

A Nova Rota da Seda: A Convergência da Terra e do Mar na (Re)emergência da China

Paulo Duarte

Doutorado pela Université Catholique de Louvain, autor de *Metamorfoses no Poder: rumo à hegemonia do dragão?*
Doutorando na Université Catholique de Louvain e Investigador convidado na Cheng-chi University, Taipé

O texto aqui apresentado resulta do agregar dos vários temas abordados na palestra proferida pelo investigador Paulo Duarte, no passado dia 1 de Dezembro de 2016, no Instituto Internacional de Macau, em Macau. O autor agradece profundamente quer o convite, quer a amabilidade, simpatia e extraordinário acolhimento de que foi alvo no âmbito da palestra proferida, com um especial obrigado ao Dr. José Lobo do Amaral e ao Dr. Jorge Rangel.

A *Nova Rota da Seda* chinesa é denominada *Uma Faixa, Uma Rota*, incluindo uma componente terrestre e uma componente marítima (figura 1).¹ A *Nova Rota da Seda* chinesa assenta, entre outros aspetos, num reforço das relações económicas com a Ásia Central e a Europa. Tem em si subjacente a ideia da criação de um espaço económico suscetível de abranger um vasto mercado de aproximadamente 4,4 mil milhões de pessoas, ou 63 por cento da população mundial, com potencial para se tornar o mais longo e promissor corredor económico do mundo.

Mas quais as principais motivações e aspirações da China no seio da sua *Nova Rota da Seda*? Pequim vê

aí uma forma de encontrar novos mercados, reduzir as assimetrias de desenvolvimento entre as suas províncias costeiras e o interior pobre, bem como de preservar a estabili-

esta província continuará a fornecer ao resto do país os recursos naturais essenciais ao crescimento da sua economia. Considerando a proximidade do Xinjiang face aos países



Figura 1. A Nova Rota da Seda chinesa (mar e terra).

Fonte: <http://insight.amcham-shanghai.org/wp-content/uploads/OBOR1.png>

dade nacional e a das regiões vizinhas. E, nesse sentido, a *Nova Rota da Seda* é, em grande parte, guiada pela estratégia de desenvolvimento e estabilização do Xinjiang, que Pequim quer acautelar de toda a aspiração terrorista, garantindo que

centrasiáticos e o acesso do Xinjiang às águas quentes do Índico, os líderes políticos chineses adotaram a política do *Go West* complementada pelo que vários especialistas chamam de *diplomacia de infraestruturas* da China. Esta as-

¹ Embora a *Nova Rota da Seda* chinesa assente na criação de vários corredores marítimos e terrestres (ao invés de um só corredor terrestre e/ou marítimo), optei, na prática (para facilitar a compreensão do leitor), por apresentar o mapa da figura 1, embora consciente de que este é, por natureza, incompleto.

senta na construção de elos logísticos, que visam fazer das províncias remotas da China centros económicos na ligação entre Ásia e Europa. Uma outra razão que justifica a importância da *Nova Rota da Seda*, enquanto instrumento de defesa e promoção dos interesses chineses, tem que ver com o impulso que este projeto poderá trazer à economia chinesa, nomeadamente através da internacionalização da indústria de construção chinesa, incentivando as exportações, e atraindo o investimento para o interior do país. Por conseguinte, a *Nova Rota da Seda* constitui, metaforicamente, uma *via de dois sentidos*, quer por meio do estímulo à expansão das empresas chinesas mundo fora, quer no convite aos investidores estrangeiros a apostar no mercado chinês. A *Nova Rota da Seda* pode revelar-se uma alavanca importante face ao abrandamento da construção na China, proporcionando às empresas de construção chinesas oportunidades de rentabilidade promissora no estrangeiro.

Todos estes motivos são necessários para se compreender o interesse chinês na revitalização da *Rota da Seda*, embora haja uma outra razão, tão ou mais importante: a energia. Na verdade, a cooperação energética e a construção de infraestruturas serão novos motores para a cooperação entre a China e os países da Ásia Central. E, entre estes, destaquemos a especial importância do Cazaquistão no quadro da diversificação energética (exportador de petróleo



Figura 2. A linha férrea China-Ásia Central-Europa. Fonte: Lanjian & Wei, 2015.

e gás) e da *securitização*² física, bem como logística (enquanto ponte para o continente europeu).

A Nova Rota da Seda terrestre

Face aos demais elos de ligação no seio da *Nova Rota da Seda*, as redes ferroviárias revelam-se uma alternativa logística importante, suscetível de ajudar a China a reforçar os seus laços com os mercados europeus, através da construção de várias infraestruturas (por exemplo, linhas férreas de alta velocidade ao longo da Ásia Central), para escoar de forma mais eficiente os produtos chineses, proporcionando-lhes uma via complementar ao transporte aéreo (caro) e ao transporte marítimo (cuja morosidade é ainda agravada pelo forte congestionamento dos portos chineses). As mercadorias chinesas expedidas por comboio para a Eu-

ropa Ocidental demoram apenas 16 dias a chegar ao seu destino, enquanto o transporte marítimo necessita de aproximadamente cinco semanas, com atrasos, em alguns casos, significativos. A opção ferroviária permite uma *securitização* económica e logística mais eficaz no tratamento de mercadorias sensíveis à humidade, perecíveis ou de elevado valor, e dificilmente transportáveis por via aérea devido ao seu volume e/ou peso. A aposta na construção de ferrovias é tão ou mais premente na medida em que estas oferecem uma rota alternativa aos produtos chineses, permitindo-lhes chegar aos mercados europeus sem terem de transitar por território russo. A este respeito, alguns autores consideram que a principal razão de ser dos esforços chineses em desenvolver os corredores terrestres é evitar a Rússia, quebrando o monopólio

