

# A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico

---

*The New Silk Road and the remaking of the sinocentric system*

DOI: [10.5752/P.2317-773X.2016v4.n3.p25](https://doi.org/10.5752/P.2317-773X.2016v4.n3.p25)

Diego Pautasso<sup>1</sup>  
Carlos Renato Ungaretti<sup>2</sup>

Recebido em: 13 de janeiro de 2017

Aprovado em: 08 de março de 2017

1. Doutor e mestre em Ciência Política. Professor de Relações Internacionais da UNISINOS. ORCID: [orcid.org/0000-0002-2393-1903](https://orcid.org/0000-0002-2393-1903)

2. Bacharel em Relações Internacionais pela ESPM-Sul e estudante de História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). ORCID: [orcid.org/0000-0002-1599-2941](https://orcid.org/0000-0002-1599-2941)

## RESUMO

O presente artigo tem como finalidade analisar os principais projetos da Iniciativa OBOR (Um Cinturão, Uma Estrada) - também conhecida como Nova Rota da Seda - e suas consequências para a integração regional. O argumento principal é de que o êxito na implantação da Iniciativa OBOR ampliaria e aprofundaria o sistema sinocêntrico. Ou seja, a crescente assertividade da política externa chinesa revela uma disposição do país de influência não somente sobre a dinâmica de integração da Eurásia, mas de influenciar de maneira mais decisiva sobre as novas configurações de poder no mundo.

**Palavras-Chave:** China. OBOR. Sistema Sinocêntrico.

## ABSTRACT

The purpose of this article is to analyze the main projects of the OBOR (One Belt, One Road) initiative - also known as the New Silk Road - and its consequences for regional integration. The main argument is that successful implementation of the OBOR Initiative would broaden and deepen the synocentric system. That is, the growing assertiveness of Chinese foreign policy reveals a willingness of the country not only to influence Eurasian integration dynamics, but to influence more decisively the new power configurations in the world.

**Keywords:** China. OBOR. Sinocentric System.

## Introdução

Não parece mais estar em discussão o fato de a China estar em uma ascensão acelerada em seu desenvolvimento e poder globais. As controvérsias são sobre a dinâmica dessa ascensão e seus efeitos para a região e o ordenamento internacional. Nesse sentido, tudo indica que a Iniciativa OBOR (*One Belt, One Road*), também chamada de Nova Rota da Seda, deverá ser um divisor de águas dessa ascensão chinesa. O acelerado desenvolvimento econômico tem impulsionado o fortalecimento das capacidades estatais da China e, com efeito, ampliado seu peso nos assuntos internacionais.

Já havíamos sugerido em outro estudo o crescente papel da China como pivô dos processos de integração da Ásia, com a tendência de conformação de um sistema sinocêntrico. Por sistema sinocêntrico entendemos (re)afirmação da China como centro polarizador do Leste da Ásia, capaz de assumir a liderança tanto dos mecanismos formais quanto dos informais da integração regional – recriando uma liderança que remonta aos períodos dinásticos. Em outras palavras, após a Guerra Fria, a herdeira da URSS perdeu sua ascendência sobre os países socialistas do Sudeste Asiático, o Japão foi perdendo sua condição de polo econômico da Ásia Oriental e os EUA concentraram esforços militares no Grande Oriente Médio. Com efeito, a dinâmica econômica e o protagonismo político da China a transformou no centro dos fluxos de riqueza e de tomada de decisão das principais iniciativas diplomáticas em termos de integração (Organização para a Cooperação de Xangai, ASEAN+1, OBOR), bancos de fomentos (AIIB), etc. (PAUTASSO, 2011).

