. Já os demais países membros teriam, a partir daquele momento, um maior acesso ao mercado chinês, um dos maiores do mundo, além de um ambiente menos turbulento para realização de trocas e investimentos. Em suma, pode-se considerar que, pelas oportunidades proporcionadas à China e o ajuste de

---

<sup>6</sup> Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento.

algumas dificuldades encontradas pela administração chinesa, a OMC serviu como um veículo condutor da ascensão da economia chinesa no panorama internacional (Rolo, 2007).

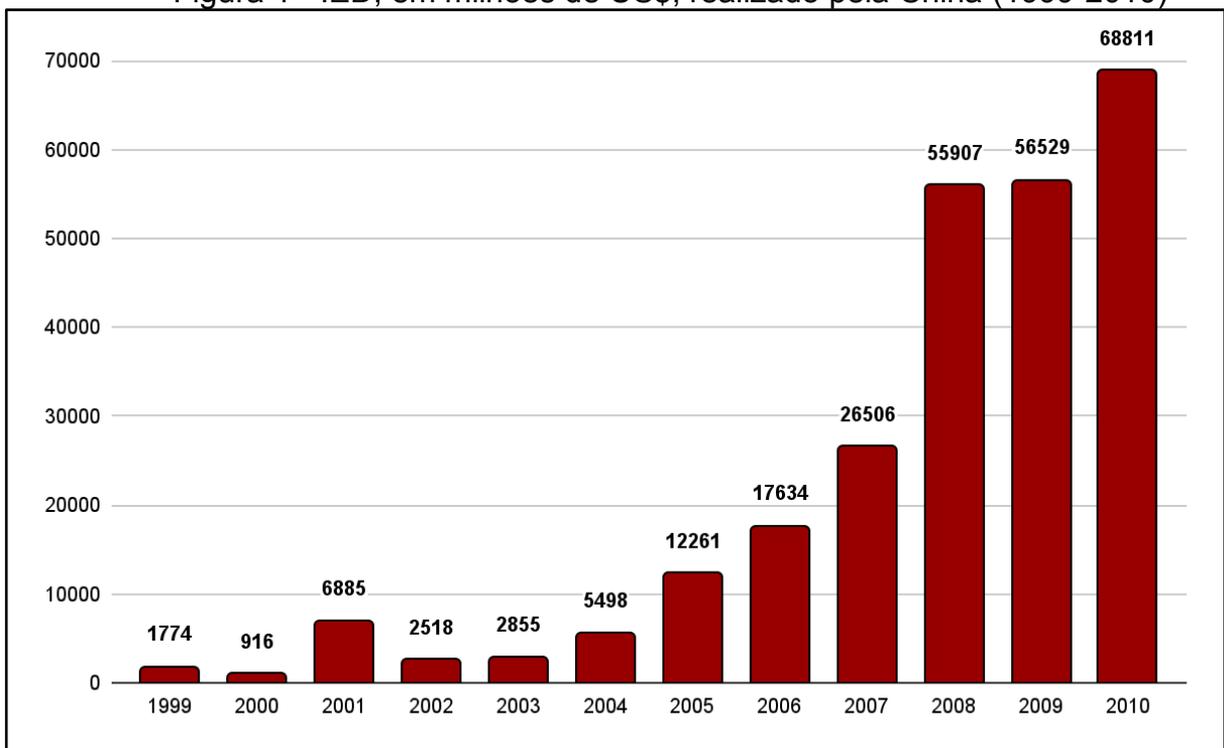
Conforme pontua Eleutério (2017), a China, na primeira década após a entrada na OMC e, conseqüentemente, já com a estratégia *Going Global* em vigência, teve uma notável variação em sua política e economia, podendo ser observada por diversos dados: a economia chinesa tornou-se a segunda maior do mundo, sendo um dos principais parceiros econômicos para diversas economias mundiais e o maior receptor de IEDs entre os países em desenvolvimento; houve um salto em participação nas exportações mundiais de 1,82% em 1987, para 4,48% em 2001, atingindo 10,57% em 2010; a média de crescimento do PIB chinês também chegou a 10% ao ano, tornando-se o segundo maior país em fluxo comercial, bem como o maior exportador e segundo maior importador; especificamente no setor dos serviços, o país tornou-se o quarto maior exportador e terceiro maior importador; as empresas provindas dos investimentos estrangeiros realizados em território chinês também tiveram um papel importante na exportação dos produtos *made in china* (Eleutério, 2017).

Outro fator relevante é que as empresas privadas aumentaram suas importações enquanto as estatais decresceram. Por exemplo, em 2002, de todas as exportações da China, 52,20% foram efetuadas por empresas de investimento estrangeiro, 37,74% por empresas estatais e 4,23% por empresas privadas. Já em 2007, 57,10% das exportações foram efetuadas por empresas de investimento estrangeiro, 18,46% por estatais, e 20,32% por empresas privadas (Eleutério, 2017, p.21).

Como aludido por Nogueira e Haffner (2016), não é possível creditar a partida do crescimento do investimento chinês à lógica empresarial, mas sim ao Estado chinês. Esse arquitetou e executou a *Going Global*, realizou acordos internacionais com parceiros e regiões de interesse e concedeu um conjunto de mecanismos de suporte para a fomentação dos investimentos externos, como instrumentos financeiros - recursos de bancos públicos e privados e fundos públicos -, fiscais - subsídios, deduções e isenções -, cambiais - taxas especiais, facilidades operativas e abertura de contas no exterior em Renminbi (RMB), moeda chinesa - e programas de auxílio e fomento.

Assim, como apontado por Mendonça, Lopes Filho e Oliveira (2021), durante o início da primeira década do século XXI, com o auxílio governamental, as empresas chinesas tiveram acesso aos recursos, subsídios, isenções, e diversas outras ferramentas facilitadoras para seu desenvolvimento e inserção nos mercados de outros países e, como esperado, o fluxo de investimento chinês cresceu exorbitantemente, principalmente no período entre os anos de 2005 e 2008.

Figura 1 - IED, em milhões de US\$, realizado pela China (1999-2010)



Fonte: Autoria própria a partir de dados da UNCTAD (2023).

Enquanto, em 2004, a China realizava cerca de 5,5 bilhões de dólares em IEDs, aproximadamente 20 anos depois, em 2022, segundo dados da UNCTAD (2023), a China exportou cerca de 146,5 bilhões de dólares em investimentos - valor próximo da somatória dos investimentos exportados entre 1999 e 2008 -, ficando apenas atrás dos Estados Unidos e do Japão na lista dos maiores investidores externos do mundo.

Kotz (2018, p.68) aponta que o número de empresas chinesas realizando investimentos no exterior passou de 2.859 no ano 2000, estágio inicial da estratégia *Going Global*, para mais de 16.000 empresas no ano de 2010, enquanto o montante investido multiplicou-se mais de 75 vezes. Ademais, a China já realizou investimentos

estrangeiros diretos em mais de 170 países, sendo os principais destinos desses investimentos países detentores de grandes mercados e/ou detentores de recursos naturais e energéticos em grande quantidade.

Tabela 1 – ranking dos 10 países que mais receberam IEDs chineses de 2005 a 2020.

País	IED chinês (US\$ bilhões)	BRI
Estados Unidos	187,1	Não
Austrália	101,7	Não
Grã-Bretanha	96,1	Não
Suíça	61,2	Não
Brasil	61,1	Não
Canadá	56,9	Não
Alemanha	47,8	Não
Singapura	37,1	Sim
Rússia	34,8	Sim
França	33,7	Não

Fonte: Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021.

Complementando os fluxos de IED, instituições nacionais como o Banco de Desenvolvimento da China (BDC) e o Banco de Exportações e Importações da China (EXIMBANK), no ano de 2016, emitiram um adicional de US\$100 bilhões, destinados principalmente a empréstimos, visando o financiamento de projetos de infraestrutura ou a compra de máquinas de origem chinesa (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021).

### 2.3 A ESTRATÉGIA DE ASCENSÃO PACÍFICA E AS RELAÇÕES MULTILATERAIS

Abordando mais especificamente as relações exteriores da China, o país reconheceu, após seu fortalecimento interno, sua capacidade de se tornar protagonista nas relações tanto no âmbito mundial como no regional, sendo esse indispensável. Desde a década de 90, o bilateralismo exercido por sua diplomacia - como as relações com a URSS, por exemplo - era deixado de lado, visando o multilateralismo, que seria a porta de entrada da China para outros mercados. A efetiva entrada do país na OMC, após mais de uma década de negociação, em 2001, é um marco importante para sua abertura e desenvolvimento e que corrobora o que foi afirmado.

Também deve ser citado que, de acordo com Zaar e Ávila (2020), nas duas últimas décadas, a China protagonizou 3 processos significativos que fizeram com que o mapa geoestratégico global fosse alterado. Em 2001, já após a recuperação de Hong Kong (1997) e Macau (1999), que seriam os últimos grandes vestígios coloniais territoriais do Ocidente, a China, em aliança com a Rússia e países da Ásia Central, lograram a consolidação da Organização para a Cooperação de Xangai (OCS), que funciona de certa forma como um contrapeso para a OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte) e os EUA. Em 2009, foi introduzido o BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), com a primeira reunião ocorrendo em Ekaterinburgo (Rússia), onde se articularam em um bloco as potências industriais da semiperiferia, buscando reconfigurar a ordem mundial existente. O terceiro processo é a Nova Rota da Seda, que impulsiona uma alteração na ordem financeira mundial e cujos principais detalhes serão melhor desenvolvidos na seção seguinte.

Ainda nos primeiros anos da década de 2000, buscando evitar interpretações indesejadas de outros países sobre o modo de ascensão chinês e o legitimar, além formar uma imagem positiva da China pelo mundo, foi cunhada a expressão “ascensão pacífica”. Alguns autores, como Wang Jisi, apontam que esses dados já apareciam em escritos anteriores, mas foi no ano de 2002 que a ideia pretendida de uma busca para o desenvolvimento de uma ascensão pacífica é totalmente concebida na expressão por Zheng Bijian, vice-presidente do Comitê Central da Escola do Partido Central, durante uma viagem aos EUA para participar do *China Reform Forum*, onde se discutia a imagem americana sobre a China (Amaral, 2011).

No Fórum de Bo'ao para a Ásia, em 2003, Bijian apresenta novamente e elabora as principais premissas do conceito, que podem ser resumidas em: não buscar a expansão externa, além de defender a paz, cooperação mútua e um desenvolvimento igualitário, ou seja, com especulações sobre o futuro chinês e a sua possível ameaça ao sistema internacional, “o que fica evidente é que a “ascensão pacífica” tinha como um principal objetivo desmistificar a ideia de que uma grande potência só pode emergir abalando a ordem vigente e desestabilizando o sistema, como foram os casos do Japão e Alemanha no século XX” (Amaral, 2011, p.9).

Ainda em 2003, o Premier chinês Wen Jiabao citou novamente a expressão, durante um discurso nos EUA, a incorporando à política externa do governo do presidente Hu Jintao que, poucos dias antes do final do mesmo ano, também utiliza o termo “ascensão pacífica” ao declarar que esse seria o caminho que o país deveria

trilhar, além de buscar, junto às demais nações, relações baseadas nos cinco princípios da coexistência pacífica; desenvolver ativamente o intercâmbio e a cooperação com base na igualdade e benefício mútuo, além de contribuir com a paz da humanidade e seu desenvolvimento (Amaral, 2011).

Os cinco princípios da coexistência pacífica foram promovidos por Zhou Enlai, então Chanceler e Primeiro-Ministro chinês, em 1955. Os cinco princípios se consistem em: i) respeito à soberania e à integridade territorial de cada país; ii) não agressão; iii) não interferência nos assuntos internos de outros Estados; iv) igualdade e benefício mútuo nas relações entre os Estados, além de (v) uma coexistência pacífica. Esses princípios são a base para a coexistência pacífica e, como será abordado posteriormente, para a Nova Rota da Seda (*China's Peaceful Development Road*, 2005).

Contudo, já em 2004, a expressão “ascensão pacífica” começou a desaparecer dos discursos oficiais e não mais ser citada. Algumas explicações podem ser dadas para que isso tenha ocorrido, como uma conotação possivelmente negativa da palavra “ascensão”, ou a instabilidade das relações com Taiwan, onde a expressão poderia significar que a China não utilizaria a força de nenhuma maneira, mesmo que fosse necessário, algo errôneo e que poderia passar uma percepção indesejada pelas forças militares chinesas. Assim, a expressão foi oficialmente reformulada, mantendo seus ideais, para “desenvolvimento pacífico”, por meio do lançamento do documento *China's Peaceful Development Road* (Caminho do Desenvolvimento Pacífico da China) onde, além de, como mencionado, ressignificar a expressão, descreveu o planejamento futuro da política externa chinesa.

Alcançar o desenvolvimento pacífico é uma esperança sincera e uma busca incessante do povo chinês. [...] A China seguirá inabalavelmente o caminho do desenvolvimento pacífico, fazendo grandes esforços para alcançar um desenvolvimento pacífico, aberto, cooperativo e harmonioso. [...] Paz, abertura, cooperação, harmonia e ganha-ganha são a nossa política, a nossa ideia, o nosso princípio e a nossa busca. [...] A China persiste na sua busca pela harmonia e pelo desenvolvimento internamente, ao mesmo tempo que procura a paz e o desenvolvimento externamente; os dois aspectos, estreitamente ligados e organicamente unidos, constituem um todo integrado e ajudarão a construir um mundo harmonioso de paz sustentada e prosperidade comum. [...] O caminho de desenvolvimento pacífico da China é totalmente novo para a humanidade em busca da civilização e do progresso, o caminho inevitável para a China alcançar a modernização e uma escolha séria e uma promessa solene feita pelo governo chinês e pelo povo chinês (*China's Peaceful Development Road*, 2005, tradução nossa).

No documento é possível notar que a principal intenção do governo chinês é delimitar o significado da expressão para que não haja argumentos contrários, expondo seus ideais do que seria o desenvolvimento pacífico: não havendo uma busca pela hegemonia, mas sim uma cooperação entre os Estados para que todos consigam se desenvolver igualmente.

Como apontado anteriormente, desde a melhora nas relações com os EUA e a transição do bilateralismo para o multilateralismo, a diplomacia chinesa tornou-se mais objetiva, levando a influência da China por todo o globo, principalmente à África e América do Sul. Isso demonstra que a política externa do país foi se diversificando, expandindo e atraindo novos parceiros econômicos e, já ao fim da década de 2010, a China encontrava-se estabelecida no sistema internacional. Ao longo da mesma década, foi possível notar a transição da política externa chinesa da ascensão pacífica para o sonho chinês. Na ascensão pacífica, a política externa chinesa tinha um baixo perfil, buscando garantir um exterior pacífico propício para o desenvolvimento chinês. Após o início do governo de Xi Jinping, em 2013, a política externa do país passou a se caracterizar como mais ativa, buscando a conquista e a defesa de interesses nacionais. Foi implementado o “sonho chinês”, que deslocou o objetivo central de desenvolvimento econômico para o “rejuvenescimento nacional”, e assim a China passou a adotar uma conduta mais participativa no sistema internacional, assumindo maiores compromissos quanto à governança global, além de um avanço no multilateralismo já praticado (Nogueira; Fona, 2022).

Com essa postura mais ativa, buscando realizar e liderar os processos de integração regionais na Eurásia, além de expandir sua influência por todo o globo e buscar novos vetores para seu desenvolvimento, é que foi lançada a Nova Rota da Seda.

### **3 A NOVA ROTA DA SEDA COMO ELEMENTO DA ESTRATÉGIA DE REPOSICIONAMENTO DA CHINA NA ECONOMIA MUNDO CAPITALISTA.**

Como trazido por Vieira (2021), a Economia-Mundo Capitalista (E-MC) é o sistema histórico surgido na Europa durante o século XVI, que foi se expandindo até abarcar todo o planeta, no século XIX. Seus principais componentes são: a) o subsistema interestatal, formado pelos Estados; b) o subsistema econômico, formado pelas cadeias mundiais de produtos que cruzam a extensão dos Estados; c) presença de diversos tipos de competição, como estados x estados, que movem a E-MC. A economia é capitalista pois as decisões tomadas ali pelos agentes econômicos são de acordo com a acumulação incessante de capital, enquanto o sistema-mundo é capitalista pois a acumulação incessante de capital organiza e subordina a sociedade mundial - mas isso não quer dizer que um país, nesse caso a China, seja necessariamente capitalista, e sim que se integra em um Sistema Mundo Capitalista (SMC).

Através da análise das atividades comerciais e financeiras da China, o autor divide a integração chinesa à economia-mundo em 3 fases, que serão apresentadas a seguir: i) 1840-1949: integração forçada, parcial e fragmentada; ii) 1949-1978: retraimento e integração mínima; iii) 1978-presente: integração voluntária, total e irreversível. Já So (1984) sugere que a integração econômica foi iniciada um pouco antes, no início dos anos 1830, movida pelo significativo aumento da importação de ópio por parte dos chineses, que passou de cerca de 12.500 baús entre 1825-29 para um pouco menos de 20.500 baús entre 1830-33, provocando mudanças estruturais na economia chinesa e culminando na incorporação de certas regiões do país à E-MC nessa década e politicamente na década seguinte.