² O vocábulo '*securitizar*' é proveniente da *teoria da securitização* da célebre Escola de Copenhaga. *Securitizar* significa elevar determinado assunto da esfera da política dita *normal* ao da chamada *high politics*. Tal fenómeno verifica-se essencialmente quando se encontra em causa uma matéria (*ameaça* é a palavra mais indicada, segundo a Escola de Copenhaga) sensível aos interesses de determinado ator. Por exemplo, questões como a segurança energética, alimentar, mas também as disputas envolvendo a soberania territorial são, em geral, concebidas como pertencentes ao domínio das *high politics*, o que justifica que determinado ator (o caso da China) recorra a políticas dotadas de contornos de *exceção* (que podem envolver o uso da força militar, mas não necessariamente), bem como de um caráter temporário com vista à sua *de-securitização*, ou seja, ao seu regresso à esfera da política dita *normal*. Ver Buzan, Waever e de Wilde (1998) *Security-A New Framework for Analysis*, Colorado: Lynne Rinner Publishers, Inc., Boulder.

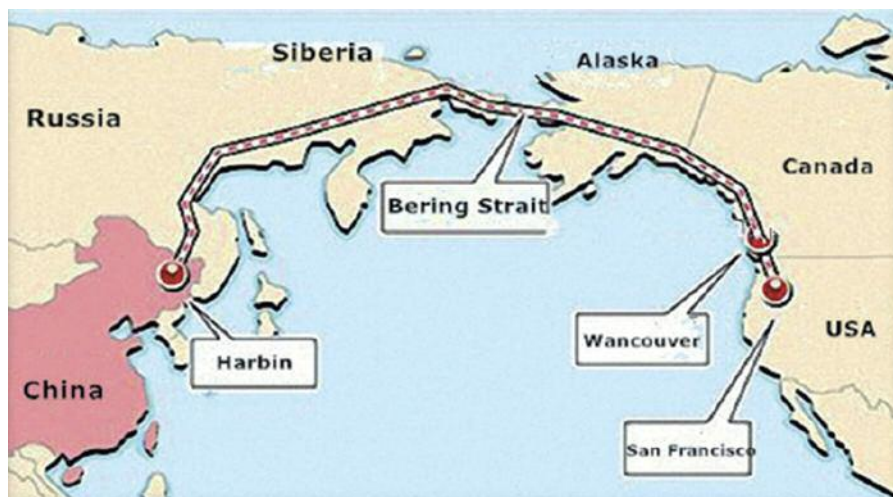


Figura 3. A linha férrea China-América do Norte. Fonte: Lanjian & Wei, 2015.

de que esta beneficia no trânsito de mercadorias entre Oriente e Ocidente (Sárvári e Szeidovitz, 2016). Mas porquê evitar a Rússia? Porque os decisores políticos chineses estão cientes de que se as relações entre a Rússia e a União Europeia se agravarem, o poder de Moscovo face a Pequim tenderia a aumentar significativamente. Ora, Pequim não beneficiaria de todo de uma tal conjuntura.

A utilização dos caminhos de ferro é um mecanismo de *securitização* extraordinário. Contudo, a *Nova Rota da Seda em Aço* não se confina à Ásia Central. Na verdade, ela consiste num projeto de carácter mundial, suscetível de revolucionar a infraestrutura de comunicações e transporte de pessoas e bens à escala planetária, literalmente. Embora seja prioritário para a China começar por *securitizar* o seu acesso ao continente europeu – o que permitirá ligar Londres a Pequim em apenas 48 horas (figura 2) – Pequim, aspira

a longo prazo, a desafios mais ambiciosos, como unir, por via férrea, a China à América do Norte³, ou, ainda, o Pacífico ao Atlântico⁴ (figuras 3 e 4). Dito isto, não é descabido especular que a estratégia chinesa nas próximas décadas (não anos) poderá não se limitar apenas a um reforço dos elos logísticos Oriente-Ocidente, mas, *lato sensu*, a uma aposta nos corredores que ligam a China ao resto do mundo, fazendo do país uma ‘mega-cidade’ global, para onde tenderão a convergir todos os caminhos.

Além das razões já enumeradas, os caminhos de ferro desempenham um papel de extrema importância ao nível da *securitização* militar e logística no seio da *Nova Rota da Seda* chinesa, na medida em que são parte da estratégia de defesa e projeção de poder da China na Eurásia, protegendo simultaneamente as linhas de abastecimento. A China está disposta a adotar ações militares proativas ao longo de vários tea-

tros. Neste sentido, a ‘*militarização*’ das vias férreas, no seio da *Nova Rota da Seda em Aço* chinesa, tem como objetivo assegurar uma célere mobilização de tropas em caso de necessidade. Este aspeto da *securitização* militar – associado à *Nova Rota da Seda* terrestre da China – torna os caminhos de ferro instrumentos estratégicos à disposição do Exército Popular de Libertação (EPL). Refira-se, a este respeito, que o EPL já utilizou o comboio de alta velocidade na China para o transporte de tropas, apontando a prática como um meio ideal de mobilização de pessoal e equipamento ligeiro no quadro de operações militares que não sejam de guerra.

Apesar das vantagens de uma *Nova Rota da Seda* que privilegia os caminhos de ferro, deve notar-se que o transporte marítimo ainda representa mais de 95% do comércio de mercadorias entre a China e a Europa. Mas ainda há uma questão relevante associada à otimização do potencial da ferrovia. Com efeito, se os comboios que ligam a China aos mercados europeus partem quase sempre cheios de mercadorias, no seu regresso à China, vêm frequentemente vazios. Tal deve-se, em parte, ao facto de a China comprar muito pouco às empresas europeias.