A Iniciativa OBOR representa a potencialização da dialética entre desenvolvimento nacional e a assertividade internacional da China. Assim, o argumento central do presente artigo é que essa política chinesa de integração eurasiática tende a consolidar a recriação do sistema sinocêntrico. O eventual êxito dessa proposta do governo chinês seria projetar a liderança da China e deslocar o domínio estadunidense na região, alterando substantivamente a configuração de poder no mundo. Para tanto, organizamos o artigo de modo a abordar na primeira parte as mudanças no padrão de inserção internacional e a criação da Iniciativa OBOR. Na segunda, buscamos detalhar os principais projetos (corredores de desenvolvimento) da Iniciativa OBOR e seus principais desdobramentos regionais. Por fim, sustentamos a ideia principal sobre o papel da Nova Rota da Seda na consolidação do sistema sinocêntrico, bem como seu papel para as novas configurações de poder no mundo.

## As mudanças da política externa chinesa e a iniciativa OBOR

A Terceira Plenária do 11<sup>a</sup> Comitê Central do Partido Comunista Chinês (1978) definiu as diretrizes da política de Reforma e Abertura, representando uma correção de rumos na “modernização socialista” (KISSINGER, 2011). Essa correção buscava reorganizar “as prioridades chinesas para responder ao atraso econômico, ao caos político e ao isolamento internacional do país” (PAUTASSO, 2011, p.168). A prioridade dada à reconstru-

ção nacional – e as consequentes vulnerabilidades domésticas – foi conduzida por um padrão *low-profile* de atuação externa (PINTO, 2014).

Embora haja autores que questionem a maior assertividade da política externa chinesa (JERDEN, 2014), nos parece mais plausível a noção de que a participação chinesa nas instituições de governança global vem, desde a abertura econômica, crescendo de forma “extensa e intensa” (LIU, 2014), implicando na reorientação da diplomacia chinesa no que tange ao comportamento do país nas organizações regionais e internacionais. Além da Iniciativa OBOR, tem sido expressiva a pressão para a reforma de organismos multilaterais como o Fundo Monetário Internacional (FMI); liderança em processos de integração regionais como OCX e ASEAN+1; promoção de novos arranjos financeiros como Banco Asiático de Investimentos em Infraestrutura (AIIB) e o Novo Banco de Desenvolvimento dos BRICS (NDB/BRICS); participação em importantes coalizões diplomáticas como os G20 Financeiro e Comercial; engajamento em agrupamentos de impacto político internacional como o BRICS, entre outros.

Se é possível reconhecer que há uma simbiose entre desenvolvimento e aumento de influência global, a China busca um equilíbrio entre assumir a responsabilidade de grande poder, por um lado, e se concentrar em seu núcleo estreitamente definido de “interesses fundamentais”, tais como o desenvolvimento e a integridade territorial (ZHAO, 2011). Ocorre que na medida em que há uma dialética entre desenvolvimento nacional e assertividade internacional – e isso não é exclusivo da trajetória chinesa –, os “interesses fundamentais” vinculam-se à inserção internacional. Primeiro, são aprofundados os laços com a economia mundial, desde a dependência por recursos naturais e mercados, até a defesa dos interesses ligados a seus investimentos no exterior. Segundo, os outros países demandam um maior envolvimento da China no financiamento, cooperação e coordenação política globais. Por fim, como as capacidades estatais foram potencializadas, o país passa a reivindicar e atuar junto à governança global para mudar o equilíbrio de poder a seu favor.

Neste sentido, a República Popular da China (RPC) passou a década de 1990 integrando-se as instituições regionais e internacionais, movendo-se da “passividade e da suspeita para um compromisso proativo nos regimes e organizações regionais” (SHAMBAUGH, 2013, p. 97). Por outro lado, a diplomacia bilateral chinesa é extremamente ativa, configurando uma ferramenta alternativa às dificuldades encontradas no exercício de liderança e defesa do interesse nacional nos espaços de caráter multilateral (SHAMBAUGH, 2013). A utilização deste instrumento de política externa representa uma tentativa de redefinir a posição da RPC no contexto de um sistema internacional marcado pelo constante reordenamento de forças.