O período da primeira fase da divisão efetuada por Vieira, 1840-1949, compreende diversas guerras, assim como o Século de Humilhações. Já em 1840, a China não possui nenhum controle sobre a conduta dos estrangeiros em seu território (So, 1984). Após a assinatura do tratado de Nanquim<sup>7</sup>, em 1842, a China integra a E-MC de uma maneira

---

<sup>7</sup> O Tratado de Nanquim foi assinado com a Inglaterra após a derrota chinesa na primeira Guerra do Ópio. É o primeiro entre os diversos tratados posteriores assinados com os países ocidentais – primeiro dos “tratados desiguais” - e previa, principalmente, o pagamento de uma indenização e 21 milhões de libras, abertura de 5 portos em conjunto com passe livre para comércio praticado por estrangeiros e a cessão de Hong Kong aos ingleses (Gerbase, 2013).

fragmentada e parcial, não apenas pelas dimensões da China, mas também porque as técnicas, práticas, ideias e formas das atividades econômicas chinesas vieram se desenvolvendo durante séculos como parte inseparável de uma civilização milenar se considerava o centro do mundo, superior a outros povos, e que resistia às imposições externas (Vieira, 2021, p.174).

Diversas empresas estrangeiras se inseriram no território chinês legal ou ilegalmente nesse período. A China, com as derrotas nas Guerras do Ópio e contra o Japão (1895) e os tratados assinados com o próprio Japão, Grã-Bretanha, EUA, França e Rússia, não detinha controle das decisões e nem possuía poderio para se impor contra o avanço dessas potências, tendo que pagar indenizações, aceitar a instalação de estabelecimentos comerciais em seus portos e conceder exploração em ferrovias<sup>8</sup> e minas, ou seja, essa integração pode ser considerada forçada. Outras regiões chinesas foram integradas à economia-mundo por meio da ocupação, como a Manchúria, ocupada pela Rússia e pelo Japão, embora a China nunca tenha sido efetivamente colonizada (Hung, 2015).

Durante todo esse período da primeira fase, essa integração da China à E-MC foi fragmentada e parcial “porque a maior parte da economia chinesa não foi conectada aos circuitos financeiros e comerciais mundiais e nem o Estado foi reorganizado de modo a seguir os ditames das potências mundiais” (Vieira, 2021, p.175), além de haver muita resistência interna à ocupação estrangeira, notada, por exemplo, pela exclusão total de envolvimento de estrangeiros nos empreendimentos do governo e pela proteção do mercado interno. Com a abertura de portos e a instalação de empresas no território chinês, as trocas comerciais também foram aumentando, assim como os produtos e técnicas importados pelos próprios chineses, fazendo assim com que mais setores do país se articulassem com a economia-mundo (Vieira, 2021).

Com a vitória do PCCh na guerra contra o Kuomi-tang, partido que comandava a China na época, em 1949, e o estabelecimento do socialismo com a República Popular da China, inicia-se a segunda fase referida por Vieira, de retraimento e integração mínima com a E-MC. Como era feito com os demais Estados socialistas, o sistema interestatal, com os EUA (potência hegemônica) e seus aliados, “tenta sufocar

---

<sup>8</sup> A expansão da malha ferroviária chinesa possui extrema relevância política e para o desenvolvimento do país pois foi o principal meio de entrada das potências capitalistas em seu território no final do século XIX e início do século XX. As concessões, empréstimos e construções foram as delimitadoras da influência e consequentemente da dependência chinesa (Davis, 1991).

política, econômica e militarmente o nascente estado socialista, que para se defender se vê forçado a romper parcialmente suas conexões com a EMC” (Vieira, 2021, p.186-187).

Essa investida contra a RPC se deu por meio de embargos iniciados, por exemplo, após a decisão da China por participar na guerra da Coreia, em 1950. A China, por quase todo o período dessa segunda fase – mais precisamente até 1960, quando rompeu relações -, manteve um vínculo com a E-MC por meio de seu relacionamento com a União Soviética (URSS) e outros países socialistas. Com o fracasso do Grande Salto à Frente, no início da década de 60, a China foi obrigada a aumentar suas importações, principalmente no setor agrário, além de importar máquinas, fábricas completas e solicitar créditos. Apenas nos últimos dois anos dessa mesma década foi quando o país conseguiu se recuperar do insucesso de sua política mais recente, e suas trocas comerciais tiveram alguns altos e baixos nos anos seguintes. Para não depender de financiamento externo e acabar caindo em alguma armadilha financeira ou crise externa e ter mais autonomia, o governo chinês decidiu financiar sua indústria com o excedente do campo. Por fim, em 1972, a China recebeu a visita de Richard Nixon (então presidente dos EUA), que sinalizou que os chineses poderiam se reintegrar plenamente ao SMC, o que seria feito somente alguns anos depois (Vieira, 2021).

Na terceira e última fase da integração da China à E-MC descrita por Pedro Vieira, é possível notar muito mais claramente o motivo de ser denominada “integração voluntária, total e irreversível”. Atualmente, os produtos Chineses são encontrados por quase todas as prateleiras pelo mundo, além de termos observado a grande dependência de seu fornecimento de mercadorias e matérias-primas durante a pandemia do Coronavírus. Deng Xiaoping, juntamente com a corrente mais pragmática do PCCh, em 1978, decidiram aderir à acumulação indeterminada de capital, o que mais tarde se mostrou acertado pela redução da pobreza, aumento do poder financeiro e tecnológico, entre outros números do país. Entretanto, essa conexão da China com a E-MC se tornou tão profunda que, caso houvesse uma separação, poderia significar o declínio de ambos. Isso se dá, pois, essa agregação foi solidificada e intensificada em diversos momentos após 1978, como com a entrada na OMC, em 2001, com a política *going global*, que visava internacionalizar as empresas chinesas, além da Nova Rota da Seda, um grandioso projeto chinês que visa conectar a China ao mundo (Vieira, 2021).

Todavia, toda essa integração com a E-MC também significa que o país deve agir de acordo com as diretrizes dessa economia, que vem vivendo um momento de instabilidade devido à falta de esperança por parte do mundo no próprio desenvolvimento ao ver os países ricos ficando cada vez mais ricos enquanto os demais não acompanham tal enriquecimento, além da negação dos EUA em ter seu protagonismo reivindicado pela China, o que pode levar os estadunidenses a adotarem uma posição de sabotagem ao gigante asiático e desencadear uma tensão entre os países e em todo o SMC (Vieira, 2021).

Como exposto em outro momento por Vieira (2022), há um problema na atual ordem global e o funcionamento da China ali deve ser analisado por uma lente do SMC. Devem ser considerados, portanto, os conceitos de hegemonia propostos por Wallerstein, em 1980, e Arrighi, em 1994 (apud Vieira, 2022) onde o primeiro já havia afirmado que as Províncias Unidas eram a primeira *hegemon* da economia mundial capitalista, e o segundo, dentro da análise da E-MC, desenvolveu uma história do desenvolvimento capitalista fortemente apoiada no conceito de hegemonia, uma condição que é inseparável de uma liderança política, econômica, intelectual e moral. Arrighi (1996) enxerga o capitalismo histórico como uma sequência do Ciclo Sistêmico de Acumulação (CSA). O período de 1945 até o início da década de 1970 corresponde ao período de expansão do CSA estadunidense, onde o país exerceu hegemonia total no sistema interestatal, conseguindo liderar e trazer prosperidade, até o início da Expansão Financeira e o declínio da hegemonia dos EUA se iniciarem.

Desde o início dos anos 80, o leste asiático, principalmente a China, se beneficiaram da financeirização da economia norte-americana por meio de investimentos e exportações ao país. Assim, os EUA permitiram o crescimento chinês enquanto mantinham uma “dominação sem hegemonia” (Vieira, 2022 p.126) e os chineses auxiliavam para a continuidade de uma economia dolarizada. A China, com seu crescimento recente e com a influência que alcançou, é vista como um possível futuro novo *hegemon*.

Entretanto, Vieira (2022) questiona: que transformações a China, com seu poderoso Estado, peso político e econômico e enorme população, poderia trazer à E-MC? Para Li (2008), essa não sobreviveria a uma ascensão chinesa. Será que o gigante asiático possui a capacidade para liderar o SMC, caso venha realmente a fazê-lo, oferecendo crescimento econômico ao mundo, elaborando estratégias e estruturas para promover e organizar o crescimento dessa economia? Vieira (2022)

diz que ainda não. Há diversos empecilhos para que a China consiga realizar esse feito, seriam necessárias diversas mudanças no sistema internacional como: ampliar as organizações verticalmente integradas, que foram base da competitividade do capitalismo *yankee* por proporcionar a internalização de custos; recriar o sistema financeiro internacional, retirando o dólar do centro das negociações e incluindo o Yuan, a moeda chinesa; substituir as organizações internacionais instituídas pelos hegemônicos EUA, como a ONU. Com isso em mente, o governo chinês traz o projeto da Nova Rota da Seda, ou *One Belt One Road* (OBOR), posteriormente renomeada para *Belt and Road Initiative* (BRI).

### 3.1 XI JINPING E A NOVA ROTA DA SEDA COMO ESTRATÉGIA DE ASCENSÃO ECONÔMICA

Segundo Pautasso (2016), a Nova Rota da Seda, ou BRI, é o projeto mais ambicioso do governo chinês - quiçá seja de todas as nações - para alavancar sua inserção internacional. O mesmo foi divulgado por Xi Jinping que, como exposto anteriormente, ao assumir o governo da China no início de 2013, passa a tomar uma postura mais ativa e focada nas relações exteriores, o que contraria, como trazido por Zhang (2015), as previsões de agentes externos sobre o novo comandante chinês a partir do início de 2013, que acreditavam que assumiria o cargo um líder que se voltaria aos problemas internos e praticaria uma diplomacia passiva e reativa, como acontecera nas décadas anteriores. Logo nos primeiros dias após se tornar presidente, Xi realizou uma série de viagens, passando pela Rússia, Tanzânia, África do Sul (membro do BRICS) e, durante os 7 meses seguintes, passou no total mais de 33 dias visitando outros países da Europa, África, a América Latina, EUA e Ásia, participando de fóruns e encontrando-se com líderes estatais. No mesmo ano, outros membros do alto escalão do governo também realizaram viagens e foi promovida uma sessão especial de estudos sobre a estratégia diplomática chinesa, focada no desenvolvimento pacífico. Assim, o presidente e o partido demonstram a importância que seria dada às relações exteriores a partir daquele momento (Zhang, 2015).

O projeto da Nova Rota da Seda foi apresentado pelo presidente Xi, no final do ano de 2013, em viagens ao Cazaquistão e à Indonésia. No primeiro país, o presidente chinês externou a intenção de criar o Cinturão Econômico da Rota da Seda, que ligaria o oeste da China à Europa, Rússia e Ásia Central e Oriental por meio da

Ásia Central. Na Indonésia, foi apresentada a Rota Marítima do Século XXI, com a central finalidade de integrar a China - principalmente as províncias do sul -, por meio de ferrovias e estrutura portuária, aos países da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), formada por: Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura, Tailândia, Brunei, Vietnã, Mianmar, Laos e Camboja (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021). A junção de tais projetos e seu incremento viria a se tornar a BRI.

Havendo uma necessidade de crescimento e desenvolvimento contínuos, também de exportação de seu excesso de capacidade industrial e capital, além de dificuldades no acesso a financiamento por seu bloco, a China decidiu focar seus esforços no controle regional, buscando assim se tornar e estabelecer efetivamente como uma das lideranças do cenário internacional, por meio da BRI.

Entretanto, como exposto por Kotz (2018), deve-se destacar que a BRI é uma iniciativa que incita a construção de um modelo de governança global rumo à multipolaridade, o intuito é gerar uma estabilidade na região para que todos os países consigam se beneficiar. É enfatizada uma visão de ordem internacional que respeite a soberania e as diferenças dos seus integrantes, além de ser guiada por preceitos de cooperação para o desenvolvimento e ganhos mútuos.

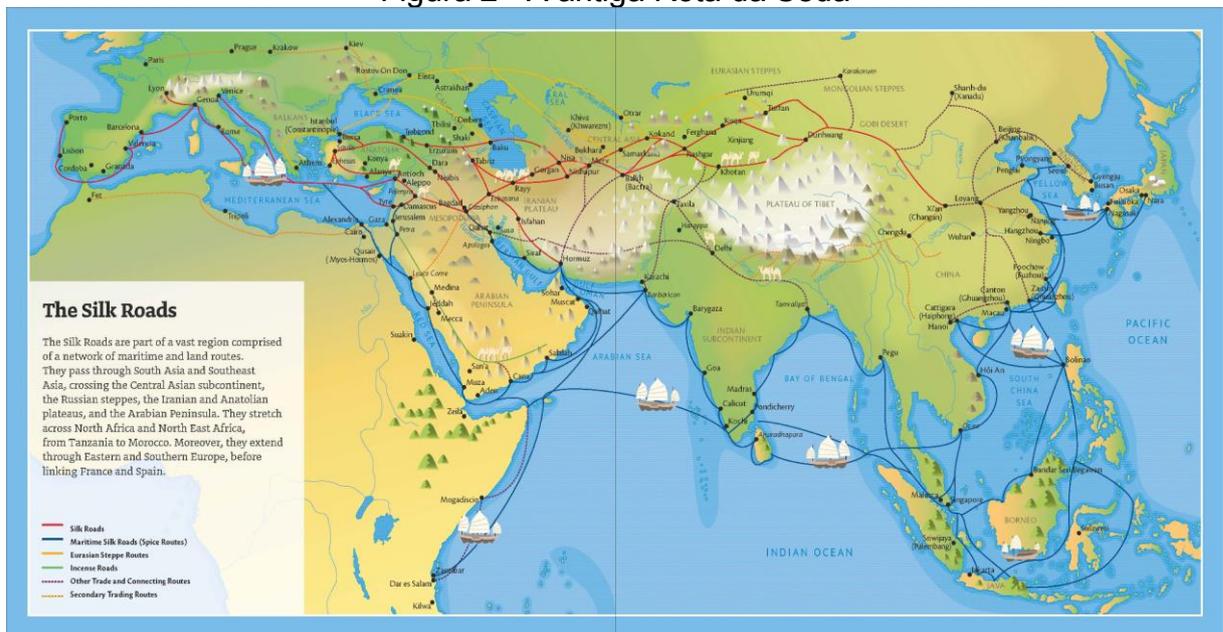
Mesmo que haja comparações com outros projetos dos EUA, como o plano Marshall, não há algo parecido na história, visto que “o projeto chinês não pressupõe objetivos hegemônicos, não possui “condicionalidades políticas” e não faz proselitismo ideológico, pois não busca vender o modelo político chinês e tampouco os valores culturais e filosóficos do país” (Pires; Paulino, 2017). Haveria assim uma certa liderança da China em alguns espaços definidos, buscando realizar reformas com benefícios gerais quando possível e dentro das possibilidades, entretanto, sem uma tentativa de substituição da ordem atual, estabelecida pelos EUA. Pode-se dizer que a BRI seria como um complemento à ordem atual.

A BRI é baseada na antiga Rota da Seda, conjunto de rotas que há mais de dois mil anos interligava civilizações asiáticas, europeias e africanas, como é apontado no documento *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, elaborado pelo governo chinês em 2015, cerca de dois anos após o anúncio da BRI. A antiga rota foi a principal rede comercial do mundo antigo e idade média, onde a seda, especiarias e outras mercadorias eram transportadas, por vias marítimas ou terrestres, juntamente com artes, religiões e tecnologias de todos os povos envolvidos nas trocas (Pires; Paulino, 2017).

Os intercâmbios materiais e ideológico-culturais ocorridos por todos os milhares de quilômetros de sua extensão são imensuráveis. Mesmo tendo apenas uma relação simbólica e poucas semelhanças, talvez a principal diferença entre as duas rotas é que a antiga Rota da Seda foi promovida pela demanda por seda e especiarias por parte do Ocidente, enquanto a nova rota é motivada pela oferta de crédito e colaborações, sobretudo por parte da China (Pires; Paulino, 2017).

A Rota, ou melhor, As Rotas da Seda podem ser observadas na figura abaixo:

Figura 2 - A antiga Rota da Seda



Fonte: UNESCO (não datado).

Ainda segundo o escrito do governo chinês de 2015, a Nova Rota da Seda busca uma cooperação pautada nos cinco elementos a seguir: a comunicação na coordenação das políticas entre as nações; a conectividade de suas instalações por meio de infraestruturas de transporte; o livre comércio; a integração e aumento de fluxos financeiros e a migração de pessoas. Com esse fim, os propósitos são: formar e estruturar as estratégias de desenvolvimento dos países; gerar demandas e oportunidades de emprego; além de promover confiança, paz e prosperidade. Tudo isso seria apoiado nos Cinco Princípios de Coexistência Pacífica, mencionados anteriormente (Pautasso, 2016).

O projeto da BRI atualmente está estruturado em ao menos 6 corredores econômicos: i) China-Mongólia-Rússia; ii) Nova Ponte de Terra da Eurásia; iii) China-Ásia Central-Ásia Ocidental; iv) China-Paquistão; v) Bangladesh-China-Índia-

Mianmar; vi) Península Indochinesa; que compõem o atual Cinturão Econômico Terrestre, e a Rota da Seda Marítima, mais recentemente integrada por uma Rota da Seda Polar (Deutsche Bank, 2019), ou seja, o projeto como um todo compreende o *World-Island* de Mackinder (2004), que se define como a região que engloba a Europa, a Ásia e a África e abarca diversas civilizações e religiões.