Não é descabido afirmar que a diferença nas bitolas ao longo do percurso ferroviário que liga a China à Europa ocidental também afeta a *performance* global da opção ferroviária como via de transporte. Os Estados da antiga União Soviética utilizam uma faixa larga com uma

³ Construindo, para o efeito, um túnel subaquático, com cerca de 200 Km, no Estreito de Bering. A linha inteira percorrerá, no total, cerca de 13 000 km, ligando Pequim, Nova York e mesmo Washington D.C., a uma velocidade de 350 km, em menos de dois dias (ver a figura 3).

⁴ A linha férrea *Dois Oceanos* refere-se ao projeto de construção de uma ferrovia suscetível de atravessar a América do Sul, ligando a costa do Perú (no Pacífico) à do Brasil (no Atlântico), percorrendo cerca de 5 000 km (ver a figura 4).



Figura 4. A linha férrea Dois Oceanos. Fonte: Lanjian & Wei, 2015.

de escoamento e transporte. Mar e terra são dois espaços geopolíticos e geoestratégicos complementares e interdependentes na formulação de uma estratégia holística de segurança energética.

Pequim apoia a construção de um canal através do istmo de Kra. Apesar de não ser recente, tal ideia tem como objetivo criar uma espécie de 'Canal do Panamá asiático' (com 102 km), num momento em que o congestionamento e insegurança no Estreito de Malaca se revelam altamente sensíveis. Com um tempo de construção de cerca de 8 a 10 anos, o Canal de Kra teria um impacto extraordinariamente positivo ao nível da segurança energética chinesa, encurtando o tempo e a distância de expedição entre o mar de Andaman e o mar da China Meridional respetivamente em 72 horas e em cerca de 1200 km (figura 5).

Contudo, a construção do dito canal é vista com uma certa suspeição por parte da Tailândia e de outros Estados da região. Na prática, o controlo de um canal no istmo de Kra gera apreensão quanto ao facto de Pequim vir a optar, quiçá, por recusar a passagem de navios ao seu critério, arrastando potencialmente a Tailândia para uma situação desagradável. Além disso, vários países da região demonstram profundas reservas quanto ao facto de a *Nova Rota da Seda* marítima vir a ser verdadeiramente *win-win* tanto para esses países como para a China.

Daqui resultam duas importantes consequências: apesar da especulação por parte de alguns meios de comunicação, o Canal de Kra é, no curto e médio prazo, inviável. Em segundo lugar, fruto da incerteza dos vizinhos face às (reais) intenções navais da China, a *Nova Rota da Seda* marítima tem registado

bitola de 1.520 mm, enquanto a China, o Irão, a Turquia e a Europa continental utilizam a bitola padrão (com 1.435 mm). Ora, daqui resulta que nos pontos de cruzamento entre os sistemas ferroviários, os contentores devem ser descarregados de um comboio e carregados para outro (usando rodas de calibres diferentes). Por conseguinte, é fundamental que as várias bitolas ao longo dos percursos ferroviários transasiáticos sejam harmonizadas numa única bitola, de forma a otimizar-se todo o potencial da *Nova Rota da Seda em Aço*, reduzindo o tempo de ligação entre Oriente e Ocidente. Por fim, a rede ferroviária transasiática deve ultrapassar um

dos seus maiores obstáculos: a burocracia. Com efeito, com os comboios a atravessar seis ou sete administrações ferroviárias diferentes, a simplificação dos acordos aduaneiros ao longo da rota é premente. Por outro lado, é fundamental que haja um combate eficaz à corrupção nos postos fronteiriços.

A Nova Rota da Seda marítima

Concomitantemente à aposta na revitalização dos corredores terrestres transasiáticos, a China tem vindo a dinamizar a promoção de uma *Nova Rota da Seda* marítima, que assenta na busca de acessos estratégicos a recursos naturais, mercados e vias



Figura 5. O Canal de Kra. Fonte: www.bangkokpost.com/print/584473/

avanços menos significativos que a *Nova Rota da Seda* terrestre, esta sim recebida com entusiasmo quer pelos países da região, quer pelo Ocidente. Apesar do ênfase que Pequim coloca nas vantagens da *Nova Rota da Seda* para os Estados-membros da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ANSA), a realidade é que, paradoxalmente, o agravamento das disputas marítimas no mar da China Meridional e a modernização da marinha de guerra chinesa têm vindo a aproximar os países da ANSA dos EUA, assistindo-se na região a uma corrida ao armamento naval.

À semelhança do que tem vindo a suceder com as vias férreas que integram a *Nova Rota da Seda* chinesa, a China também procura do-

tar as infraestruturas portuárias de uma dimensão militar, além da sua utilidade civil. Ora, *militarizar* os portos significa apetrechá-los com um conjunto de utensílios que lhes permitam servir para '*operações militares que não sejam de guerra*'. E que utensílios são esses? No caso da necessidade de mobilização de tropas chinesas para uma zona de instabilidade, como em África, sublinhemos a construção de aeródromos para uso militar e civil, com instalações de apoio associadas (terminais, hangares, armazenamento de combustível) capazes de suportar pesados aviões de transporte, bem como a modernização de instalações portuárias estratégicas. As *operações militares que não sejam de guerra* têm uma dupla vertente: defender os interesses da China no estrangeiro e providenciar

bens públicos à comunidade internacional.

Há um aspeto importante na forma como a China se serve da sua marinha de guerra para proteger os interesses chineses no mar. Contrariamente à marinha dos Estados Unidos, que utiliza uma abordagem essencialmente militarista, a *People's Liberation Army Navy* (PLAN) recorre a um modelo mais subtil, marcado por um misto de diplomacia e comércio, na forma como opera e acede aos portos marítimos estrangeiros. Esta é, na verdade, uma característica inerente a regimes como o do Partido Comunista chinês, no qual o Governo controla importantes entidades, de que são exemplo as *National Oil Companies*, ou grandes empresas de transporte marítimo, como a *China Ocean Shipping Company* (COSCO). O que quer isto dizer em termos de *securitização* no âmbito da *Nova Rota da Seda* marítima da China?