Na última década, é perceptível a crescente assertividade da China na arena internacional. Até então, a retórica oficial dos líderes do Partido Comunista Chinês (PCC) centrava-se em ideias-força voltadas ao desenvolvimento nacional. A noção de *ascensão pacífica* cunhada em 2003 – e logo depois abandonada – foi a primeira manifestação no sentido da projeção internacional da China. A partir da crise de 2008 e com a liderança de Xi Jinping, a RPC passou a adotar estratégias e abordagens de caráter

3. De acordo com Daojiong (2015, p.88), os pilares do “sonho chinês” são harmonia, estabilidade, paz e geração de riquezas. Ao considerar o desejo e o direito particular de todas as nações, Daojiong (2015) também acredita que o “sonho chinês” deve ser encarado como um convite aberto para cooperação mútua. Além disso, Shen (2015) observa que, enquanto Hu Jintao sublinhava o “desenvolvimento pacífico”, Xi Jinping se utiliza do nacionalismo e do “sonho chinês” para se diferenciar dos seus predecessores

mais assertivo, evidenciado nas concepções em torno do *Chinese Dream*<sup>3</sup> e nas recentes iniciativas da diplomacia econômica chinesa, notadamente voltada à formatação de uma nova arquitetura financeira global (PAU-TASSO, 2015) e à construção da Nova Rota da Seda.

O processo de redesenho da ordem econômica mundial (ARRIGHI, 2008) e os desafios decorrentes da crise financeira de 2008 impuseram à China um protagonismo cada vez mais ativo nas instituições internacionais e regionais, adquirindo, em contrapartida, maiores responsabilidades para com estas instâncias multilaterais (JIEMIAN, 2015, p. 5). As novas diretrizes para a sua política externa, que foram discutidas no 18<sup>a</sup> Congresso do PCCh (2012), reforçam o discurso de contribuir para o desenvolvimento econômico do continente (JIEMIAN, 2015) e, ademais, sinalizam uma atuação diplomática de “grande potência com características chinesas” (KEJIN e XIN, 2015). Em suma, é possível assinalar que “questões domésticas e relações externas encontram-se interligadas”, demandando da China “uma estratégia mais aberta e proativa” (KEJIN e XIN, 2015, p.48).

Desse modo, sugerimos que a Iniciativa *One Belt, One Road* (OBOR) representa uma *ampliação e aprofundamento* de proatividade da China na configuração da dinâmica de integração regional. Antes centrada num vetor a leste (ASEAN+1) e outro a oeste (OCX), agora alcança grande parte da Europa, Oriente Médio e até África. É nitidamente um *transbordamento* do protagonismo diplomático chinês e um *alargamento do sistema sinocêntrico*. E, naturalmente, assumir maior protagonismo implica em definir novo escopo de prioridades e lidar com os novos conflitos de interesses decorrentes dessas responsabilidades ampliadas.

Tais propostas começaram a ser veiculadas a partir das visitas de Xi Jinping à Ásia Central e ao Sudeste Asiático, em setembro e outubro de 2013. Após anunciar o desejo de construir um novo Cinturão Econômico no Cazaquistão, Xi Jinping participou do 13<sup>a</sup> encontro da OCX, em Bishkek, e ainda foi à Rússia para participar do encontro de cúpula do G-20 (SZCZUDLIK-TATAR, 2013). E, durante o mesmo discurso em que sinalizou as propostas da Nova Rota da Seda Marítima, no parlamento da Indonésia, Xi Jinping também anunciou a criação do AIIB e, pouco mais de um ano depois, estabeleceu a criação do Fundo da Nova Rota da Seda (US\$ 40 bilhões).