O mapa abaixo apresenta uma visão mais detalhada dos corredores econômicos, juntamente com o Cinturão Econômico e a Rota Marítima:

Figura 3 - Os corredores econômicos da BRI



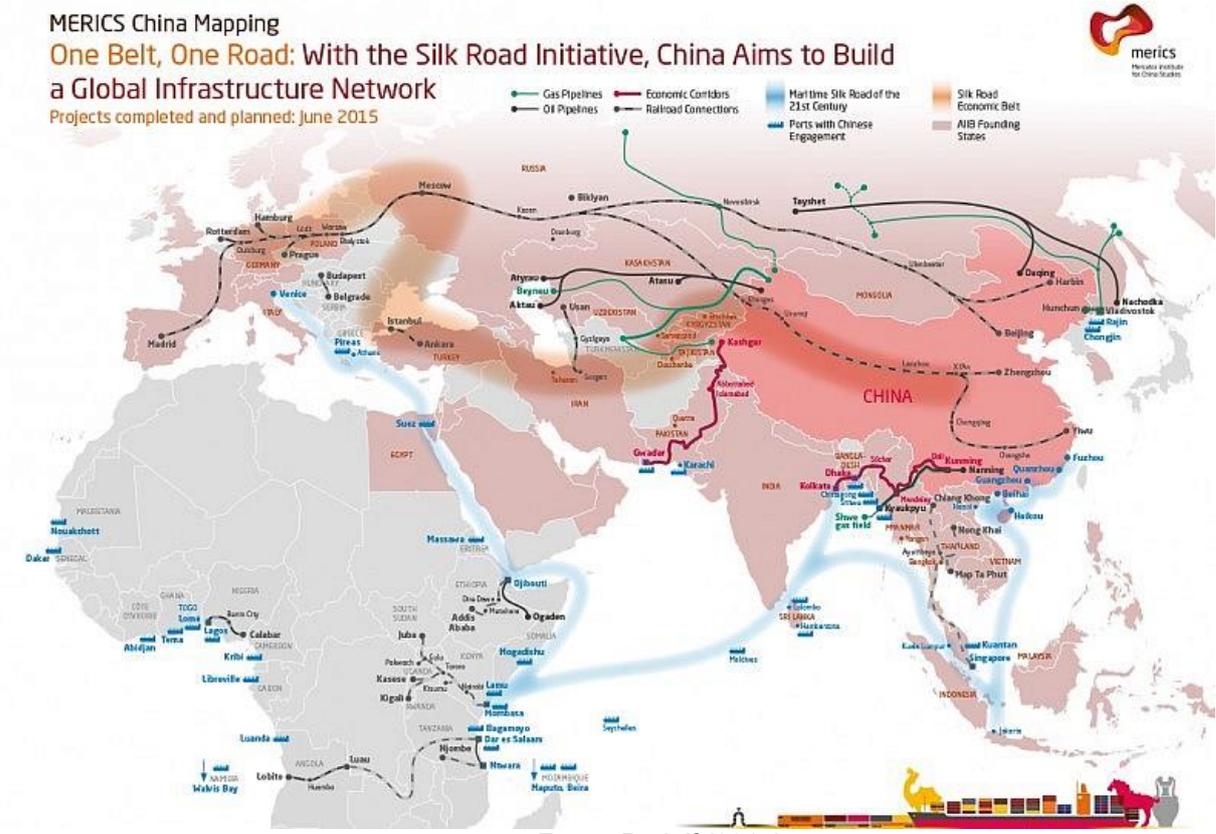
Fonte: Deutsche Bank (2019).

Antônio Celso e João Eduardo Pereira (2018, p. 57) estimaram que o projeto, quando completo, abrangeria em torno de 60% da população mundial – 4,4 bilhões de pessoas –, corresponderia a 36% do PIB mundial e poderia ampliar o comércio da China com mais de 70 países que estariam ligados pelas rotas marítimas e terrestres. Entretanto, a China seguiu avançando de tal forma que, de acordo com o portal oficial da BRI, *Belt and Road Portal* (2023), em junho de 2023, mais de 200 documentos de cooperação sobre a Iniciativa já haviam sido assinados, com 152 países e 32 Organizações Internacionais, ou seja, o alcance da BRI atualmente é mundial, estendendo-se de Leste a Oeste, do Pacífico ao centro da Europa, iniciando com ligações-chave na Ásia Central e no Oriente Médio e expandindo-se para a Rússia,

Europa Central e Oriental, África e América do Sul. No final de 2019, já atingia mais de 65% da população mundial e cobria mais de 50% do PIB mundial, 75% de todas as reservas de energia conhecidas e 25% de todo o comércio internacional de bens e serviços (Deutsche Bank, 2019).

Ainda conforme o *Deutsche Bank* (2019), mesmo que o alcance geográfico da BRI tenha se expandido de forma considerável, a iniciativa desde o início foi, e ainda é, um programa de investimento em infraestrutura. Esse foco se dá, pois, a China necessita de rotas mais seguras e eficientes para o transporte de suas mercadorias e o país já possui o conhecimento que esses investimentos são de suma importância para seu desenvolvimento. E não somente o transporte está em evidência e recebendo recursos, mas também a geração de energia e serviços, oleodutos e gasodutos e telecomunicações, além ainda das infraestruturas sociais, como educação, saúde e inovação. No projeto da BRI, além de construir novas estruturas, a China também poderá utilizar ou reformar algumas já preexistentes, como cidades e portos importantes do sistema internacional. Também terá acesso a fontes de energia por todo o trajeto, o que pode auxiliar ainda mais na produção e escoamento de mercadorias e do excesso de produção chinesas e, conseqüentemente, no crescimento do país (Barbosa et al., 2016). No mapa abaixo é possível observar novamente os corredores econômicos anteriormente referidos, juntamente com alguns projetos de infraestrutura:

Figura 4 - Eixos de articulação da BRI



Como citado por Pautasso (2016), ao decorrer do trajeto e do tempo de projeto, a China conseguirá explorar a suas capacidades produtivas. Uma delas é a produção de aço, onde o país é o maior produtor mundial, com uma produção de 1,01 bilhões de toneladas em 2022, mais de 8 vezes a produção do segundo país da lista, a Índia, com 124,7 milhões de toneladas, seguida por Japão e EUA, com 89,2 e 80,7 milhões de toneladas, respectivamente (World Steel Association, 2023). Outra capacidade produtiva é sua infraestrutura portuária, por ser o país que possui 7 dos 10 maiores portos do mundo (World Shipping Council, 2023), além de possuir 7 das 20 maiores construtoras do mundo (Engineering News-Record, 2023).

A capacidade financeira chinesa também vem à tona no projeto. O governo do país tem mobilizado muitos esforços para alcançar os resultados buscados com a BRI, tendo talvez como o principal exemplo a criação do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB, em inglês), além do novo Banco de Desenvolvimento dos BRICS, o estabelecimento de uma instituição financeira da OCS, o Fundo da Rota da Seda e, também, os bancos chineses de fomento. Com isso, a China busca se alçar à uma posição de protagonismo regional e global, além

de pressionar para que a arquitetura financeira e geoeconômica atual necessite ser repensada (Pautasso, 2016).

Como complementado por Junqueira (2021, p.54):

As razões estratégicas que embasam o Cinturão e Rota ainda se vinculam aos objetivos de longo prazo da China no que concerne aos sistemas regional e global. Aumentar os impactos dos investimentos estrangeiros diretos chineses e a criação de instituições financeiras patrocinadas pela China visam aumentar a influência geopolítica e econômica da China como fornecedora de bens públicos ao mundo.

### 3.2 NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS E CANAIS DE FINANCIAMENTO DA NOVA ROTA DA SEDA

A própria China e o continente asiático como um todo igualmente ainda necessitam de investimentos em infraestrutura. Por exemplo, sabe-se que a China, até pouco tempo atrás, era um país predominantemente agrário e voltado ao seu interior e, durante as reformas acontecidas no final do século passado, a região costeira do país cresceu assimetricamente, gerando desigualdades internas e problemas na distribuição de riqueza pelo território. Assim, observando o mapa e os caminhos que o projeto da Rota inclui, nota-se que a estratégia de projeção internacional que a China possui estaria diretamente atrelada à urbanização e desenvolvimento, além da unidade e estabilidade do interior e regiões sensíveis de seu próprio território e ampliação de seu mercado interno (Junqueira, 2019). No tocante ao continente asiático, segundo um relatório da OCDE de 2018, mais da metade dos investimentos necessários previstos para o continente até 2030, cerca de US\$ 15 trilhões, devem ser feitos no setor de energia, visto que mais de 400 milhões de pessoas ainda não possuem acesso à eletricidade. Outros setores, também importantes, que devem receber investimentos são o de transportes e telecomunicações. Havendo cerca de 300 milhões de asiáticos sem acesso à água e 1,5 bilhões de indivíduos sem acesso ao saneamento básico, investimentos nessa área são igualmente imprescindíveis.

A China deseja, portanto, com a BRI, suprir demandas básicas (transporte, saneamento básico, energia, entre outros) de muitos países. Através do *soft power*, os chineses poderiam conquistar parceiros e realizar uma cooperação ganha-ganha, até chegar numa relação de complementaridade com seus vizinhos. O país possui uma extensa oferta de crédito e capacidade técnica, enquanto muitos países vizinhos

necessitam de investimentos e desses conhecimentos. Embora haja impactos econômicos, sociais e ambientais, essas parcerias devem ser ponderadas (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021).

Sobre os canais de financiamento da BRI, tanto o Banco de Desenvolvimento da China (CDB, em inglês), quanto o Banco de Exportação e Importação da China (CHEXIM, em inglês) são instituições centrais para todas as estratégias e planos do país desde o estabelecimento da estratégia *Going Global*, liderando empréstimos chineses destinados ao exterior e provendo fundos de longo prazo, mas ambas ganharam ainda mais força após 2009 e principalmente a partir de 2013, pois proveem uma notável parcela dos financiamentos para a realização de projetos em países da BRI, tendo empenhado mais de US\$ 460 bilhões em 858 projetos no exterior apenas entre 2008 e 2019. (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021). No quadro abaixo, conseguimos observar o valor de contribuição esperado ao longo do projeto da BRI desses canais e dos demais, também cruciais, canais de financiamento da BRI, em conjunto com sua categoria e suas funcionalidades essenciais:

#### Quadro 1 – Principais canais de financiamento da BRI

Instituição	Categoria	Funcionalidades	Contribuição esperada
Banco de Desenvolvimento da China	Banco público de desenvolvimento	Empréstimos não concessio- nais e linhas de crédito Empréstimos concessio- nais Apoio ao investimento no exterior Programas de empréstimo suplementar	US\$ 150 bilhões
Banco de Exportação e Importação da China	Banco público de desenvolvimento	Créditos de exportação prefe- renciais Crédito do comprador de exportação Crédito do vendedor de ex- portação Empréstimos concessio- nais	US\$ 80 bilhões
Banco de Desenvolvimento da Agricultura	Banco comercial público	Apoio ao investimento no exterior	-
Banco Industrial e Comercial da China (ICBC)	Banco comercial público	Empréstimos não concessio- nais	US\$ 40 bilhões
Banco de Construção da China (CCB)	Banco comercial público	Suporte aos projetos da BRI	US\$ 10 bilhões <sup>1</sup>
Banco da China (BOC)	Banco comercial público	Empréstimos não concessio- nais	US\$ 130 bilhões
Fundo da Rota da Seda (SRF)	Fundo para desenvolvimento internacional	Financiar projetos associados com a BRI	US\$ 40 bilhões
Banco Asiático de Investimen- tos em Infraestrutura (AIIB)	Banco multilateral de desenvolvimento	Financiar projetos de infraes- trutura na Ásia, não neces- sariamente vinculados com a BRI	US\$ 100 bilhões (capital autorizado)
Novo Banco de Desenvolvimento (NDB) do BRICS	Banco multilateral de desenvolvimento	Financiar projetos de infraes- trutura sustentável no BRICS e nos países em desenvolvi- mento	US\$ 50 bilhões (capital subscrito)

Fonte: Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021.

Os canais acima expostos são os principais responsáveis pelo financiamento dos projetos da BRI, que serão abordados em seguida.

### 3.3 PROJETOS DA BRI

Pautasso e Lopes Filho (2017) expõem que a BRI é um grande projeto, que está dividido em subprojetos regionais, os corredores econômicos abordados anteriormente. Tais corredores, com seus principais projetos, serão apresentados a seguir.

O corredor China-Mongólia-Rússia é pautado em interesses trilaterais e conectará regiões do noroeste chinês com a Mongólia e Sibéria, regiões ricas em recursos energéticos, pela construção de uma moderna ferrovia, e investimentos na

área de transporte, energia, alimentos, comércio, entre outros, além de ser uma oportunidade para a Rússia, que possui limitações geográficas, se integrar com a região pelo desenvolvimento de novas conexões (Pérez, 2017; Kotz, 2018).

Em 2012, a China passou a investir mais na região dos Bálcãs através do CHEXIM – inicialmente US\$ 20 bilhões - com a iniciativa 16+1<sup>9</sup>, uma plataforma de cooperação regional visando a inserção da China na Europa (Kotz, 2018). Tal iniciativa é utilizada para a promoção da Nova Ponte de Terra da Eurásia, que é um corredor econômico que nasceu nos anos 1990 e passou a ser regularmente utilizado e receber investimentos chineses após 2011. Ali destaca-se, basicamente, a rede de ferrovias, com início na parte oriental da China, seguindo pelo interior do país e passando, posteriormente, pelos territórios de Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia e Alemanha, com alguns trechos indo ainda até a França, Inglaterra e Espanha. O trecho Yiwu(China)-Madrid(Espanha), com aproximadamente 13.000 quilômetros, é o maior trecho ferroviário contínuo do mundo (Debreczeni, 2016).

O objetivo com o corredor China-Ásia Central-Ásia Ocidental é ampliar as redes de transporte e comércio e incrementar a cooperação energética entre a China e os países da Ásia Central e do Oriente Médio, como o Cazaquistão e o Turcomenistão, na Ásia Central, e Irã e Turquia, no Oriente Médio, que são países muito abundantes em tais recursos. Neste eixo, deve-se mencionar sobre as quatro linhas de transporte de gás natural da Ásia Central, que são necessárias para abastecer a demanda energética chinesa. Há também um desejo de acesso ao Mar Arábico e diminuição na distância entre a China e os países do Golfo Pérsico. Outro projeto que compõe o corredor é uma ferrovia de alta velocidade que inicia em Urumqui (Xinjiang) e passa por diversos países, como Uzbequistão, Turcomenistão, Irã, Turquia, chegando finalmente à Alemanha (Kotz, 2018; Lopes Filho, Pautasso, 2016).

De acordo com Kotz (2018), o corredor China-Paquistão pode ser considerado o eixo mais desenvolvido nos investimentos da BRI. Ali há um conjunto amplo de infraestrutura e projetos financiados pelo Fundo da Nova Rota da Seda, como por exemplo: a hidrelétrica de Karot, no rio Jhelum, noroeste do Paquistão; minas de carvão, plantas de energia solar e eólica; rede de cabos de fibra óptica<sup>10</sup>; gasodutos

---

<sup>9</sup> Seus membros são: Albânia, Bósnia Herzegovina, Croácia, Macedônia, Montenegro, Sérvia, Eslovênia, Bulgária, Romênia, República Checa, Hungria, Polônia, Eslováquia, Estônia, Lituânia e Letônia. Nota-se que são Estados que foram socialistas (Kotz, 2018).

<sup>10</sup> O trabalho foi concluído no valor de US\$ 44 milhões e foram instalados 820km de cabos, de Rawalpindi a Khunjarab (Khan; Baig; Muhammad, 2020). Esse e outros projetos foram ou serão

e oleodutos; a modernização da ferrovia de Karakoram e da Karachi-Pashawar; e a construção do novo porto de Gwadar, que terá ligações ferroviárias e rodoviárias diretas com Xinjiang, na China, e contará com a construção também de usinas energéticas ao longo do caminho. Quando toda essa infraestrutura estiver concluída, (planeja-se em 2030), o acesso da China ao petróleo e gás natural do Oriente Médio será diminuído em 12.000 quilômetros e a manutenção de um bom relacionamento com o Paquistão pode facilitar também a comunicação do oeste da China com o Oceano Índico, trazendo vantagens comerciais principalmente para os chineses (Kotz, 2018; Pautasso, Lopes Filho, 2017).

O único corredor multimodal (marítimo e terrestre) é o Bangladesh-China-Índia-Mianmar. Sua principal infraestrutura é o oleoduto China-Mianmar. Há diversos projetos existentes nos setores de interconexão de infraestruturas, cooperação comercial e parques industriais, cooperação financeira e cooperação cultural, por exemplo, entretanto, pela posição da Índia em relação à BRI, que acredita que tem sua influência geoestratégica desafiada pelo projeto, muitos não foram colocados em prática (Busilli, 2020; Kotz, 2018).

O corredor da Península Indochinesa pretende ligar e aprofundar as relações da China com as seis nações continentais do Sudeste Asiático, que são: Mianmar, Tailândia, Camboja, Laos, Vietnam e Malásia. Isso é previsto que ocorra através do desenvolvimento de uma extensa rede de transportes e diversos projetos de cooperação industrial (Rahul, 2018).

Segundo Benvenuto (2018), em 2017, o governo chinês publicou o documento *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, onde demonstra preocupação acerca da mudança climática e propõe “parcerias azuis” para a exploração de recursos marinhos, indústrias marítimas, proteção ecológica e segurança marítima no decorrer da Rota da Seda Marítima. É destacada a importância dos oceanos para a integração regional asiática, a cooperação entre os países e o desenvolvimento deles. Essas “parcerias azuis”, ainda segundo o documento, “serão esforços realizados para novas plataformas cooperativas em termos de desenvolvimento verde, segurança marítima e colaboração governamental”

---

construídos por empresas chinesas e com capital proveniente de bancos chineses, porém envolvendo uma média de conteúdo nacional proveniente do Paquistão de 50% para as obras envolvendo ferrovias e o Porto de Gwadar, enquanto o uso de conteúdo nacional paquistanês é estimado em 80% no caso das rodovias e não haverá de conteúdo nacional no caso das obras ligadas ao setor de fibra óptica (Kotz, 2018, p.100).