Dado que o Partido Comunista chinês controla entidades como a COSCO, a PLAN (braço armado do partido) tem, por conseguinte, acesso prioritário aos portos onde a COSCO está presente, tornando-se desnecessário para a China possuir bases navais permanentes, uma vez que a PLAN tem acesso a tais portos por outros meios. É, por conseguinte, compreensível que as empresas chinesas se mostrem ativas na construção, ampliação e gestão de portos um pouco por todo o mundo. O porto de Pireu, na Grécia, é um exemplo bastante ilustrativo a este respeito, não só pela extraordinária logística (já que este é o principal projeto de infraestruturas portuárias da China no Ocidente), mas também pela geopolítica a si subjacente, enquanto porta de entrada para os contentores chineses com destino à Europa.

O chamado *Colar de Pérolas* é fundamental no contexto da *militarização* da rede portuária, bem como da proteção dos corredores marítimos da *Nova Rota da Seda* chinesa. Uma vez que a China receia, em caso de conflito, um embargo petrolífero por parte dos Estados Unidos, Pequim tem apostado na criação de bases terrestres, responsáveis pela segurança das suas rotas de abastecimento. Trata-se de um 'litoral artificial', formado por pontos de apoio logísticos ao longo das principais rotas de navegação (desde o Myanmar até ao Estreito de Ormuz), que permite à China vigiar o Oceano Índico (figura 6).

que a cada tentativa chinesa de *securitizar* o acesso a portos-chave do Índico, Nova Deli responde, por sua vez, por meio de uma *contraofensiva* diplomática, de *soft power* (que inclui frequentemente o apoio económico aos Estados da região), no sentido de conter a *securitização* logística, energética e militar chinesa. Por conseguinte, o '*Colar de Pérolas*' assemelha-se a uma espécie de 'jogo do gato e do rato' entre China e Índia, em que cada potência procura conter os avanços da outra no Índico, sendo que os principais beneficiados desta competição geopolítica são os Estados como o Myanmar, Bangladesh, Maldivas,

Golfo de Aden, bem como nas restantes rotas marítimas que ligam o Índico ao Suez, explicam o aumento das atividades navais chinesas no Oceano Índico. Ou, pelo menos, explicam em parte, uma vez que tal presença oculta, no entanto, outra questão que vai muito além da luta contra a pirataria: o domínio dos canais de comunicação. Na verdade, assistimos atualmente a uma disputa tácita entre as grandes potências pelo controlo das rotas marítimas que vão desde o Estreito de Bab el Mandeb⁵ ao Estreito de Malaca, artérias do comércio mundial. Dito isto, a China, enquanto grande potência, quer projetar o seu poder, tanto mais que se trata de um país que não está diretamente presente no Oceano Índico. A pirataria marítima é, neste contexto, um argumento 'útil' para que Pequim se posicione mais facilmente numa região que é a zona de influência natural da Índia.

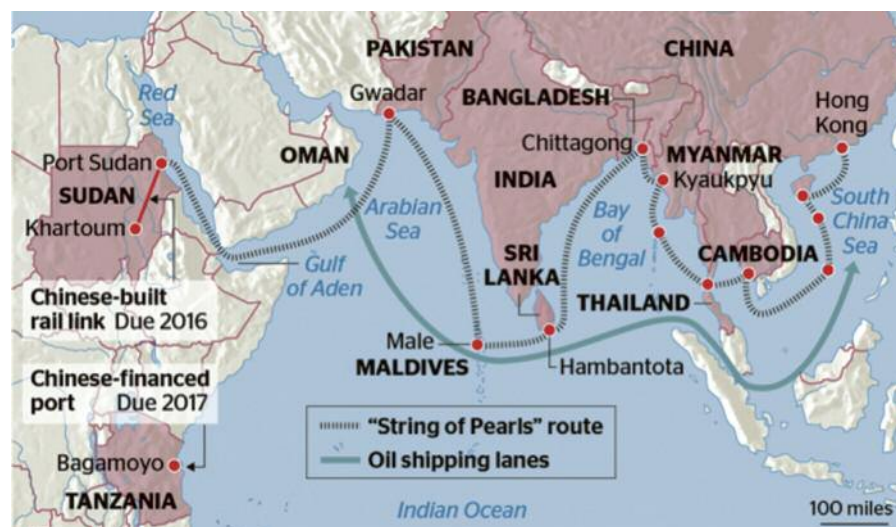


Figura 6. O '*Colar de Pérolas*'.

Fonte: <http://broadmind.nationalinterest.in/wp-content/uploads/2015/10/i-1444035160760.png>

Ao negociar tal projeto com os países do Oceano Índico – para garantir uma vigilância permanente das linhas marítimas do Índico, e a longa distância, das bases chinesas – a China está, contudo, a entrar numa esfera que a Índia entende ser o seu *estrangeiro próximo*. Daqui resulta,

Paquistão, Sri Lanka, Seychelles, que procuram maximizar os seus interesses económicos.

As incursões marítimas chinesas no Oceano Índico não são um fenómeno recente. As operações de combate à pirataria marítima no

Qualquer iniciativa em interpretar o que pretende a China do mar, o porquê de um *Colar de Pérolas*⁶ no Índico, os motivos que levam Pequim a modernizar a sua marinha, a construção de ilhas artificiais no Mar da China Meridional, ou, em sentido lato, a proteção das linhas marítimas, deve ter presente a evolução da doutrina naval chinesa. Na verdade, assistimos hoje a uma mudança física (no sentido de uma crescente modernização dos meios militares), que é acompanhada por uma evolução da reflexão estratégica. Esta inspira-se, por sua vez, nas teses do americano Alfred Mahan, segundo o qual o comércio necessita de uma marinha mercante e de uma marinha de guerra para a proteger, bem como de pontos de

⁵ Este estreito separa a Península Arábica de África e liga o Mar Vermelho ao Golfo de Aden, no Oceano Índico.

⁶ Embora o discurso e documentos oficiais chineses neguem categoricamente a existência de uma qualquer estratégia de *Colar de Pérolas*.



Figura 7. Gwadar e o Corredor Económico China-Paquistão. Fonte: ww.offiziere.ch/?p=26318

apoio (abastecimento e reparação) nas vias marítimas. A respeito destes pontos de apoio, comungo de uma via média (ou moderada) segundo a qual o modelo de instalação logística de dupla utilização é o mais sensato para apoiar futuras operações navais chinesas no Oceano Índico. Contudo, por que está a China interessada em algo mais do que meras instalações logísticas ao longo dos principais portos? Ou seja, como justificar que Pequim se prepare para inaugurar aquela que será a sua primeira base naval no estrangeiro (no Djibuti)? É uma questão complexa para a qual não existe uma resposta evidente, já que o próprio discurso e documentos oficiais chineses são extremamente opacos e lacónicos em determinadas questões-chave.

Acredito que apesar de os portos marítimos no Oceano Índico poderem vir a satisfazer as necessidades da marinha de guerra chinesa, a sua utilização tenderá a ser em grande

parte reativa, baseada no receio de Pequim face à conjuntura regional, em vez de se pautar por uma estratégia (bem) planeada. Por fim, defendendo a via moderada de que a *Pax Sinica* – no caso do Oceano Índico – pressupõe uma crescente *militarização* das linhas marítimas, contudo relativamente subtil e gradual, tendendo a acompanhar a expansão da atividade comercial chinesa. No quadro dos esforços de *securitização* inerentes ao *Colar de Pérolas*, que é, por sua vez, uma componente importante da *Nova Rota da Seda* marítima chinesa, considero pertinente falar de duas ‘pérolas’ particularmente relevantes: Gwadar e Djibuti.

Gwadar é um dos portos do Índico, com ligações por terra ao flanco ocidental e meridional da China, suscetível de ajudar o Império do Meio a evitar (ou, pelo menos, mitigar) as consequências do chamado ‘dilema de Malaca’. Além da dinamização económica, o *Corredor Económico*

China-Paquistão (figura 7), que ligará Kashgar, no Xinjiang, ao porto de Gwadar no Paquistão pressupõe, igualmente, uma *securitização* física/militar do Xinjiang. De facto, ao proporcionar ao Xinjiang um acesso ao mar – contribuindo simultaneamente para fazer de Kashgar e de Gwadar importantes *hubs* comerciais – Pequim concebe o *Corredor Económico China-Paquistão* como um instrumento suscetível de atenuar os sentimentos separatistas que minam a estabilidade do Xinjiang. Note-se também que o Paquistão proporciona à China um corredor de comércio e energia, por Gwadar, através do qual o petróleo proveniente do Médio Oriente – e armazenado em refinarias em Gwadar – chegará à China através de oleodutos e caminhos de ferro. Este corredor oferece um trajeto mais curto entre a Ásia Ocidental e a China, o que permitirá poupanças consideráveis quer em tempo, quer em despesas de frete, uma vez que a rota atual para o transporte de petróleo desde a Ásia ocidental até aos portos do leste da China, através do Estreito de Malaca, é de cerca de 12 000 km. Acresce ainda um percurso de 3 500 km, por via terrestre, desde os portos chineses até ao Xinjiang. Comparativamente, a rota Gwadar - Xinjiang é de apenas 3 000 km.

Em termos de ‘operações militares que não sejam de guerra’, a logística inerente ao *Corredor Económico China-Paquistão* pode contribuir para que a China *securitize* os seus interesses, através de uma rápida mobilização de tropas e equipamento militar, a partir dos portos marítimos para o interior, ou desde os caminhos de ferro em direção aos portos e, posteriormente, para navios que se deslocarão, em seguida, para um teatro de guerra *offshore*. Ainda no plano militar, Gwadar po-

derá proporcionar um posto de observação – e inclusive um ponto de apoio – para o Exército Popular de Libertação, uma vez que está estrategicamente localizado fora do Estreito de Ormuz, através do qual circula 40 por cento do tráfego petrolífero mundial. Podemos resumir os interesses da China face ao porto de Gwadar em três grandes objetivos: solidificar os seus laços com o Paquistão, diversificar e aumentar a segurança das suas rotas para a importação de petróleo e gás natural, e expandir a sua presença no Oceano Índico.

Adotando uma postura crítica (que admite o contraditório), julgo ser pertinente apresentar a visão oposta, ou seja, a de que Gwadar não é tão fundamental quanto possa, eventualmente, parecer no âmbito da *Nova Rota da Seda* chinesa. Faço-o, todavia, sem tomar partido por nenhuma das visões em confronto, pois estou convicto de que as duas se complementam. Dito isto, alguns especialistas acreditam que mais do que fazer parte do referido *Colar de Pérolas* da China, Gwadar tenderá, ao invés, a ser um *colar de perigos* para a China. Com efeito, de entre os obstáculos a que Gwadar se venha a tornar um centro económico chinês, destaque-se a insurgência no Baluquistão (onde Gwadar se situa) e por onde passarão os oleodutos e gasodutos propostos, e também o facto de vários líderes tribais se oporem ao investimento externo em larga escala, temendo que tal traga um afluxo de estrangeiros. Mas existem outras barreiras: a corrupção endémica, a instabilidade política, os atrasos ao nível da burocracia no Paquistão, as recorrentes falhas de eletricidade no país e um historial de não pagar o dinheiro prometido aos credores externos. Perante estes inconvenientes, alguns especia-

listas sugerem que, caso a China pretenda utilizar um porto paquistanês para fins militares, o porto de Karachi é uma alternativa perfeitamente viável face a Gwadar, embora, do ponto de vista estratégico tenha como desvantagem a sua proximidade relativamente à Índia. Em conclusão, para os partidários desta visão – que critica a sobreavaliação da importância de Gwadar para a China – o porto ainda tem um longo caminho a percorrer antes de estar plenamente operacional enquanto instalação de trânsito internacional.