(Benvenuto, 2018, p.8). A China recomenda também um engajamento conservação ecológica, serviços de salvaguarda e segurança ecológica global dos oceanos aos seus parceiros signatários da BRI.

Há, conjuntamente, a proposição de “corredores econômicos azuis” compostos por 3 partes, incluindo canais: i) China-Paquistão, Bangladesh-China-Índia-Mianmar pelo Mar do Sul da China e o Oceano Índico, seguindo ao Mar Mediterrâneo e Oceano Atlântico e chegando à África; ii) conectando a China com o sul do Oceano Pacífico e a Austrália; iii) início na china até o noroeste da costa norte da Rússia e, posteriormente, para a região nórdica e partes da Europa através do Oceano Ártico (Song; Fabinyi, 2022). Utilizando esses corredores, que também fornecem os pontos de apoio que formam um “colar de pérolas”<sup>11</sup> (Vázquez, 2013), Pequim pretende alcançar uma “prosperidade baseada no oceano”, juntamente com o seguimento de um “desenvolvimento verde”, “segurança marítima”, “crescimento inovador” e “governança colaborativa” (Song; Fabinyi, 2022). A criação dessas cinco áreas pelo governo indica que a China deseja combater possíveis ameaças em suas rotas comerciais marítimas e proteger seus interesses sob um pretexto da iniciativa e com a finalidade de ampliar a cooperação regional.

Devido à necessidade de proteção das infraestruturas portuárias, rotas e recursos, próprias e de seus parceiros, faz-se necessário à China garantir segurança e que não haja nenhum tipo de hostilidades em regiões como o Mar da China Oriental e Mar do Sul da China, que são de extrema importância para o país. Deve-se destacar o Estreito de Malaca, pois é localizado em uma área vulnerável e por onde passa mais de 20% do petróleo global, *commodity* que os chineses são dependentes e líderes mundiais em importação (Benvenuto, 2018).

Colocando em foco os principais projetos marítimos ao longo da Rota da Seda Marítima, no Oceano Índico há diversas construções, expansões e investimentos em portos comerciais e em seus países, como: Gwadar (Paquistão), Hambantota e Colombo (Sri Lanka), Kyaukpyu (Mianmar), Lamu (Quênia) e Begamoyo (Tanzânia). Mesmo havendo diversos projetos relevantes e talvez uma atenção extra no Oceano

---

<sup>11</sup> Expressão cunhada pelos EUA e nunca utilizada (inclusive negada) oficialmente pelo governo chinês. “É um “cordão” de bases aéreas e navais, portos comerciais, “hubs” e corredores energéticos, centros de inteligência etc., mantidas pela China ao longo de suas principais rotas petrolíferas, do mar Vermelho e do Golfo Pérsico até o Mar do Sul da China. Esta série de enclaves tende a rodear e estrangular quatro importantes penínsulas: a Indochina, a Indostânica, a Arábica e o Chifre da África. Como se havia adivinhado, esta disposição das fichas chinesas neste tabuleiro está em direta oposição à Índia... e, é claro, com a superpotência anglo-americana” (Vázquez, 2013, p.129).

Índico, a China também possui interesse nos Oceanos Pacífico e Atlântico, notado por exemplo pela presença chinesa no Canal do Panamá. Os chineses também focam em auxiliar o desenvolvimento de nações consideradas menos desenvolvidas, como Laos e Djibouti, e possuem diversas razões para isso. Algumas dessas nações, mesmo necessitando de investimentos para criar, aprimorar ou ampliar sua infraestrutura, não desejam se aproximar com o Ocidente. Assim abre-se um caminho para os chineses, que oferecem créditos de longo prazo e não interferem nas políticas internas desses países, ampliarem sua influência e garantirem suas “pérolas”, como é o caso do Sri Lanka (Benvenuto, 2018).

Ainda de acordo com Benvenuto (2018), os dois acessos ao oceano Índico dentro da BRI serão por meio da província de Xinjiang–Paquistão–Gwadar e por meio de Yunnan–Mianmar–Golfo de Bengala. Os corredores econômicos de Mianmar e Paquistão ocupam uma posição estratégica importante em termos de logística e suprimento, além de serem centrais no controle dos fluxos de *commodities*. Por mais que a iniciativa tenha uma narrativa econômica, focada nos projetos de infraestrutura e no comércio, o componente político e de segurança também se fazem presentes. O progresso do corredor econômico China-Paquistão se encontra mais avançado do que o corredor Bangladesh-China-Índia-Mianmar, pelos motivos mencionados anteriormente. Tais corredores “são cruciais para o escoamento de manufaturas chinesas ao exterior, além de desenvolver um aporte de infraestrutura regional capaz de trazer benefícios geopolíticos à economia doméstica chinesa” (Benvenuto, 2018, p.13). Assim, com o aumento e aprimoramento da infraestrutura regional da Ásia-Pacífico, a China garante que o comércio seja facilmente aumentado em seu entorno estratégico.

## 4A ÁFRICA NA NOVA ROTA DA SEDA

### 4.1 HISTÓRICO DAS RELAÇÕES SINO-AFRICANAS

As relações sino-africanas iniciaram-se poucos anos após o estabelecimento da República Popular da China. Era um momento no qual o colonialismo ainda prevalecia sobre a maior parte do mundo. Havia, no período, uma identificação dos ideais chineses com a URSS, que pautavam um mundo bipolar, dividido entre os socialistas e os imperialistas e, a partir de quando as colônias começaram a buscar sua independência por meio de movimentos e conflitos, essa identificação foi deixada de lado e foi iniciada uma briga por influência no continente. Os líderes chineses se posicionaram ao lado dos países recém independentes e reconheceram a importância do mundo em desenvolvimento para os assuntos mundiais (Muekalia, 2004).

Assim, China e Índia, em 1954, concordaram sobre os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica, os quais também foram adotados por 29 países asiáticos e africanos na Conferência de Bandung, que ocorreu no ano seguinte. Foi abordado na conferência sobre a cooperação econômica e cultural no Sul global, a autodeterminação e direitos humanos e a questão da população dos países dependentes, tendo sucesso em reforçar a unidade e cooperação entre os países asiáticos e africanos e inspirar outras colônias a lutar pela sua independência, além de desempenhar um papel fundamental na promoção da luta anti-imperialista e anticolonial dos povos asiáticos e africanos (Muekalia, 2004).

Matthew Quest (1995, p.3, tradução nossa) traz uma passagem do livro *The Color Curtain*, de Richard Wright (1956), onde o autor consegue exprimir perfeitamente as nuances do momento referido:

Os desprezados, os insultados, os magoados, os despossuídos – em resumo, os oprimidos da raça humana estavam se reunindo. Aqui estava a consciência de classe, racial e religiosa em escala global. Quem pensou em organizar tal reunião? E o que essas nações tinham em comum? Nada, pareceu-me, a não ser o que a sua relação passada com o mundo ocidental os fez sentir. Esta reunião dos rejeitados foi em si uma espécie de julgamento sobre o mundo ocidental!

Nota-se assim, como apontado por Muekalia (2004), um compartilhamento de um sentimento de humilhação entre essas nações, havendo um desejo de restaurar a

dignidade e a determinação de assumir o controle do seu próprio destino. Os líderes presentes em Bandung procuraram afirmar a independência das suas nações do “imperialismo ocidental”, mantendo ainda a União Soviética à distância. Essa estratégia lançou as bases para o que mais tarde veio a ser conhecido como Movimento dos Países Não-Alinhados. Logo após a conferência, a China, liderada por Mao Zedong, começou a cultivar laços e a oferecer apoio econômico, técnico e militar aos países africanos e aos movimentos de libertação dos países colonizados, num esforço para encorajar guerras de libertação nacional e revoluções como parte de uma frente unida internacional contra ambas as superpotências (Muekalia, 2004),

O então primeiro-ministro chinês Zhou Enlai, inclusive, realiza visitas a dez Estados africanos entre o final de 1963 e o início de 1964, simbolizando seu apoio e reconhecendo o potencial revolucionário presente ali, o que acaba elevando a tensão no cenário internacional de revoluções parecidas com a chinesa ocorrerem naqueles territórios. Há também a construção da ferrovia Tanzânia-Zâmbia por parte do governo chinês, na década de 1970, talvez a principal evidência do apoio de Pequim à África (Brito, 2011). Mesmo que o desejo chinês de uma revolução continental não ter sido realizado, o simbolismo e impacto no cenário mundial dos movimentos no continente africano foram bastante significativos.

Na década de 80, com a morte de Mao (1976), e as reformas de Deng em progresso (desde 1978), o enfoque da China passou a ser seu desenvolvimento econômico, deixando de lado as relações com antigos parceiros, sendo o momento no qual as relações sino-africanas atingiram seu menor nível e foram voltadas mais ao comércio. Entretanto, já na década de 90, com o fim da Guerra Fria e a queda da URSS, a China foi colocada num papel duplo de equilíbrio de poder com os EUA e “portador da tocha” dos países do terceiro mundo. Economicamente mais forte do que nunca, com uma crescente influência internacional e realizando uma profunda modernização das suas forças armadas, a China redefiniu a sua visão geoestratégica, apelando à multipolaridade e a uma nova ordem econômica e política internacional, e voltou a envolver África em sua estratégia (Muekalia, 2004), não somente pelos recursos naturais abundantes na região, mas também por o continente ser uma espécie de campo de batalha para um conflito ideológico e de influências com os EUA (Almeida, 2019).

Essa reaproximação com o continente africano e demais países em desenvolvimento é realizada também após críticas ocidentais à repressão na Praça

da Paz Celestial, localizada em Pequim, em 1989<sup>12</sup> (Jenkins, 2019), que garantiu à China a manutenção de seu regime e das reformas de Deng, enquanto os demais Estados socialistas se dissolviam, porém foi observada uma tentativa de isolamento por parte do Ocidente e, “nesse sentido, a aproximação com a África foi parte crucial da estratégia chinesa não só para romper o cerco, como para universalizar sua política externa e ampliar a sinergia econômica que vinha alimentando seu dinamismo econômico” (Pautasso, 2016, p. 130).

Ainda na década de 90, foi buscado um estreitamento de relações individualmente com os países africanos, com foco nos produtores de petróleo e economias em crescimento (Muekalia, 2004). Um fato importante para as relações sino-africanas é quando, em 1993, pelo aumento da demanda, a China passa de exportadora a importadora do petróleo para o continente pois, como reconhecido pelo governo, para manter o ritmo de crescimento acima dos 10% ao ano, era fundamental haver fontes seguras e variadas de energia bem como de outros recursos essenciais para seu desenvolvimento e sua população, e isso podia ser encontrado na África. Entre os anos de 1992 e 2000, diversas visitas de líderes chineses ocorreram em países da África e vice-versa, onde deve-se destacar a visita de Jiang Zemin, então presidente chinês, a 6 países africanos, em 1996, estabelecendo naquele momento oficialmente relações com a África (Almeida, 2019).

A principal ilustração dessa aproximação de Pequim com a África talvez seja o aumento do comércio entre ambos, passando de US\$ 1 bilhão, em 1980 (Lokanathan, 2020), para a casa dos US\$ 200 bilhões em 2015 (Montenegro; Kraychete, 2022) - tendo passado o volume comercializado entre os EUA e África já em 2009 -, e sendo o continente africano o destino de aproximadamente 4,2% dos produtos exportados e origem de cerca de 4,8% das importações chinesas (Pautasso, 2016). Esse crescimento se deve também ao estabelecimento do Fórum de Cooperação China-África (FOCAC), “marco institucional do relacionamento sino-africano” (Montenegro; Kraychete, 2022), que é igualmente um resultado da elaboração de uma “grande estratégia” e a ativa reafirmação dos princípios de soberania igualitária e não interferência chineses (Brito, 2011).

---

<sup>12</sup> Manifestações populares, com mais de 1 milhão de pessoas, ocorreram entre abril e junho de 1989, realizadas principalmente por jovens que buscavam reformas liberais no sistema vigente a fim de torná-lo mais democrático. O governo chinês observava como uma ameaça ao sistema e reprimiu profundamente os atos (Vieira, 2018).

O FOCAC foi estabelecido em 2000, entre a China e as mais de 50 nações africanas e, desde então, vem acontecendo trienalmente, alternando o local entre a China e a África. Os líderes estatais encontram-se em Conferências Ministeriais para tratar de diversos assuntos de interesse, visando aprofundar as relações sino-africanas por meio de fóruns nas áreas ligadas à agricultura, ciência e tecnologia, educação, direito, cultura, finanças, mulheres, entre outras (Pautasso, 2016). A primeira realização do fórum ocorreu em Pequim, com presenças ilustres como o Presidente, Vice-Presidente e Primeiro-Ministro chineses, Jiang Zemin, Hu Jintao e Zhu Rongji, altos representantes governamentais de 44 países africanos e de 17 organizações regionais e internacionais, como o Secretário-Geral da União Africana (UA). Ali, o governo chinês decidiu reduzir ou perdoar dívidas de países africanos que ascendiam o valor de US\$ 1,2 bilhão, e que as relações externas seriam notavelmente aumentadas (Madeira, 2017). Houve também a assinatura de dois documentos importantes: a Declaração de Pequim, na qual o FOCAC é apresentado como principal plataforma ao diálogo coletivo entre a China e os países africanos e que segue o princípio da igualdade e do benefício mútuo, além de ser tratado como uma iniciativa de interesses imediatos e de longo prazo; e o Programa de Cooperação China-África sobre o Desenvolvimento Econômico e Social, no qual há um enfoque nas áreas de comércio e investimento e há um incentivo às empresas chinesas para que deem preferência à importação de produtos africanos, além do estabelecimento do Conselho Empresarial Conjunto China-África, que visa uma maior interação entre as empresas chinesas e africanas (Vadell; Lopes; Nascimento, 2013).

Desde então, diversos outros documentos foram assinados, como o Plano de Ação Adis Abeba 2004-2006, que garantiu à China uma maior participação das missões da ONU no continente africano, onde Pequim também se comprometeu a continuar seu sistema de incentivos para cooperação agrícola no continente e reforçou seu comprometimento em aumentar o auxílio à África pelo cancelamento das dívidas de 31 países e isenção tarifária para alguns produtos exportados pelos países menos desenvolvidos do continente. Cada cúpula elabora o plano a ser executado até a próxima reunião, que seriam: Plano de Ação de Pequim 2007-2009; Plano de Ação Sharm El Sheikh 2010-2012; Plano de Ação de Pequim 2013-2015; Plano de Ação de Johannesburgo 2016-2018; Plano de Ação de Pequim 2019-2021; Plano de Ação de Dakar 2022-2024 (Pautasso, 2016; Araujo, 2023).

Como bem trazido por Pautasso (2016, p.131), “o FOCAC fortalece a relação bilateral da China com os países africanos, garantindo recursos naturais, novos mercados para oportunidades de investimentos, enquanto granjeia comprometimento dos países africanos junto à China nas Organizações Internacionais”. Essa oficialização das relações sino-africanas foi muito importantes e acabou dilatando o leque de iniciativas direcionadas à África, como por exemplo: a ampliação de auxílio humanitário para o continente africano, com cooperação técnica, envio e capacitação de profissionais e ajuda humanitária; auxílio no desenvolvimento da infraestrutura do continente, com construção de usinas de energia, prédios públicos, hospitais, estradas e escolas, como exemplo; e, por fim, realização de IEDs chineses no continente africano, que têm impulsionado ZEEs e Zonas de Livre Comércio por diversos países, o que faz com que a perda de emprego proveniente do aumento das exportações chinesas seja compensada (Pautasso, 2016).

Como trazido por Ouriques (2014), a repressão na Praça da Paz Celestial forçou a busca por novos parceiros internacionais e a proatividade da diplomacia chinesa, o crescimento econômico do país exigiu a ampliação e diversificação do fornecimento de petróleo e outras energias, e o fortalecimento macroeconômico gerou um acúmulo de capitais que permitiu à China realizar mais investimentos e fornecer créditos. “Tais transformações têm criado condições objetivas ao país para reocupar seu status de potência mundial. E uma diplomacia voltada aos países periféricos (diplomacia zhoubian), com destaque ao continente africano, é parte fundamental da universalização da política externa chinesa” (Ouriques, 2014).

#### 4.2 OS INTERESSES DA CHINA NA ÁFRICA

Sun (2014) declara que os interesses de Pequim no continente africano podem ser alocados em ao menos quatro dimensões de interesse nacional: política (interesse primário no século XX), econômica, de segurança e ideológica. A China procura o apoio africano para a legitimidade política interna do PCCh e para a agenda de política externa chinesa a nível internacional, especialmente em fóruns multilaterais e no isolamento diplomático de Taiwan (para que seja reconhecido como seu território), dada a dimensão do bloco eleitoral africano. Os fartos recursos naturais presentes na África e o potencial de mercado subdesenvolvido criam também um ambiente de negócios propício para os empresários chineses e a presença econômica

numerosa da China no continente africano gera um desafio na proteção dos investimentos e até dos cidadãos chineses que vivem ali. De longe, essa tem sido a principal preocupação de segurança da China no continente. À medida que a China pressiona pela “democratização das relações internacionais”, o sucesso do chamado Modelo Chinês e as relações com países africanos e não ocidentais tornaram-se um objetivo cada vez mais importante para a China, tanto para fins de política interna como externa, assim como exercer *soft power*.

No sentido desse reposicionamento estratégico realizado pela China nos últimos anos do século XX e início do século XXI, abordado na seção anterior, seu interesse no continente africano deve ser compreendido como uma consequência, visto que, devido ao tamanho da sua população, a baixa quantidade de terras propícias para agricultura e a demanda energética crescente do país, a necessidade de recursos para a sustentação do modelo de desenvolvimento chinês - baseado na expansão da indústria pesada, aumento da produção e consumo interno de manufaturados e expansão imobiliária e da infraestrutura - é alta, e a África os possui em abundância (Ouriques, 2014). Pautasso (2016) reitera que a política chinesa voltada ao continente, diferentemente do que é apontado pelo Ocidente como um “imperialismo chinês”, é fundamentada no seu interesse próprio e considerações políticas e estratégicas. Mesmo os ganhos provenientes dessa relação sendo assimétricos, não há a caracterização do imperialismo dos séculos XIX e XX, onde havia o domínio territorial, intervencionismo militar, interferência em políticas internas, entre outras especificidades.

De acordo com Jenkins (2019, p.119), há um consenso geral de que o setor extrativista é o alvo central dos chineses, constatado principalmente pelo direcionamento de seus IDEs na África. De acordo com dados oficiais chineses, a mineração (que inclui a extração de petróleo e gás) representou 30,6% do IED chinês na África no final de 2011, seguida das finanças, com 19,5%, da construção, 16,4%, e da indústria transformadora, 15,3%. Alinhado à estratégia *Going Global* e ao aumento de suas necessidades por recursos primários e energéticos, a China se expandiu internacionalmente por meio do estabelecimento de filiais em outros países relacionadas, principalmente, ao setor extrativista. Na África, a região da África Subsaariana foi o principal destino dessas corporações chinesas (estatais, joint ventures e privadas), tendo recebido mais de 2 mil até o ano de 2012 (Vadell; Lopes; Nascimento, 2013).

Como apontado anteriormente, o comércio sino-africano cresceu de uma maneira significativa no início do atual século, e esse aumento também é observado na realização de IEDs chineses. Tais investimentos passaram de quase US\$ 500 milhões em 2003 para aproximadamente US\$ 22,9 bilhões em 2012 (Ouriques, 2014), chegando US\$ 44 bilhões em 2019 (UNCTAD, 2021) e, mais uma vez, nota-se o enfoque dado aos recursos energéticos pelos principais destinos desses valores e os países que se tornaram parceiros mais próximos, os países produtores de petróleo, como Angola, Nigéria e Líbia. Entretanto, deve-se rememorar que os fluxos de investimentos partindo da China à África não representam uma grande quantia em relação ao total investido pelos chineses, tendo alcançado aproximadamente 10% em 2008, representando em torno de 4,1% em 2012, e vindo variando nos anos recentes, chegando em torno dos 10% (Jenkins, 2019). A China, ainda, era apenas o quarto maior investidor no continente africano em 2019, ficando atrás de França (US\$ 65 bilhões), Reino Unido (US\$ 66 bilhões) e Países Baixos (US\$ 67 bilhões) (UNCTAD, 2021).

Mesmo com o que foi explicitado, os investimentos chineses no continente africano impactaram profundamente os países ali, inclusive, os créditos do desenvolvimento econômico da região são dados à China por diversos autores, principalmente pelo significativo aumento das exportações africanas após a aproximação com a China, saltando de US\$ 147 bilhões em 2000 para US\$ 630 bilhões em 2012, tendo protagonismo os países exportadores de derivados de petróleo e minerais, como a Angola (com quase a totalidade de sua pauta exportadora concentrada nesses produtos), cujas exportações saltaram de US\$ 1,8 bilhões em 2000 para US\$ 33 bilhões em 2012 (Ouriques, 2014). O autor ainda aborda uma pesquisa de 2013, que indica que há um atrelamento de diversos países africanos com a China. O gigante asiático se tornou um dos principais parceiros e investidores no continente africano desde o início do século XXI, além de um dos principais fornecedores de auxílio para o desenvolvimento da região. Assim, o estudo demonstra que a cada ponto percentual de aumento nos investimentos em capital fixo na China, há um crescimento de 0,6 pontos percentuais na África Subsaariana, tendo a intensidade variada a depender do grupo de países (países ricos em recursos naturais têm um crescimento maior, por exemplo).

Não pode ser deixada de lado a parte dos ativos culturais, que estão também no leque do governo chinês. O idioma chinês vem despertado cada vez mais

interesse, assim como a cultura milenar do país e os seus pontos turísticos para visitação. Os consulados e os institutos culturais chineses, que seguem basicamente a mesma lógica de institutos nacionais de outros países, vêm se espalhando pelo mundo, assim como a oferta e distribuição de bolsas para alunos estrangeiros vem aumentando. No continente africano, em 2018, já havia mais de 54 Institutos Confúcio, com mais 173 espalhados pela Europa, 161 na América, 118 na Ásia e 19 na Oceania. Há também uma busca chinesa por uma maior participação no setor audiovisual e de imprensa na África, por exemplo na criação de uma edição africana do jornal *China Daily*, a partir de 2012, localizada em Nairóbi e a compra do estúdio *Legendary Pictures* pelo conglomerado multimídia chinês Wanda (Montenegro, 2019).

Por fim, outro modo de salientar a presença e os interesses chineses na África é através dos projetos ultramarinos contratados que não necessariamente envolvem IEDs. Ouriques (2014) traz alguns exemplos como: assinatura, em 2012, de um memorando de entendimento pelo governo da Tanzânia com a China para construção de um gasoduto de US\$ 1,2 bilhões entre Mnazi Bay e Dar es Salaam; acordo de US\$ 42 milhões entre a Autoridade Ferroviária Tanzânia–Zâmbia (Tazara) e o governo chinês para implementação de 12 projetos visando melhorar suas operações; empréstimo de mais de US\$ 500 milhões do EXIMBANK para a construção da maior hidrelétrica da Costa do Marfim pela estatal chinesa Sinohydro Corporation; planejamento de investimentos de mais de US\$ 2 bilhões em exploração de carvão no Zimbábue; assinatura de acordos sobre infraestrutura, agricultura e comércio entre China e Tanzânia, culminando na construção de um porto de mais de US\$ 10 bilhões, em Bagamoyo. Nota-se assim um enfoque no setor energético e de infraestrutura, visando solucionar demandas presentes e possíveis problemas futuros chineses e dos outros países envolvidos. Nesse sentido, a China, desejando ampliar ainda mais o seu alcance com projetos e financiamentos, chega à concepção da BRI.

#### 4.3 A INSERÇÃO DO CONTINENTE AFRICANO NA BRI

A China possui uma estratégia de adquirir recursos energéticos por todo o globo e desenvolver alternativas mais eficiente de corredores de transporte, melhor infraestrutura e energia, e tem na BRI uma possibilidade de conexão com o mundo. Na África, o traçado do projeto faz com que haja relações específicas entre o Quênia e o Egito com a China. Os países citados se localizam em uma parte do continente

africano que excede antigas relações, pautadas em sua maioria na exploração de recursos minerais e o petróleo e se entrelaça em outras esferas das amplas relações estratégicas chinesas de fortalecer laços com países ao seu entorno e ocupar o papel de liderança na reconstrução de um universo eurasiático.

Entretanto, o planejamento e execução dessa estratégia requer muitos recursos financeiros e políticos. Assim, a China realizou um estímulo de um amplo apoio institucional por meio de seu Estado poderoso e ativo para que os mecanismos de cooperação política, de segurança e materiais funcionassem da melhor forma possível. Múltiplas estruturas multilaterais e bilaterais foram mobilizadas para fortalecer a comunicação da China com países relevantes para a BRI, como por exemplo: Organização para Cooperação de Xangai (OCS); ASEAN Plus China (10 + 1); Fórum de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC); Reunião Ásia-Europa (ASEM); Diálogo de Cooperação na Ásia (ACD); Conferência sobre Interação e Medidas de Fortalecimento da Confiança na Ásia (CICA); Fórum de Cooperação China-Estados Árabes (CASCF); Diálogo Estratégico China-Conselho de Cooperação do Golfo (Montenegro; Kraychete, 2022).

Em 2017, ocorreu o primeiro fórum da BRI, chamado de *Belt and Road Forum For International Cooperation*, em Pequim. Houve o estabelecimento de acordos com mais de 30 países, entre eles dois africanos: Quênia e Etiópia. Foram assinados acordos de empréstimos do EXIMBANK com o Tesouro Nacional de Quênia, ao menos uma empresa do Egito e o Ministério da Finança da Etiópia (Breuer, 2017). Houve também um incremento, por parte do governo chinês, de mais de 100 bilhões de yuans para o Fundo da Rota da Seda, 250 bilhões de yuans em empréstimos partindo do Banco de Desenvolvimento da China e 130 bilhões de yuans em empréstimos do EXIMBANK, além de 60 bilhões de yuans em auxílio aos países em desenvolvimento e instituições internacionais em membros recentes da BRI e a elaboração de mais linhas de crédito (Montenegro; Kraychete, 2022).

Sabe-se que o projeto da BRI atualmente está estruturado em ao menos 6 corredores econômicos: i) China-Mongólia-Rússia; ii) Nova Ponte de Terra da Eurásia; iii) China-Ásia Central-Ásia Ocidental; iv) China-Paquistão; v) Bangladesh-China-Índia-Mianmar; vi) Península Indochinesa; que compõem o atual Cinturão Econômico Terrestre, e a Rota da Seda Marítima, e é nesse último que o continente africano está presente, um trajeto que “rejeita o caminho anteriormente adotado pelas potências ocidentais, baseado na expansão, conflito e colonização, em favor de um novo tipo de

civilização marítima caracterizada pela integração dos homens e dos mares, com coexistência harmoniosa e desenvolvimento sustentável” (Pautasso, 2016, p.132). O objetivo chinês é ligar essencialmente o centro Asiático, o Oriente Médio, a África Oriental e o Norte de África através do Mar Mediterrâneo e isso envolve a construção de uma rede de portos do Mar do Sul da China ao Golfo Pérsico ao Mar Vermelho, que englobam as penínsulas da Indochina, do Indostão, da Árábia e do Chifre da África (Pautasso, 2016).

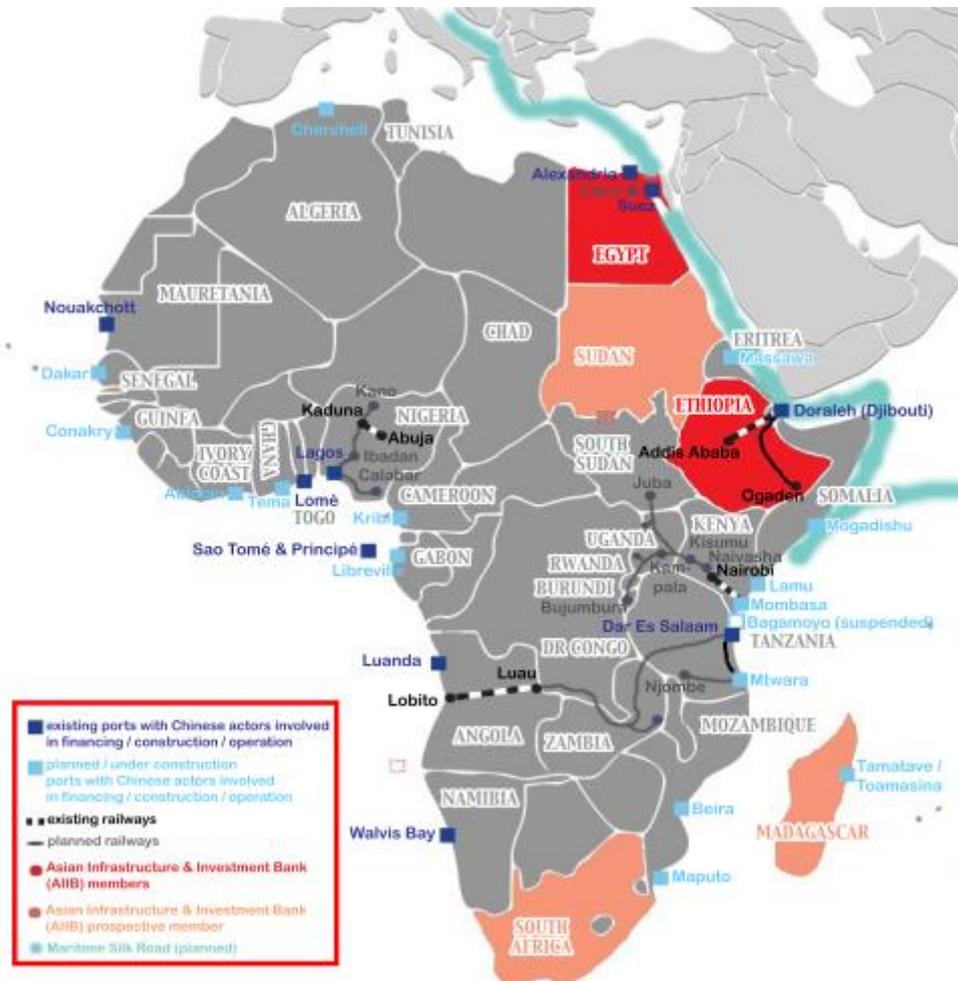
No caso específico do continente africano, mesmo havendo investimentos e projetos em quase todos os países, as principais nações envolvidas em torno da BRI são: Egito, Djibouti, Eritreia, Sudão, Sudão do Sul, Etiópia e Quênia. Esses países, principalmente, veem a entrada de investimentos ser intensificada pois, dos mais de US\$ 81,7 bilhões enviados pela China entre 2005 e 2022 ao continente africano, 66% foi destinado a projetos implementados após o início da BRI, em 2013. Egito, Etiópia e Quênia, juntos, representam 83% do total dos recursos recebidos pela região no mesmo período, sendo 31% para o Egito e Etiópia, 21% ao Quênia, 14% ao Sudão e Sudão do Sul somados, 3% e 1% ao Djibouti e Eritreia, respectivamente (Montenegro; Kraychete, 2022).

A infraestrutura tem um peso muito grande nas relações sino-africanas (Breuer, 2017) e “diga-se, aliás, que muito da experiência chinesa por detrás da Nova Rota da Seda, baseada na construção de infraestrutura como forma de impulsionar novos fluxos e novas parcerias, ganhou seus contornos mais robustos através das relações sino-africanas” (Pautasso, 2016, p.133). Já era de se esperar, portanto, que os recursos recebidos pelo continente africano, em sua maioria, fossem destinados à infraestrutura, e essa divisão se dá da seguinte maneira: dos mais de US\$ 81,7 bilhões recebidos, 77% foram destinados a infraestrutura, sendo 33% ao setor energia, 30% ao setor de transporte e 14% a obras públicas (Montenegro; Kraychete, 2022).

#### 4.4 PRINCIPAIS PROJETOS DE INVESTIMENTO DA NOVA ROTA DA SEDA NA ÁFRICA

Nesta seção serão apresentados alguns projetos nos países-chave da BRI. No mapa abaixo são destacados os portos da BRI na África, bem como as ramificações ferroviárias, principais infraestruturas estabelecidas pelos chineses no continente.

Figura 5 – As Principais Ferrovias e Portos da BRI no Continente Africano



Fonte: Breuer (2017, p.3)

#### 4.4.1 Quênia

O Quênia é considerado a maior economia da África Oriental, e sua relevância na BRI, e conseqüente maior atração de capital, se dão por: sua localização vantajosa, no chifre da África e próximo a países de interesse da China; e tomada como ponto nodal do projeto, tendo papel de receber os investimentos chineses e os propagar pelo interior do continente, visto que o país não possui grandes reservas de recursos naturais nem é um dos principais parceiros comerciais da China<sup>13</sup> (Farooq; Feroze; Kai, 2019). O principal projeto existente no país é o porto de Mombaça, em conjunto

<sup>13</sup> Em 2016, a China representava para o Quênia apenas 1,9% das exportações (principalmente, minério de titânio e nióbio, tântalo, vanádio e zircônio, e couros curtidos) mas 35% das importações (Almeida, 2019).

com o recém-construído porto de Lamu, que deve integrar o corredor Porto de Lamu-Sudão do Sul-Etiópia. Ambos são portas de entrada para os produtos chineses e entreposto de produtos com destino ao mercado chinês (Montenegro; Kraychete, 2022), bem como grande circulação de petróleo, e o há o objetivo por parte de Pequim de ampliar ainda mais a integração do Quênia com o Sudão do Sul e Etiópia através de outros projetos de ferrovias, rodovias, aeroportos, refinarias de petróleo e também cabos de fibra óptica (Pautasso, 2016).

Há também uma conexão da ferrovia Etiópia-Djibuti com a ferrovia Mombasa-Nairóbi *Standard Gauge Railway* (SGR), que possui mais de 470km, conecta o porto de Mombaça com Nairóbi, capital do Quênia, e foi financiada principalmente pelo EXIMBANK. Com ela, a conexão com o interior do continente africano já é facilitada, mas há planos de conectar o porto de Mombaça com ainda mais países, como Sudão do Sul, Uganda, Ruanda e Burundi. O acordo assinado entre o governo chinês e o queniano, no fórum da BRI, em 2017, previa mais de US\$ 3,6 bilhões de créditos em fundos para a extensão da ferrovia queniana entre Naivasha e Kisumu, situadas no sul do país (Breuer, 2017).