ritimas. Com efeito, a localização geográfica de Djibuti confere-lhe, como fronteiras marítimas, o Mar Vermelho e o Golfo de Aden, artérias cruciais no trânsito de navios em rota de/para África, Ásia e Europa (figura 8).

Do ponto de vista técnico-logístico, a primeira base militar chinesa no estrangeiro será edificada num país (o Djibuti, cuja área é menor que a da cidade de Chicago) que alberga simultaneamente outras forças militares estrangeiras – francesas, japonesas, alemãs, italianas e ameri-



Figura 8. Mapa do Djibuti. Fonte: www.bbc.com/news/world-africa-33115502

Analisemos agora a importância de Djibuti no âmbito da *Nova Rota da Seda* marítima da China. A escolha de Djibuti para hospedar a primeira base naval chinesa no estrangeiro tem em si subjacente uma lógica de *securitização* logística, comercial, energética, política, militar e de *soft power*. Antes de mais, a escolha do local – no Corno de África – encaixa geostrategicamente nas operações de combate à pirataria marítima e, portanto, de proteção das linhas ma-

canas. O que explica que este local de África seja (tão) atrativo para as potências militares mundiais? Por um lado, a relativa estabilidade de que beneficia o Djibuti face a um enquadramento securitário regional consideravelmente volátil. Por outro, a já referida localização geográfica do país, estratégica não só no âmbito da proteção das linhas marítimas, como também terrestres. Além de a geografia ter inquestionavelmente determinado a escolha

do Djibuti, por parte da China, acrescenta-se que a partir de Djibuti, os aviões de patrulha marítima chineses poderão sobrevoar a maior parte da Península Arábica e do norte e centro de África sem reabastecer.

A construção da primeira base militar da China no estrangeiro (neste caso, Djibuti) proporciona certamente várias leituras geopolíticas, as quais são, por sua vez, influenciadas pelo prisma de valores, entre outros. No entanto, qualquer iniciativa em interpretar os motivos que levam a China a modernizar a sua marinha, ou a construir 'ilhas artificiais', ou, em sentido lato, a *securitizar* as linhas marítimas, deve ter presente a evolução da doutrina naval chinesa a que anteriormente nos referimos. De entre os elementos que atestam um *continuum* lógico da *securitização* dos interesses navais (e que ajudam a perceber a razão de ser de uma base naval chinesa, assim como o porquê de um segundo porta-aviões chinês) atentemos, em especial, no conteúdo do 12º Plano Quinquenal, que traz uma nova perspetiva sobre o mar. O 12º Plano Quinquenal reflete, na prática, a necessidade de o país garantir a segurança das linhas marítimas. A China, que até então havia privilegiado a terra sobre o mar, passaria a ser um Estado *híbrido* terra-mar, reconhecendo que terra e mar são complementares.

Em termos operacionais, Pequim investe cada vez mais numa estratégia de *sea denial*⁷, afastando-se gradualmente, por conseguinte, da simples defesa das costas chinesas. Mas, para realizar operações mili-



Figura 9. A 1ª e 2ª Cadeia de Ilhas. Fonte: www.nippon.com/en/editor/f00021

tares em oceano aberto (o que requer uma *marinha de águas azuis*⁸), existem algumas etapas quantitativas, qualitativas, espaciais e temporais que devem ser gradualmente ultrapassadas. É por isso que o Pacífico Sul, embora remoto, é importante no contexto da proteção das linhas marítimas e da dita projeção de poder. Com efeito, num contexto em que a marinha

chinesa já indicou a sua intenção de operar regularmente para além da *primeira cadeia de ilhas*, que separa os mares do Sul da China, da China Oriental e Amarelo, do Oceano Pacífico, as ilhas do Pacífico servem como uma *segunda cadeia de ilhas*, suscetíveis de restringir a liberdade de manobra global da marinha do Exército Popular de Libertação (figura 9). Por conse-

⁷ *Sea denial* é um termo militar que designa as tentativas de negar a um inimigo a capacidade de utilizar o mar (geralmente através de bloqueios navais e/ou portuários). Trata-se de uma estratégia muito mais fácil de executar do que a do *sea control*, uma vez que requer a simples existência de uma marinha.

⁸ Ou seja, uma marinha capaz de operar em alto mar.

guinte, do ponto de vista geoestratégico, a superação espacial da *segunda cadeia de ilhas* é essencial para a China. Por um lado, porque num potencial cenário de hostilidade, ela permitirá a Pequim impedir qualquer tentativa de contenção da sua marinha de guerra (por parte de uma potência rival) e, por outro lado, porque o controlo da *segunda cadeia de ilhas* é indispensável à transformação da marinha chinesa na dita '*marinha de águas azuis*' (figura 9).