A China é, ainda, a maior credora do Quênia, detendo aproximadamente 72% da dívida do país, mais de US\$ 50 bilhões (Lokanathan, 2020), que é o terceiro que mais recebeu seus investimentos no continente africano (Almeida, 2019).

#### **4.4.2 Djibuti**

O Djibuti é localizado no cruzamento do Mar Vermelho e do Golfo de Áden, junto do Estreito de Bab el-Mandeb, e por onde passa entre 12,5 e 20% do comércio global (Almeida, 2019). Tem importância para a China e a BRI por sediar a primeira base naval ultramarina chinesa, que tem a finalidade de, por meio de instalações servindo como pontos de abastecimento, reforçar o combate à pirataria, prover assistência humanitária e a manutenção da paz (Pautasso, 2016). Essa base é localizada no porto de Doraleh, que teve sua construção iniciada em 2015 e um custo estimado em US\$ 590 milhões, e deve facilitar uma resposta chinesa a possíveis emergências no Norte da África, Oriente Médio ou Sul da Ásia (Farooq; Feroze; Kai, 2019). Desde o início da obra, a conexão com sua vizinha rica em minerais Etiópia já foi garantida, através da ferrovia eletrificada, com 750 km de extensão, num valor aproximado de US\$ 4 mil milhões, financiada e construída por instituições chinesas,

e de um sistema de tubulação para transporte de água potável, custando mais de US\$ 300 milhões (Breuer, 2017; Almeida, 2019).

Comercialmente, o Djibuti não é relevante à China por (dados de 2015) ter uma população - aproximadamente de 1 milhão de indivíduos - e PIB - menos de S\$ 1,6 bilhões - relativamente pequenos. A principal questão da entrada do país na BRI é sua localização e pelo quesito securitário, visto que o país também abriga uma base militar francesa, a maior base estadunidense na África e até uma base do Japão. A China viu, portanto, necessidade de investimentos para alavancar o desenvolvimento do Djibuti e, em 2015, já havia mais de 14 megaprojetos relacionados à BRI em andamento (além da base referida), com orçamento beirando os US\$ 10 bilhões (Farooq; Feroze; Kai, 2019).

#### **4.4.3 Etiópia**

Van Staden, Alden e Wu (2018) mencionam que a Etiópia é o país que melhor exemplifica a relativa flexibilidade da BRI. No início da BRI, a Etiópia não era considerada para a BRI pois, por ser um país sem litoral, parecia não haver um papel para ela em nenhuma parte do projeto. No entanto, a Etiópia tornou-se um exemplo notável de como a BRI pode impactar as economias locais. Isto deve-se em grande parte a dois projetos de infraestruturas financiados e construídos pela China citados anteriormente, a ferrovia que liga Etiópia-Djibuti e a base chinesa também no Djibuti. Mesmo sem ser diretamente referenciada, a Etiópia era diretamente impactada por tais projetos: o desenvolvimento da ferrovia auxiliava a chegada e saída produtos etíopes; o esforço chinês na securitização da região pela base do Djibuti também influenciou a segurança do comércio da Etiópia; a base também foi acompanhada por uma expansão do porto e criação de redes de dados; o governo etíope promoveu políticas de desenvolvimento industrial que envolveram oferta de créditos, proteção do mercado interno e modernização institucional por meio de zonas especiais para diversificar a produção, atraindo assim empresas chinesas, principalmente focadas na redução do custo de produção, e adentrando a BRI de forma orgânica.

Com o estímulo à diversificação da produção, a indústria de cimento, construção civil e o setor agrícola passaram a se destacar no país, principalmente esse último, que recebeu 58% do capital chinês destinado à África entre 2005 e 2022.

Por fim, Quênia e Etiópia, juntos, representam 59% do total dos recursos chineses aplicados no setor de transportes no mesmo período (Montenegro; Kraychete, 2022).

#### **4.4.4 Eritreia**

A China e a Eritreia assinaram um memorando de entendimento para a execução de projetos BRI apenas em novembro de 2021. A localização da Eritreia também é de extrema relevância, pois o país fica localizado no Nordeste de África e tem acesso ao Mar Vermelho, ao Canal de Suez e aos países europeus. Também há conexão com o Golfo Pérsico e é estrategicamente importante para o Oceano Índico. A cooperação entre a Eritreia e a China abre caminho à sua presença no Chifre da África e fortalece a parceria econômica e comercial com a região. A China pode reforçar a sua posição no Mar Vermelho, visto que essa parceria é importante para a base militar chinesa no Djibuti. Em 2019, antes do país entrar na BRI, os chineses já iniciavam as construções na Eritreia, com um projeto rodoviário de 500 km, além dos portos de Massawa e Assab. Com a manutenção das relações, a China pode se beneficiar de significativos portos e rotas marítimas que a localização do país permite obter vantagem. Os planejamentos de projetos dentro da BRI estão em torno do Estreito de Bab el-Mandeb, que possui uma enorme importância para a rota entre o Oceano Índico e o Mediterrâneo pelo Canal de Suez e o Mar Vermelho. Há também, por fim, o investimento chinês de US\$ 500 milhões em projetos de mineração na Eritreia (Bharti, 2022).

#### **4.4.5 Egito**

A China é o país que mais investe no Canal de Suez (Breuer, 2017), passagem do Mar Vermelho para o Mediterrâneo localizada no Egito que é crucial para o projeto da BRI devido a sua relevância para o comércio mundial. Por ali, em 2022, passaram mais de 22 mil navios, entre eles porta-contêineres, navios petroleiros e navios graneleiros e transitam quase 2 milhões de barris de petróleo por dia (Schneider, 2023). Xi Jinping, em visita ao Egito, em 2016, incentivou investimentos de companhias chinesas no país e sua participação em projetos importantes, como o Novo Canal de Suez e a construção de uma nova capital administrativa fora do Cairo,

que já foram iniciadas e custarão à China cerca de US\$ 230 milhões e US\$45 bilhões (primeira fase do projeto), respectivamente (Farooq; Feroze; Kai, 2019). Xi, em sua visita, assinou um memorando de cooperação na BRI com o presidente egípcio, Al-Sisi, além de anunciar mais de US\$ 1 bilhão para o banco central do Egito e mais US\$ 700 milhões em empréstimos ao Banco Nacional do Egito (The Diplomat, 2016).

Entre 2015 e 2017, o Egito recebeu US\$ 1,03 bilhões em empréstimos e 1900 trabalhadores chineses. O país, até 2021, já havia sido beneficiado com mais de US\$ 7 bilhões em projetos de infraestruturas realizados por empresas chinesas. Alguns projetos planejados pela China no Egito são a segunda fase da nova capital administrativa do país, no valor de US\$ 3,5 bilhões, e uma fábrica petroquímica orçamentada em US\$ 6,1 bilhões. Além disso, a China está de olho numa estação de armazenamento de água no valor de US\$ 2,7 bilhões e numa central elétrica a carvão (Dzekashu; Anyu, 2021).

O impacto infra estrutural já foi destacado. Entretanto, com a BRI no Egito, espera-se que haja impactos que vão além disso. A Zona Económica de Suez China-Egito, proveniente do projeto, por exemplo, teria a capacidade de criar mais de 10.000 empregos para os egípcios. O Presidente egípcio tem um parceiro na China para seus ambiciosos projetos enquanto os chineses, com a conclusão e operação do Canal de Suez sob seu controle, conseguem ter uma influência substancial na dinâmica de poder e segurança na região anteriormente dominada pelo Ocidente. Os benefícios para a China, gerindo uma das entradas para a Europa e Ásia, seriam gigantescos (Farooq; Feroze; Kai, 2019).

#### **4.4.6 Sudão E Sudão Do Sul**

Os dois países devem ser apresentados conjuntamente pois o interesse na região é basicamente o mesmo, o setor petrolífero. A China é o principal parceiro comercial de ambos, controlando 75% da indústria petrolífera sudanesa (Legarda; Nowens, 2018). Na recente separação das duas nações, o Sudão ficou com 25% dos campos de petróleo, enquanto o Sudão do Sul, 75%. Portanto, visto que ainda há atritos entre eles, a alternativa para o Sudão do Sul escoar sua grande produção de petróleo é pelo citado corredor Porto de Lamu-Sudão do Sul-Etiópia, conjunto de infraestruturas que conectam essas três localidades (Farooq; Feroze; Kai, 2019).

Especificamente sobre o Sudão, devido a sanções praticadas pelo Ocidente, o país se voltou à China para auxílio financeiro e investimentos, conseguindo assim estabelecer sua indústria petrolífera e de algodão. O Sudão, até 2016, já havia recebido mais de US\$ 5 bilhões da China em compromissos financeiros, garantindo também à Sinohydro um contrato de US\$ 300 milhões para a construção de aproximadamente 500 km de rodovias pelo país, visando a melhoria de sua rede de transporte rodoviário no Norte e em regiões centrais. A ferrovia, partindo de Porto Sudão à Cartum, capital do Sudão, com 782 km de extensão, foi lançada em 2014, com um investimento chinês na casa dos US\$ 1,1 bilhões (Dzekashu; Anyu, 2021).

Essa linha está nos planos chineses para uma futura rota comercial intercontinental que ligaria as costas oriental e ocidental da África através de uma teia rodoviária e ferroviária, sendo que essa também estaria prevista para ser estendida a outros países da região subsaariana através de N'Djamena, capital do Chade, na sub-região da África Central, e à rede de linhas ferroviárias na África Oriental. Deve ser citado também o megaprojeto no setor energético da represa de Merowe, que gera 1.250MW e foi construída com o orçamento aproximado de US\$ 1,2 bilhões, financiado em maior parte pela China, sendo o segundo maior projeto hidrelétrico da África, atrás apenas do projeto hidrelétrico de Mambilla, na Nigéria (Dzekashu; Anyu, 2021).

#### 4.5 OPORTUNIDADES E DESAFIOS DA NOVA ROTA DA SEDA NO CONTINENTE AFRICANO

Mesmo com a difusão da BRI e seus projetos pela África, ainda há muito a ser explorado. Após o lançamento bem-sucedido do projeto, que molda a posição mais forte da China nesta região, a China pretende ultrapassar a União Europeia como parceiro comercial da África até 2030. Visualizando o compromisso chinês com os projetos BRI, as potências ocidentais estão tentando reforçar a sua parceria comercial e econômica com o continente. No âmbito da BRI, a China e a África concentram-se no fortalecimento das parcerias e na sua cooperação econômica e comercial, principalmente em torno do FOCAC (Bharti, 2022).

Diversos projetos estão em desenvolvimento e em planejamento, como a Linha Ferroviária da África Oriental, que é um conjunto de projetos de uma malha ferroviária em diferentes fases e que inclui Quênia, Uganda, Ruanda, Burundi e Sudão

do Sul. Há também a construção de estruturas portuárias pelo Quênia, Tanzânia, Gabão, Djibuti e outros, que serão interligadas a linhas rodoviárias e ferroviárias (Farooq; Feroze; Kai, 2019).

Ainda no quesito de infraestrutura, a BRI ainda há muito que pode ser oferecido ao continente africano. Segundo Farooq, Feroze e Kai (2019), primeiramente, com a China envolvida em todos estes projetos infraestruturais, juntamente com a visão da BRI para melhorar a conectividade entre os países, a iniciativa oferecerá uma visão centralizada e clara, e um esforço para o desenvolvimento infraestrutural em toda África. Um exemplo disso é a linha ferroviária em Angola que, em 2019, já estava completa no seu lado da fronteira, mas é subutilizada, pois a República Democrática do Congo e a Zâmbia ainda não foram conectadas para ligar ao porto angolano, dificultando assim a exportação de mercadorias. Em segundo lugar, o capital para o desenvolvimento infraestrutural na África provém de vários empréstimos bancários chineses e por meio de acordos bilaterais individuais celebrados por estes países. Pela da BRI, a entrada de capital pode ser monitorada de forma centralizada através do AIIB, por exemplo. Esta necessidade é ainda mais reforçada com a assinatura, em janeiro de 2015, de um memorando de entendimento entre a União Africana (UA) e China para ligar todos os 54 países com ferrovias de alta velocidade, portos e estradas. A tradicional “ponte terrestre equatorial”, que é a rota comercial natural entre a África Oriental e Ocidental, pode ser um bom ponto de expansão da BRI na África. Esta rota inicia no Quênia, passando por Uganda, Ruanda, Burundi, República Centro-Africana do Congo, indo até o Ocidente em Douala, Camarões (Farooq; Feroze; Kai, 2019).

Num mundo dominado pela hegemonia e influência dos EUA em praticamente todas as esferas, talvez o *soft power* seja a única solução para que a China consiga ganhar a confiança e atrair aliados ao mesmo tempo que consegue focar no estabelecimento de um Estado moderno e seu desenvolvimento interno, e o *slogan* “desenvolvimento pacífico” através da BRI vem sido o vetor da ampliação desse tipo de poder, tentando criar uma imagem para si de cidadã global amante da paz e voltada para o desenvolvimento igualitário, que tem intenções nobres em suas relações com outros Estados. Qualquer estratégia diferente utilizada além dessa poderia criar uma instabilidade indesejada ao país e o sistema como um todo, trazendo consequências inimagináveis (Farooq; Feroze; Kai, 2019). Construindo Institutos Confúcio pela África e, principalmente, trazendo africanos para seu território, a China também consegue

colher bons frutos para ambos, visto que, no atual contexto global, a cultura desempenha um papel significativo não só no sucesso dos negócios internacionais, mas também nas conquistas das relações internacionais e, no ritmo atual das relações sino-africanas e com a BRI, é necessária uma compreensão cultural mais profunda para elevar o potencial de cooperação ao seu máximo (Ado, 2020).

No que concerne os desafios encontrados pela BRI na África, três pontos principais devem ser tocados: o estado de guerra permanente vivido no continente, a resistência existente por parte da população local em relação ao avanço da BRI (Farooq; Feroze; Kai, 2019) e a questão do endividamento dos Estados (Lokanathan, 2020).

O principal desafio encontrado pela BRI na África é o referido estado de guerra permanente em todo o continente. Há diversos tipos de conflitos que aconteceram ao longo da história na África, conflitos anticoloniais, imperiais, internacionais, intraestatais e interestatais, que geram reflexos econômicos e infraestruturais até os dias atuais. Atualmente existem em curso guerras de troca de regime (Congo, por exemplo) e separatistas (Sudão e Sudão do Sul, exemplificando), além de outros, focados principalmente no controle de reservas de recursos naturais. Estes também geram reflexos na economia e na infraestrutura do continente, ocasionando perdas e pausas na produção e escoamento de mercadorias, e bloqueando ou destruindo rodovias e ferrovias, por exemplo. Assim, o sucesso da expansão da BRI em território africano dependeria de como a China navegasse no terreno conflituoso para que todo o potencial fosse concretizado. Com os conflitos vividos por diversas nações, a determinação da China será testada na manutenção da BRI na África (Farooq; Feroze; Kai, 2019).

Nos últimos anos, houve um aumento nos protestos locais contra projetos chineses que são considerados como tendo efeitos adversos sobre a comunidade (Farooq; Feroze; Kai, 2019) e pressão para que a mão de obra africana seja mais aproveitada, ao invés da contratação apenas de trabalhadores chineses (Staden; Alden; Wu, 2018). Ocorreram, inclusive, sequestros e assédio a esses trabalhadores chineses (Lokanathan, 2020). Como exemplo de caso de protesto, pode-se pegar o da Nigéria, em 2017, onde as manifestações foram motivadas por uma falta de compensação da demolição de edifícios para a construção da linha ferroviária Lagos-Ibadan. No mesmo ano, em Uganda, comerciantes locais protestaram contra a presença de comerciantes chineses na capital Kampala, acusando-os de instalar

pequenos negócios ao invés de efetivamente realizarem investimentos, motivo o qual eles foram para o país. Um ano antes, na Tanzânia, houve a necessidade de realocar 2000 pessoas, resultando em manifestações que culminaram na suspensão do porto de Bagamoyo e de uma zona industrial conectada pelo governo local. Enfim, diversos outros casos podem ser citados, como em Madagascar, em Camarões ou no Quênia (Lokanathan, 2020), e todos os problemas devem ser solucionados. Sobre os protestos da população, a duração da implementação deve ser aumentada, bem como devem haver mais consultas às comunidades na qual os projetos da BRI influenciarão para que não haja nenhum tipo de problema (Farooq; Feroze; Kai, 2019). A respeito da pressão na contratação de mais trabalhadores locais, a China parece estar ciente e agindo, tendo diminuído a contratação de mão de obra chinesa em projetos na África a partir de 2015 (Dzekashu; Anyu, 2021).

O terceiro ponto tem relação com o aumento das preocupações com uma “armadilha de dívidas” que os países africanos possam estar caindo (Lokanathan, 2020). Os projetos da BRI são financiados pela China, porém, os valores geralmente chegam na forma de empréstimos e, portanto, quanto mais projetos instaurados, mais dívida. Individualmente, o Djibuti é um dos países sensíveis ao endividamento, tendo sua dívida aumentado de 40% para 85% do PIB, entre 2016 e 2018, tendo recebido empréstimos do EXIMBANK na casa dos US\$ 1,4 bilhões, equivalente a 75% do seu PIB (Staden; Alden; Wu, 2018).

Trazendo mais um exemplo entre tantos, a China detém 72% da dívida externa do Quênia, que tem o valor de US\$ 50 bilhões. Há risco de o país inclusive perder o controle do porto de Mombaça, visto que os termos de um empréstimo de US\$ 2,3 bilhões para a Kenya Railways Corporation especificam que os ativos do porto não estão protegidos pela imunidade soberana do Quênia devido a uma renúncia ao contrato (Lokanathan, 2020, p.6). Na Zâmbia, o governo chinês tomou o controle da companhia nacional de eletricidade e da corporação nacional de transmissão pela falta de pagamento de empréstimos do país, o que alertou outros países a reconsiderarem acordos com a China (Dzekashu; Anyu, 2021). A dívida pública da África Subsaariana como um todo cresceu de 34%, em 2013, para 53%, em 2017 (Lokanathan, 2020, p.6).

Ainda não se sabe se as nações africanas poderão agir de acordo com suas preocupações, reescrevendo os termos do compromisso ou abandonando completamente algum empreendimento no âmbito da BRI. Algo que evidente é a

contestação da legalidade de alguns dos empréstimos em vários países, como no Quênia, na Nigéria ou na Zâmbia que, em conjunto com a própria China, estão sob crescente pressão ética por parte dos governos e sociedades africanas para encontrar respostas para o problema. A sustentabilidade da dívida de um país depende não apenas de variáveis macroeconômicas, mas também da estrutura da sua carteira de dívida. Para reduzir ainda mais os empréstimos de risco e garantir retornos sustentáveis sobre os investimentos, a comunidade internacional deve trabalhar com a China na renegociação ou talvez limitação de valores (Dzekashu; Anyu, 2021).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Nova Rota da Seda é um ambicioso projeto da China na busca por um aumento de sua zona de influência, através de sua conexão com o restante do mundo por meio dos investimentos em infraestrutura. Entretanto, é sempre reforçado pelo governo chinês o respeito pela soberania e divergências de seus aliados, além de preceitos de cooperação para o desenvolvimento e ganhos mútuos, como notado no discurso da ascensão pacífica, pautada nos princípios de coexistência pacífica, anteriormente promovidos por Zhou Enlai, que servem de base também para a atual diplomacia chinesa e, conseqüentemente, à BRI.

Apesar do que é falado pelos governantes chineses, muitos autores, lidos ao longo da realização da pesquisa para a confecção do atual trabalho, não observam esses discursos como uma realidade, pois acreditam que são apenas um meio de a China legitimar o modo de alcançar seus objetivos a longo prazo e que, posteriormente, será praticado pelo país, em âmbito mundial, um modo de dominação próximo do que foi feito pelas potências imperialistas. Porém, não é algo que pode ser afirmado com certeza, visto que, como trazido por Pires e Paulino (2017), o projeto da BRI não possui objetivos hegemônicos nem condicionalidades políticas e, tampouco, faz proselitismo ideológico.

A BRI age em diversas frentes de demandas chinesas, como: auxilia na internacionalização de suas empresas; necessidade de investimento e infraestrutura para rotas mais seguras e eficientes para o transporte de mercadorias, geração de energia para a garantia de segurança energética, telecomunicações, entre outros; a redução de assimetrias entre suas regiões costeiras e interioranas; necessidade de escoamento de seu excesso produtivo em conjunto com as oportunidades de suprir a demanda por investimentos de países vizinhos e demais impactados pelas rotas da BRI; ampliação do poderio financeiro; o desenvolvimento econômico e a integração regional, que conferem à China um maior envolvimento na coordenação das dinâmicas políticas em organismos multilaterais (Pautasso; Lopes Filho, 2017).

Desde meados do século passado, houve uma identificação entre a China e os países africanos, visto que ambos eram subdesenvolvidos e afetados por forças imperialistas. A diplomacia chinesa desde então enxergava a África como um continente aliado, e iniciou-se o cultivo de laços e a oferta de auxílio econômico, técnico e militar a diversos países, apoiando os movimentos de libertação dos países

colonizados contra as superpotências. Na década de 80, essas relações passaram para um segundo plano na estratégia chinesa, mas retornaram a um papel de destaque na década seguinte. Após a queda da URSS e uma tentativa do Ocidente de isolar a China por conta de reprovação aos seus atos na Praça da Paz Celestial, os chineses redefiniram sua visão geoestratégica e voltaram seus olhos à África, não somente pelos recursos disponíveis no continente, mas também por ser um campo de batalha ideológico com os EUA. Assim, foram estabelecidos acordos principalmente com países produtores de petróleo e economias em crescimento, visando, inicialmente, garantir o fornecimento do recurso para que a crescente demanda chinesa fosse suprida e o desenvolvimento chinês seguisse.

Ao longo dos anos subsequentes, as relações sino-africanas foram cada vez mais estreitadas, por meio de acordos, investimentos e através do FOCAC. Com a ascensão econômica chinesa, o país precisou ampliar e diversificar seus suprimentos energéticos e de recursos e acumulou capitais, permitindo realizar investimentos volumosos, culminando na BRI. Através da iniciativa, foram estabelecidos diversos projetos de infraestruturas no continente africano, que são focados principalmente na área econômica, mas também estão presentes nas esferas política, de segurança e ideológica. Os principais projetos realizados ao longo da BRI e em alguns países-chave do continente africano foram apresentados ao longo do trabalho. Observam-se benefícios tanto para Pequim quanto para o continente africano, ao serem exibidos alguns números do crescimento recente das trocas comerciais entre os envolvidos, dos IEDs chineses na África, além do aumento do PIB resultado de tais investimentos.

Dado o que foi exposto ao longo do trabalho, nota-se que a relação China-África, atualmente, é muito próspera, mas não indicando que não possa ser aprimorada. Comparando pela perspectiva da China e utilizando a magnitude dos investimentos chineses no continente e no resto do mundo, por exemplo, nota-se um desequilíbrio, sendo a África o continente que menos recebeu IEDs chineses entre 2005 e 2021, cerca de 8% do total (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021, p.26). Pela perspectiva da África, mesmo os investimentos chineses vindo crescendo exponencialmente, sendo volumosos e impactantes, a China ainda é o quarto país que mais investe no continente, e com certa distância dos demais países da lista, como apresentado na subseção 4.2. A China possui ambições globais, enquanto a África necessita de capital para infraestrutura, o que é oferecido pela BRI, podendo-se considerar que há uma relação complementar (Farooq; Feroze; Kai, 2019). São

encontrados também diversos desafios no continente. No entanto, há muito espaço a ser preenchido e oportunidades para a China no continente africano e, caso os desafios sejam contornados e as oportunidades aproveitadas da melhor forma, pode culminar numa relação muito sólida no futuro.

## REFERÊNCIAS

- ADO, Abdoukadre. Africa Cooperation: FDI, Informal Institutions, BRI, and Guanxi. **African Studies Quarterly**, v. 19, out. 2020. Disponível em: <https://asq.africa.ufl.edu/wp-content/uploads/sites/168/V19i3-4a5.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2023.
- ALMEIDA, Hélder João Marques Pinto Correia de. **A Nova Rota da Seda e a Expansão Marítima da República Popular da China (2013-2019)**. 2020. 156 p. Dissertação (Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais) - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2019. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10362/101132>. Acesso em: 23 out. 2023.
- AMARAL, Gabriela Granço do. Análise da diplomacia Chinesa: a “ascensão pacífica” e seus questionamentos. In: **Anais do Terceiro Encontro Nacional da ABRI**, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2011. Disponível em: [http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?pid=MSC0000000122011000200016&script=sci\\_arttext&lng=pt](http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?pid=MSC0000000122011000200016&script=sci_arttext&lng=pt). Acesso em: 11 out. 2023.
- ARAUJO, José Martín. **China y su impacto en el desarrollo de infraestructuras en el África Subsahariana mediante el FOCAC y la BRI**. 2023. 69 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Licenciatura) - Escuela Superior de Guerra, Tte. Gral. L. M. Campos, Buenos Aires, 2023. Disponível em: <http://cefadigital.edu.ar/handle/1847939/2499>. Acesso em: 29 out. 2023.
- ARRIGHI, G. **O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996. Disponível em: <http://bds.unb.br/handle/123456789/280>. Acesso em: 12 out. 2023.
- BANCO MUNDIAL. **GDP (current US\$) - China, Japan, United States**. World Bank Open Data, 2023. Disponível em: [https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2022&locations=CN-JP-US&name\\_desc=false&start=1960](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2022&locations=CN-JP-US&name_desc=false&start=1960). Acesso em: 12 out. 2023.
- BARBOSA, Manuely P. et al. Nova Rota da Seda e a Ascensão Pacífica Chinesa. **SÉCULO XXI**. Porto Alegre, v. 7, n. 1, p. 62–77, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://seculoxxi.espm.br/xxi/article/view/136>. Acesso em: 25 out. 2023.
- BARCELLOS, Bruna Leal; MÈRCHER, Leonardo. Nova Rota da Seda: China e sua maximização econômica por recursos de poder. **Geosul**, Florianópolis, v. 35, n. 77, p. 377-398, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2020v35n77p377>. Acesso em: 27 out. 2023.
- BELT AND ROAD PORTAL. **An Overview of States That Have Signed BRI Collaboration Documents With China**, 2023. Disponível em: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/77298.html>. Acesso em: 10 out. 2023.
- BENVENUTO, Laura Martucci. A Nova Rota da Seda: conquistas e controvérsias. **Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa**, 2018. Disponível em:

[https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535670696\\_ARQUIVO\\_artigoENABED2018.pdf](https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535670696_ARQUIVO_artigoENABED2018.pdf). Acesso em: 29 out. 2023.

BHARTI, Mukesh Shankar. The Development of China's Economic Cooperation in the Horn of Africa: Special Reference to the Belt and Road Initiative. **African Journal of Economics, Politics and Social Studies**, n. 1, p. 17-30, 2022. Disponível em: [https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.ojs-doi-10\\_15804\\_ajepss\\_2022\\_1\\_12](https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.ojs-doi-10_15804_ajepss_2022_1_12). Acesso em: 12 nov. 2023.

BREUER, Julia. Two Belts, One Road? - The role of Africa in China's Belt & Road initiative. **Blickwechsel**, Colônia, p. 1-8, 2017. Disponível em: <https://fid4sa-repository.ub.uni-heidelberg.de/4092/1/Breuer-2017.pdf>. Acesso em: 20 out. 2023.

BRITO, Lana Bauab. **A presença chinesa em Angola: ameaças e oportunidades para o Brasil**. Research Gate, 2011. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/310831121\\_A\\_presenca\\_chinesa\\_em\\_Angola\\_ameacas\\_e\\_oportunidades\\_para\\_o\\_Brasil](https://www.researchgate.net/publication/310831121_A_presenca_chinesa_em_Angola_ameacas_e_oportunidades_para_o_Brasil). Acesso em: 11 nov. 2023.

BUSILLI, Virginia Soledad. **Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping**. Cuadernos de política exterior argentina, n° 131, 2020. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7497244>. Acesso em: 12 out. 2023.

CHINA'S PEACEFUL DEVELOPMENT ROAD. Information Office of the State **Council of the People's Republic of China**. China.org, 12 dez. 2005. Disponível em: <http://www.china.org.cn/english/features/book/152684.htm>. Acesso em: 21 out. 2023.

CINTRA, Marcos Antonio; PINTO, Eduardo Costa. China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 37, p. 381-400, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0101-31572017v37n02a07>. Acesso em: 02 nov. 2023.

CORNEJO, Romer Alejandro. China: una revisión de cincuenta años de historia. **China contemporánea: la reconstrucción de un país desde 1949**. México: El Colegio de México, 2001. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/j.ctv3dnnv8>. Acesso em: 17 out. 2023.

DAVIS, Clarence Baldwin. Railway Imperialism in China, 1895-1939. In: DAVIS, Clarence Baldwin; WILBURN JUNIOR, Kenneth Elwood; ROBINSON, Ronald Edward (Org.). **Railway Imperialism**. Greenwood Press, 1991, p. 155-173.

DEBRECZENI, Gabor. The New Eurasian Land Bridge: Opportunities for China, Europe, and Central Asia. **The Public Sphere: Journal of Public Policy**, v. 4, n. 1, p. 39-54, 2016. Disponível em: <https://psj.lse.ac.uk/articles/41>. Acesso em: 15 nov. 2023.

DEUTSCHE BANK. **China's Belt and Road Initiative**. A guide to market participation. Frankfurt: Deutsche Bank, 2019. Disponível em: <https://corporates.db.com/files/documents/chinas-belt-and-road-initiative-a-guide-to-market-participation.pdf>. Acesso em: 10 out. 2023.

DZEKASHU, William G.; ANYU, Julius N. China Belt and Road Initiative: Give-and-Take of Infrastructure Development in the North Africa Subregion. **World Journal of Business and Management**, Las Vegas, v. 7, n. 1, p. 44-61, 2021. Disponível em: <https://www.macrothink.org/journal/index.php/wjbm/article/view/18258/14564>. Acesso em: 25 out. 2023.

ELEUTÉRIO, Gabriel Dutra. **O “reingresso” da China na OMC: um panorama sobre os quinze anos de negociações**. 2017. 29 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/handle/1/7849>. Acesso em: 29 out. 2023.

ENGINEERING NEWS-RECORD. ENR's 2023 Top 250 International Contractors. **ENR Engineering News-Record**, 2023. Disponível em: <https://www.enr.com/toplists/2023-Top-250-International-Contractors-Preview>. Acesso em: 12 out. 2023.

FAROOQ, Muhammad Sabil; FEROUZE, Nazia; KAI, Yuan Tong. An Analysis of China and Africa Relations with Special Focus on 'One Belt and One Road'. **India Quarterly**, Nova Délhi, v. 75, n. 3, p. 366-379, 2019. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0974928419860919>. Acesso em: 20 set. 2023.

FREITAS, Rebecca de Oliveira. Pensando a transição ao socialismo: uma leitura da Nova Política Econômica a partir de Preobrazhensky. **Escrita da História**, v. 4, n. 8, p. 15–41, 2017. Disponível em: <https://escritadahistoria.com/index.php/reh/article/view/80>. Acesso em: 20 out. 2023.

GARON, Cláudio. A China e sua vizinhança. In: Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais. **Cadernos de Política Exterior**. 2. ed. Brasília: Funag, 2016. Cap. 6. p. 121-140. Disponível em: [https://www.funag.gov.br/ipri/images/pdf/3.07\\_China.pdf](https://www.funag.gov.br/ipri/images/pdf/3.07_China.pdf). Acesso em: 20 out. 2023.

GERBASE, L. A China Moderna: da Centralização à Abertura. **O Cosmopolítico**, v. 1, n. 3, p. 11-14, 20 out. 2013. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/ocosmopolitico/article/view/53635>. Acesso em: 28 out. 2023.

GOMES, Gustavo Gatto. **Adeus, Mao! O processo de transição da economia planificada à de mercado**. 2019. 269 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista, Marília, 2019. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/190926>. Acesso em: 21 out. 2023.

HUNG, Ho-Fung. **The China boom**. Nova Iorque: Columbia University Press, 2015. Disponível em: <https://www.degruyter.com/document/doi/10.7312/hung16418/html>. Acesso em: 30 out. 2023.

JENKINS, Rhys. **How China is reshaping the global economy: Development impacts in Africa and Latin America**. Oxford: Oxford University Press, 2019.

JUNQUEIRA, Philippe Alexandre. **A Nova Rota da Seda: uma perspectiva geopolítica do projeto da política externa chinesa**, 2019. III Encontro Regional Da Associação Brasileira De Estudos De Defesa, Sudeste, 2019. Disponível

em:[https://www.erabedsudeste2019.abedef.org/resources/anais/12/erabedsudeste2019/1571614767\\_ARQUIVO\\_d94bf2ee936de2c40a74fc28ab1906ef.pdf](https://www.erabedsudeste2019.abedef.org/resources/anais/12/erabedsudeste2019/1571614767_ARQUIVO_d94bf2ee936de2c40a74fc28ab1906ef.pdf). Acesso em: 10 out. 2023.

JUNQUEIRA, Philipe Alexandre. **A Política Externa Chinesa de Xi Jinping: a contribuição da Iniciativa do Cinturão e Rota para a inserção internacional da China**. 2021. 135 p. Dissertação (Mestrado em Política Internacional) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.bdt.d.uerj.br:8443/handle/1/17096>. Acesso em: 18 out. 2023.

KHAN, Aftab Ahmed; BAIG, Saranjam Muhammad; MUHAMMAD; Faqeer. China-Pakistan Economic Corridor, ICTs, and Digital Economy: A Cross-District Analysis of Baseline Data for Gilgit-Baltistan. Islamabad: **Global Regional Review**, v. 1, p. 207-221, 2020. Disponível em: [https://www.researchgate.net/profile/Aftab-Khan-30/publication/343099154\\_China-Pakistan\\_Economic\\_Corridor\\_ICTs\\_and\\_Digital\\_Economy\\_A\\_Cross-District\\_Analysis\\_of\\_Baseline\\_Data\\_for\\_Gilgit-Baltistan/links/5f16bce6299bf1720d56a7f4/China-Pakistan-Economic-Corridor-ICTs-and-Digital-Economy-A-Cross-District-Analysis-of-Baseline-Data-for-Gilgit-Baltistan.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Aftab-Khan-30/publication/343099154_China-Pakistan_Economic_Corridor_ICTs_and_Digital_Economy_A_Cross-District_Analysis_of_Baseline_Data_for_Gilgit-Baltistan/links/5f16bce6299bf1720d56a7f4/China-Pakistan-Economic-Corridor-ICTs-and-Digital-Economy-A-Cross-District-Analysis-of-Baseline-Data-for-Gilgit-Baltistan.pdf). Acesso em: 12 nov. 2023.

KOTZ, Ricardo Lopes. **A nova rota da seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro**. 2018. 148 p. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/193931>. Acesso em: 25 set. 2023.