Embora a literatura foque predominantemente as vias marítimas convencionais como as artérias, por excelência, do comércio mundial, a verdade é que as alterações climáticas (o célere derretimento do gelo polar) têm vindo a captar gradualmente a atenção dos especialistas para a eventual possibilidade de os navios mercantes poderem utilizar uma rota polar, em complemento às vias marítimas ditas 'tradicionais'. Contudo, as visões sobre a eficiência da rota marítima do Ártico nem sempre se afiguram consensuais. Com efeito, não obstante ser inquestionável que a travessia do Ártico diminui (em cerca de quarenta por cento) a distância entre Xangai e a Europa, a verdade é que esta é uma visão demasiado redutora de avaliar os benefícios de uma potencial *Nova Rota da Seda* polar. Importa, pois, considerarmos outros fatores para se compreender por que é que alguns autores se mostram cétricos face às '*vantagens*' que o cruzamento marítimo do Ártico pode proporcionar aos navios mercantes chineses. Por exemplo, Varga (2013) estima que a navegação no Ártico não será economicamente viável mesmo sob condições ideais. Outros especialistas, tais como Vidal, sublinham que até 2040 continuará a ser mais económico efetuar trocas comerciais entre a Europa e



Figura 10. A Rota do Mar do Norte (a azul).

Fonte: <http://undertheangsanatree.blogspot.tw/2014/09/the-northern-sea-route.html>

o Oriente através do canal de Suez, desmotivando, por conseguinte, o uso de uma rota polar em detrimento das linhas marítimas convencionais. Esta tese contraria a visão otimista da utilização da chamada *Rota do Mar do Norte*, segundo a qual além da redução do tempo de viagem (12 a 15 dias menos) comparativamente à rota tradicional do Suez, a utilização da *Rota do Mar do Norte* permitiria ainda aliviar o tráfego marítimo no Suez, bem como nos vários portos ao longo da rota convencional que liga a China à Europa.

O especialista Malte Humpert (2013) desvaloriza a importância da *Rota Marítima do Norte* (a azul, na

figura 10), argumentando que as rotas marítimas do Ártico não serão capazes de competir com as grandes rotas de comércio mundiais, tendendo a permanecer apenas vias de transporte sazonais. Humpert (2013) defende que a construção iminente de navios porta-contentores de última geração irá proporcionar uma economia de escala bastante melhorada e reduzirá os custos ao ponto de a navegação do Ártico não ser economicamente viável mesmo em condições ideais. Acrescente-se que existem poucos portos ao longo da *Rota Marítima do Norte*, bem como escassos meios de salvamento e cartas marítimas suficientemente avançadas. Além disso, no Mar de Laptev, por

exemplo, existem dois estreitos que limitam o calado dos navios a 12-15 metros, o que impede que a nova geração de navios de carga – com um comprimento de mais de 366m, uma largura de mais de 49m e um calado superior a 15,2m – possa utilizar a rota marítima polar.

Em caso algum a travessia do Ártico deve substituir-se integralmente às rotas marítimas convencionais. No meu entendimento, quer as rotas marítimas tradicionais, quer as polares devem ser entendidas numa perspectiva de complementaridade. Não quero com isto excluir radicalmente a eventual utilidade sazonal de uma rota marítima polar, mas, por ora, num contexto de *devir* tecnológico e climático, parece ser demasiado imprudente tirar conclusões sobre matérias que ainda carecem, no curto e médio prazo, de mais experimentação.

Notas finais

Apesar da apreensão da Índia face ao chamado *Colar de Pérolas*, não considero que este seja um comportamento ‘anormal’ numa grande potência como a China. Na verdade, se tivermos em conta a (re)emergência chinesa e o forte nacionalismo que marcam a China da atualidade, é exatável que o país conceba o Oceano não só como um instrumento de *securitização* energética, já que a esmagadora maioria do petróleo que importa por ele transita, mas também como um meio de projeção de poder. E, neste sentido, a China adota um comportamento semelhante ao que outras potências marítimas tiveram no passado. Muito se especula sobre a natureza dos interesses chineses no porto de Gwadar e naquela que será a primeira base naval chinesa no estrangeiro (Dji-

buti). Contudo, o grande ‘efeito surpresa’ que tal despoleta, no meu entendimento, não reside tanto no desejo de construir bases no estrangeiro, mas sim no facto de a política externa chinesa ser, na sua essência, uma política de não-interferência. Mas, mesmo aqui, há que ter prudência. De facto, embora a ‘nova’ China de Xi Jinping já tenha dado provas de que a sua conceção das Relações Internacionais é dinâmica e pragmática, não será admissível que o país se preocupe em proteger a diáspora e interesses chineses mundo fora?

Neste sentido, encaro Djibuti não como uma verdadeira base militar, nem como uma espécie de provocação belicista ao domínio militar de potências como os EUA, mas mais como uma instalação logística suscetível de servir para *operações militares que não sejam de guerra*, e enquanto símbolo do interesse legítimo de uma potência que se preocupa em *securitizar* os fluxos energéticos numa região minada pela pirataria marítima. Em última análise, a *Nova Rota da Seda* chinesa almeja a (re)emergência pacífica de uma China nostálgica de um passado de feitos gloriosos, embora imbuída de um nacionalismo exacerbado e de uma busca da legitimação de um regime cuja continuidade e credibilidade são inquietantes. Nesse sentido, a *Nova Rota da Seda* é feita não só de infraestruturas e investimentos, de conectividade e de ‘sede’ de recursos, mas também de uma *narrativa* que o Governo compõe para ‘consumo interno’, e para apaziguar os receios da comunidade internacional face às intenções da China neste século.

A nível económico, a China pretende proporcionar *momentum* ao seu *yuan* face ao dólar americano.

A China quer (re)aproximar a Europa do *Heartland* de Mackinder, enfraquecendo assim o longo *momentum* transatlântico. Ao nível militar, os caminhos de ferro permitem uma projeção de *hard* e *soft power* extraordinários, sendo capaz de mobilizar o Exército Popular de Libertação para teatros vários, em *operações militares que não sejam de guerra*. Por sua vez, no plano marítimo, Gwadar e Djibuti são pontos de apoio logísticos para uma marinha de guerra que, inspirada em Mahan, necessita de proteger a marinha mercante e de superar a *primeira* e *segunda cadeia de ilhas*. Ao nível político, a *Nova Rota da Seda* é uma narrativa que o Partido Comunista chinês constrói para legitimar a sua continuidade. A *One Belt One Road* é a resposta de uma China pragmática e nostálgica face à instabilidade interna e à desaceleração económica, proporcionando margem de manobra a uma China que marcha rumo a Ocidente, num contexto em que o seu flanco leste se encontra mergulhado em tensões com os vizinhos (nos mares da China meridional e oriental).

Não obstante o projeto da *Nova Rota da Seda* estar nos seus primórdios, há várias questões relevantes que o mundo necessita ver respondidas, dado o seu impacto económico, político, cultural e geoestratégico. Uma dessas questões, que no imediato me vem ao espírito, tem que ver com a possibilidade, a longo prazo – à medida, portanto, em que a *Nova Rota da Seda* chinesa progredir – de o dólar e outras moedas internacionais, principalmente as regionais (da periferia asiática da China) virem a ser substituídas pelo yuan, a moeda chinesa. Uma só moeda faz todo o sentido enquanto facilitador das trocas comerciais. Outra questão, a qual me

incomodou particularmente no 'Silk Road Economic Belt Cities International Forum'⁹, no qual estive presente a convite da Embaixada da China em Portugal, enquanto orador¹⁰ – por ter sido repetida várias vezes, quer pelo ex-Primeiro Ministro espanhol José Rodríguez Zapatero, quer por outros convidados e/ou oradores.

Passo a explicar. Creio que os chineses, mas também outros, terão ficado com a percepção de que o fim da longa linha ferroviária entre Oriente e Ocidente é Madrid. Não! Portugal tem de estar atento. Só estavam dois portugueses no Fórum de Yiwu, eu e o Dr. Rui Lourido, Presidente do Observatório da China em Portugal, sendo que ambos fizemos questão de desmistificar a ideia de que a Europa continental (não me refiro às regiões insulares)

termina em Espanha. Em vez de Madrid, é Lisboa que deve reter a atenção dos decisores políticos chineses, na medida em que Lisboa possui portos marítimos, fluviais, aeroportuários, rodoviários e ferroviários. É em Lisboa (e não em Madrid) que a Europa continental abraça o Atlântico, ora rumo a África, ora rumo às Américas. Lisboa pode perfeitamente servir de centro logístico/rede multimodal no âmbito do esforço chinês de ligar os povos e as culturas num projeto de prosperidade coletiva e *win win*.

Termino com uma recomendação (construtiva, espero) com vista ao sucesso da *Nova Rota da Seda* chinesa. É fundamental que a língua ou línguas não sejam uma barreira ao projeto chinês. O mundo deve ousar aprender o mandarim (por muito exigente que este seja), implemen-

tando cursos vários nas universidades, mas também ao nível escolar, já que o mandarim é uma língua de futuro. Porém, o esforço deve ser mútuo. Do que pude constatar aquando das minhas deslocações à China, é igualmente crucial que os chineses melhorem o seu inglês (não me refiro apenas ao chinês comum, mas também, e essencialmente, aos funcionários públicos, hoteleiros, logísticos, forças de segurança nas ruas, entre outros). Ainda há muita dificuldade para um chinês em falar ou compreender o inglês. Temo que se não forem feitas diligências mútuas, num esforço coletivo para se ultrapassar as barreiras linguísticas, o comércio e o *Grande Projeto* chinês possam apenas produzir ganhos parciais, quando o que se pretende é, no fundo, rentabilizar ao máximo os proveitos de uma cooperação coletiva. ■

⁹ Que teve lugar nos dias 18 e 19 de junho de 2015, em Yiwu, uma cidade na província chinesa de Zhejiang, a cerca de 300 Km de Xangai.

¹⁰ Fui falar sobre a construção do mega-canal de Nicarágua, por parte da China.

Bibliografia

Buzan, B.; Waever, O. & de Wilde, J. (1998) *Security – A New Framework for Analysis*, Colorado: Lynne Rinner Publishers, Inc., Boulder.

Figura 1, <http://insight.amcham-shanghai.org/wp-content/uploads/OBOR1.png>

Figuras 2, 3 e 4, Lanjian, C. et Wei, Z. (2015). "China OBOR in Perspective of High-speed Railway (HSR) - Research on OBOR Economic Expansion Strategy of China". *Advances in Economics and Business*, vol. 3, n° 8, pp. 303-321.

Figura 5, www.bangkokpost.com/print/584473/

Figura 6, <http://broadmind.nationalinterest.in/wp-content/uploads/2015/10/i—e1444035160760.png>

Figura 7, www.offiziere.ch/?p=26318

Figura 8, www.bbc.com/news/world-africa-33115502

Figura 9, www.nippon.com/en/editor/f00021

Figura 10, <http://undertheangsanatree.blogspot.tw/2014/09/the-northern-sea-route.html>

Humpert, M. (2013). "The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China". The Arctic Institute, Washington D.C. November, pp. 1-19.

Sárvári, B. & Szeidovitz, A. (2016). "The Political Economics of the New Silk Road". *Baltic Journal of European Studies*. Tallinn University of Technology, vol. 6, n° 1, pp. 3-27.

Varga, P. (2013). "Ice-free Arctic won't attract more Chinese shipping: report". NUNATSIAQonline, November 21, http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674ice-free_arctic_wont_attract_more_chinese_shipping_report/