KROEBER, Arthur R. **China's Economy: what everyone needs to know**. Nova York: Oxford University Press, 2016.

LEGARDA, Helena; NOUWENS, Meia. Guardians of the Belt and Road: The internationalization of China's private security companies. Berlin: **Mercator Institute for Chinese Studies**, ago. 2018. Disponível em: [https://merics.org/sites/default/files/2020-04/180815\\_ChinaMonitor\\_Guardians\\_final.pdf](https://merics.org/sites/default/files/2020-04/180815_ChinaMonitor_Guardians_final.pdf). Acesso em: 10 nov. 2023.

LI, Minqi. **The Rise of China and the Demise of the Capitalist World-Economy**. Londres: Pluto Press, 2008.

LOKANATHAN, Venkateswaran. China's belt and road initiative: Implications in Africa. Nova Délhi: **Observer Research Foundation**, v. 27, 2020. Disponível em: [https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2020/08/ORF\\_IssueBrief\\_395\\_BRI-Africa.pdf](https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2020/08/ORF_IssueBrief_395_BRI-Africa.pdf). Acesso em: 16 nov. 2023.

LOPES FILHO, Carlos Renato da Fonseca Ungaretti; PAUTASSO, Diego. A iniciativa 'One Belt, One Road'(OBOR) e a projeção regional da China. In: **Anais do 5º Seminário de Iniciação Científica da ESPM**, São Paulo: ESPM, 2016. Disponível em: <https://acervo-digital.espm.br/Semin%C3%A1rio%20Inicia%C3%A7%C3%A3o%20Cient%C3%ADfica%20ESPM/2016/379332.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2023.

MACKINDER, Halford J. The geographical pivot of history (1904). **The geographical journal**, v. 170, n. 4, p. 298-321, 2004. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/3451460>. Acesso em: 06 out. 2023.

MADEIRA, João Paulo. O DRAGÃO ABRAÇA ÁFRICA: RELAÇÕES CABO VERDE-CHINA. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, v. 6, n. 12, p. 132-151, jul./dez. 2017. Disponível em: <https://www.seer.ufrgs.br/austral/article/download/76262/47683>. Acesso em: 13 nov. 2023.

MASIERO, Gilmar; COELHO, Diego Bonaldo. A política industrial chinesa como determinante de sua estratégia going global. **Revista de Economia Política**, v. 34, p. 139-157, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-31572014000100009>. Acesso em: 20 out. 2023.

MEDEIROS, Carlos Aguiar de. Economia e política do desenvolvimento recente da China. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v.19, n.3 (75), p.92-112, jul./set. 1999. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0101-31571999-1082>. Acesso em: 21 out. 2023.

MENDONÇA, Marco Aurélio Alves de; LOPES FILHO, Carlos Renato da Fonseca Ungaretti; OLIVEIRA, Juliana Kelly Barbosa da Silva. **A Nova Rota da Seda e a Projeção Econômica Internacional da China**: redes de financiamento, fluxos de investimento externo direto (IED) e contratos de construção. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2021, 57 p. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10958/1/NT\\_ANovaRotadaSeda\\_Publicacao\\_Preliminar.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10958/1/NT_ANovaRotadaSeda_Publicacao_Preliminar.pdf). Acesso em: 12 out. 2023.

MILARÉ, Luís Felipe Lopes; DIEGUES, Antônio Carlos. Contribuições da era Mao Tsé-Tung para a industrialização chinesa. **Revista de Economia Contemporânea**, v. 16, p. 359-378, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1415-98482012000200009>. Acesso em: 21 out. 2023.

MONTENEGRO, Renan Holanda. Uma visão geral da política externa chinesa contemporânea: estratégias, atores e instrumentos. **Brazilian Journal of International Relations**, Marília, v. 8, n. 2, p. 297-329, 2019. Disponível em: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/bjir/article/view/8931>. Acesso em: 27 set. 2023.

MONTENEGRO, Renan Holanda; KRAYCHETE, Elsa Sousa. Investimentos e presença militar da China na África: considerações a partir da nova Rota da Seda. **Oikos**, v. 21, n. 3, p.63-77, 2022. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/oikos/issue/download/2424/1569#page=63>. Acesso em: 16 Nov. 2023

MUEKALIA, Domingos Jardo. Africa and China's strategic partnership. **African security review**, v. 13, n. 1, p. 5-11, 2004. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10520/EJC47178>. Acesso em: 15 nov. 2023.

NASCIMENTO, Maria Côrtes do. **A nova rota da seda**: interpretações sobre a ascensão da China para o Capitalismo Global. 2021. 130 p. Dissertação (Mestrado

em Relações Internacionais) - Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2020. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/33043>. Acesso em: 10 nov. 2023.

NOGUEIRA, Alberto Marcos; HAFFNER, Jacqueline Angélica. O papel do Estado Chinês nos investimentos externos diretos (IDE) na América Latina. **Anais do II Simpósio Internacional Pensar e Repensar a América Latina PROLAM**, 2016. Disponível em: [https://prp.usp.br/wp-content/uploads/sites/35/2016/12/NOGUEIRA\\_II-Simp%C3%B3sio-Internacional-Pensar-e-Repensar-a-Am%C3%A9rica-Latina.pdf](https://prp.usp.br/wp-content/uploads/sites/35/2016/12/NOGUEIRA_II-Simp%C3%B3sio-Internacional-Pensar-e-Repensar-a-Am%C3%A9rica-Latina.pdf). Acesso em: 22 out. 2023.

NOGUEIRA, Isabela; FONA, Letícia Eloi Meira. A transição na política externa da “ascensão pacífica” para o “sonho chinês” à luz do debate teórico de RI na China. **Cadernos do CEAS: Revista Crítica de Humanidades**. Salvador/Recife, v. 47, n. 255, p. 86-108, jan./abr. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.25247/2447-861X.2022.n255.p86-108>. Acesso em: 05 set. 2023.

OCDE. **The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape**. In: OECD Business and Finance Outlook 2018, OCDE, 2018, Paris. Disponível em: [https://doi.org/10.1787/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en). Acesso em: 11 out. 2023.

OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. Reformas econômicas na China. **Economia Política Internacional**, CERI/IE/Unicamp, Campinas, n.5, p. 3-8, abr./jun. 2005. Disponível em: <http://www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=73&tp=a>. Acesso em: 20 out. 2023.

OLIVEIRA, Giuliano Contento. O estado e a inserção ativa na economia: a estratégia de desenvolvimento econômico da China. **Revista de Economia UFPR**, v. 34, n. 3 (ano 32), p.61-88, set./dez. 2008. Curitiba: Editora UFPR. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/re.v34i3.7976>. Acesso em: 20 out. 2023.

OURIQUES, Helton Ricardo. As relações econômicas entre China e África: uma perspectiva sistêmica. **Carta Internacional**, Belo Horizonte, v. 9, n. 1, p. 19-43, 2014. Disponível em: <https://cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/122/77>. Acesso em: 12 nov. 2023.

PAUTASSO, Diego. O papel da África na Nova Rota da Seda Marítima. **Revista Brasileira de Estudos Africanos**, v. 1, n. 2, p.124-136, jul./dez. 2016. Disponível em: <https://www.seer.ufrgs.br/rbea/article/view/67028>. Acesso em: 01 set. 2023.

PAUTASSO, Diego; LOPES FILHO, Carlos Renato da Fonseca Ungaretti. A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. **Estudos Internacionais: revista de relações internacionais da PUC Minas**, v. 4, n. 3, p. 25-44, 23 abr. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.5752/P.2317-773X.2016v4n3p25>. Acesso em: 09 nov. 2023.

PEREIRA, Antônio Celso Alves; PEREIRA, João Eduardo de Alves. A construção do Sistema Comercial Internacional Sinocêntrico: a nova Rota da Seda. **Revista Interdisciplinar do Direito**, v. 16, n. 2, p. 49-60, jul./dez. 2018. Disponível em: <https://revistas.faa.edu.br/FDV/article/view/604>. Acesso em: 06 out. 2023.

PÉREZ, Águeda Parra. OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. **bie3: Boletín IEEE**, n. 8, p. 606-625, 2017. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6361686>. Acesso em: 10 nov. 2023.

PIRES, Marcos Cordeiro; PAULINO, Luís Antonio. Reflexões sobre hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa “cinturão e rota” como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. **Relaciones Internacionales**, n. 53, p. 207-228, 2017. Disponível em: <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/article/download/3793/3939/11913>, Acesso em: 21 set. 2023.

QUEST, Matthew. The Lessons of the Bandung Conference. **Spunk Library**, 1995.

RAHUL, Anshuman. O jogo pela hegemonia regional: a OBOR chinesa e a resposta estratégica indiana. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, v. 7, n. 13, p. 172-213, jan./jun. 2018. Disponível em: <https://eprints.lmu.edu.ng/3229/1/3562-584-PB.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2023.

ROLO, Ana Rita Veiga Freire dos Santos. **A competitividade da China na União Europeia a 15: o desempenho após a adesão à OMC**. 2007. 136 p. Dissertação (Mestrado em Economia e Estudos Europeus) - Instituto Superior de Economia e Gestão, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2017. Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/790>. Acesso em: 02 set. 2023.

RUDOLF, Moritz. China’s ‘Silk Road’ Initiative Is at Risk of Failure: China’s “Silk Road PR” is in full swing, but the reality on the ground is different than the rhetoric. **The Diplomat**, Arlington, 24 set. 2015. Disponível em: <https://thediplomat.com/2015/09/chinas-silk-road-initiative-is-at-risk-of-failure/>. Acesso em: 11 out. 2023.

SCHNEIDER, Laura Adriana. A Importância do Canal do Suez Para a Logística de Transporte Marítimo Internacional. 2023. 57f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) - Ciências Humanas e Sociais, Universidade do Vale do Taquari, Lajeado, 2023. Disponível em: <https://www.univates.br/bduserver/api/core/bitstreams/d0e9e5f9-d938-4834-af71-f467b22f3f64/content>. Acesso em: 18 nov. 2023.

SO, Alvin Y. The process of incorporation into the capitalist world-system: The case of China in the nineteenth century. **Review (Fernand Braudel Center)**, v. 8, n. 1, p. 91-116, 1984. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/40240978>. Acesso em: 27 out. 2023.

SONG, Annie Young; FABINYI, Michael. China’s 21st century maritime silk road: Challenges and opportunities to coastal livelihoods in ASEAN countries. **Marine Policy**, v. 136, fev. 2022. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X21005340>. Acesso em: 09 nov. 2023.

SUN, Yun. Africa in China's foreign policy. **John L. Thornton China Center and Africa Growth Initiative**. Washington: Brookings, 2014. Disponível em:

[https://www.almendron.com/tribuna/wp-content/uploads/2016/08/Africa-in-China-web\\_CMG7.pdf](https://www.almendron.com/tribuna/wp-content/uploads/2016/08/Africa-in-China-web_CMG7.pdf). Acesso em: 04 nov. 2023.

SUNDARARAJAN, Vasudevan. Reforma de bancos centrais nas economias de planejamento centralizado. **Finanças & Desenvolvimento**, v. 12, n. 1, p. 10-13, 1992. Disponível em:

<https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/fdesenvolvimento/article/download/65037/62898>. Acesso em: 21 out. 2023.

TIEZZI, Shannon. Xi's Visit Cements Egypt's Place on the 'Belt and Road': Xi Jinping envisions Egypt as a hub for China's Belt and Road initiative. **The Diplomat**, Arlington, 22 jan. 2016. Disponível em: <https://thediplomat.com/2016/01/xis-visit-cements-egypts-place-on-the-belt-and-road>. Acesso em: 10 nov. 2023.

UNCTAD. Global foreign direct investment flows over the last 30 years. **United Nations Conference on Trade and Development**, 5 mai. 2023. Disponível em: <https://unctad.org/data-visualization/global-foreign-direct-investment-flows-over-last-30-years>. Acesso em: 22 out. 2023.

UNCTAD. Regional FDI at a glance: Africa. **United Nations Conference on Trade and Development**, 21 jun. 2021. Disponível em: [https://unctad.org/system/files/non-official-document/Regional\\_FDI\\_at\\_a\\_glance\\_Africa.pdf](https://unctad.org/system/files/non-official-document/Regional_FDI_at_a_glance_Africa.pdf). Acesso em: 10 nov. 2023.

UNESCO. About the Silk Roads. **Silk Roads Programme**, não datado. Disponível em: <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>. Acesso em: 09 out. 2023.

VADELL, Javier Alberto; LOPES, Bárbara Ferreira; NASCIMENTO, Daniele Cardoso. FOCAC: estratégia econômica e política de cooperação Sul-Sul Sino-Africana. **Carta Internacional**, v.8, n. 2, p. 81-99, jul./dez. 2013. Disponível em: <https://www.cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/110>. Acesso em: 12 nov. 2023.

VAN STADEN, Cobus; ALDEN, Chris; WU, Yu-Shan. In the Driver's Seat? African Agency and Chinese Power at FOCAC, the AU and the BRI. **South African Institute of International Affairs**, África do Sul, n. 286, set. 2018. Disponível em: <https://saiia.org.za/wp-content/uploads/2018/09/Occasional-Paper-286.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2023.

VÁZQUEZ, Daniel Day. A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a competição pelo Índico (Parte 1/3). **Revista de Geopolítica**, v. 4, nº 2, p. 127-154, jul./dez. 2013. Disponível em: <http://revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/viewFile/92/91>. Acesso em: 10 nov. 2023.

VIEIRA, Pedro. As Três Fases da China na Economia-Mundo Capitalista: Incorporação Forçada e Parcial (1840-1949), Retraimento e Integração Mínima (1949-1978), Integração Total, Voluntária e Irreversível (1978-presente). In: OURIQUES, Helton Ricardo (org.). **Desigualdade, geocultura e desenvolvimento na economia-mundo capitalista contemporânea: um olhar desde as (semi)periferias**. 1. ed. Florianópolis: Editora Insular, 2021. P.169-201. Disponível

em: [https://gpepsm.paginas.ufsc.br/files/2021/12/Desigualdade\\_geocultura.pdf](https://gpepsm.paginas.ufsc.br/files/2021/12/Desigualdade_geocultura.pdf). Acesso em: 23 out. 2023.

VIEIRA, Pedro. China as the possible new hegemon: an assessment based on Giovanni Arrighi's theoretical framework. *In*: PENNAFORTE, Charles (org.). **The World System in transition: a panoramic view**. Pelotas, RS: Editora UFPel, 2022. p. 104-130. Disponível em: [http://www.guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/prefix/8538/1/The%20World%20System%20in%20transition\\_a%20panoramic%20view.pdf#page=104](http://www.guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/prefix/8538/1/The%20World%20System%20in%20transition_a%20panoramic%20view.pdf#page=104). Acesso em: 03 nov. 2023.

VIEIRA, Victor Carneiro Corrêa. A humilhação nacional como instrumento de construção da identidade e da estabilidade política na China. **Diálogos**, v. 22, n. 3, p. 128-148, 2018. Disponível em: [https://www.researchgate.net/profile/Victor-Carneiro-Correa-Vieira/publication/333561905\\_A\\_humilhacao\\_nacional\\_como\\_instrumento\\_de\\_construcao\\_da\\_identidade\\_e\\_da\\_estabilidade\\_politica\\_na\\_China/links/5cf43af992851c4dd0240898/A-humilhacao-nacional-como-instrumento-de-construcao-da-identidade-e-da-estabilidade-politica-na-China.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Victor-Carneiro-Correa-Vieira/publication/333561905_A_humilhacao_nacional_como_instrumento_de_construcao_da_identidade_e_da_estabilidade_politica_na_China/links/5cf43af992851c4dd0240898/A-humilhacao-nacional-como-instrumento-de-construcao-da-identidade-e-da-estabilidade-politica-na-China.pdf). Acesso em: 20 out. 2023.

WORLD SHIPPING COUNCIL. The Top 50 Container Ports. **World Shipping Council**, não datado. Disponível em: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>. Acesso em: 11 out. 2023.

WORLD STEEL ASSOCIATION. December 2022 crude steel production and 2022 global crude steel production totals. **World Steel Association**, Bruxelas, 31 jan. 2023. Disponível em: <https://worldsteel.org/media-centre/press-releases/2023/december-2022-crude-steel-production-and-2022-global-totals/>. Acesso em: 11 out. 2023.

WRIGHT, Richard. **The color curtain: a report on the Bandung Conference**. Cleveland: World, 1956.

ZAAR, Miriam Hermi; ÁVILA, Manuel-Blas García. La Nueva Ruta de la Seda y sus implicaciones económicas y geoestratégicas. **Geosul**, Florianópolis, v. 35, n. 77, p. 476-503, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/77250>. Acesso em: 06 set. 2023.

ZHANG, Jian. China's new foreign policy under Xi Jinping: towards 'Peaceful Rise 2.0'? **Global Change, Peace & Security**, v. 7, n.1, p. 5-19, 2015. Disponível em: [https://www.researchgate.net/profile/Jian-Zhang-29/publication/273793893\\_China's\\_new\\_foreign\\_policy\\_under\\_Xi\\_Jinping\\_towards\\_Peaceful\\_Rise\\_20/links/576ab26108aefcf135bd3d08/Chinas-new-foreign-policy-under-Xi-Jinping-towards-Peaceful-Rise-20.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Jian-Zhang-29/publication/273793893_China's_new_foreign_policy_under_Xi_Jinping_towards_Peaceful_Rise_20/links/576ab26108aefcf135bd3d08/Chinas-new-foreign-policy-under-Xi-Jinping-towards-Peaceful-Rise-20.pdf). Acesso em: 05 nov. 2023.