Em março de 2015, foi elaborado um “plano de ação<sup>4</sup>” através do trabalho conjunto de três agências governamentais – Ministério de Relações Exteriores, Ministério do Comércio e Comissão Nacional de Reforma e Desenvolvimento (CNRD) – com a finalidade de delinear os princípios e os marcos norteadores da criação dos eixos da Nova Rota da Seda. A descrição da Iniciativa OBOR ocorre da seguinte forma:

O cinturão e a Rota perpassam a Ásia, a Europa e a África, conectando o vibrante eixo econômico da Ásia Oriental com a Europa, englobando diversos países com enorme potencial de desenvolvimento econômico. O Cinturão Econômico tem como foco trazer junto China, Ásia Central, Rússia e Europa (Báltico); ligando a China com o Golfo Pérsico e o Mar Mediterrâneo através da Ásia Central e Ásia Ocidental; e conectando a China com o Sudeste Asiático, Ásia Meridional e Oceano Índico. A Rota da Seda Marítima está desenhada para ir da costa chinesa a Europa através do Mar do Sul da China e do Oceano Índico em uma rota, e do Mar do Sul da China para o Sul do Pacífico em outra rota (CNRD, 2015).

4. O plano de ação é denominado “Visão e ações na construção conjunta do Cinturão Econômico da Nova Rota da Seda e da Nova Rota da Seda Marítima” e sua elaboração foi capitaneada pela Comissão Nacional de Reforma e Desenvolvimento (CNRD).

Em linhas gerais, assume-se que a Iniciativa OBOR busca integrar Ásia, África e Europa através de cinco diferentes rotas. Em relação ao *Cinturão Econômico* continental, ressaltam-se três rotas conectando: a) China e Europa através da Ásia Central e da Rússia; b) China e Oriente Médio através da Ásia Central; c) China, Sudeste Asiático, Ásia Meridional e Oceano Índico. No que diz respeito à Rota da Seda Marítima, são duas rotas integrando: d) China e Europa através do Mar do Sul da China e Oceano Índico; e) China, Pacífico Sul e o Mar do Sul da China. Considerando estas rotas principais, a Iniciativa OBOR tem como finalidade aproveitar a já existente infraestrutura logística internacional – assim como cidades centrais e portos importantes – de modo a estabelecer seis corredores econômicos internacionais, nomeadamente: a) China-Mongólia-Rússia; b) *New Eurasian Land Bridge*; c) China-Ásia Central-Ásia Ocidental; d) Bangladesh-China-Índia-Mianmar; e) China-Península Indochina; f) China-Paquistão.

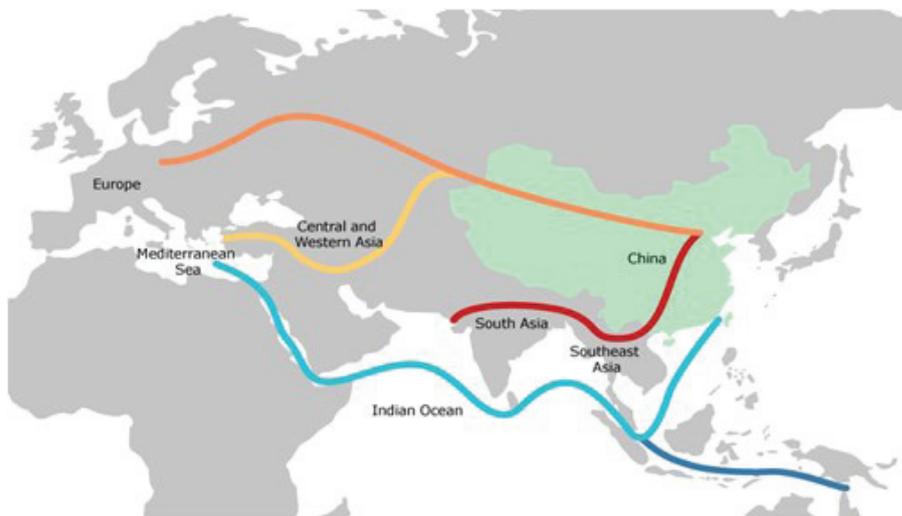


Figura 1- Cinturão Econômico da Rota da Seda e Nova Rota da Seda Marítima. Fonte: Hong Kong Trade Development Council (2016)

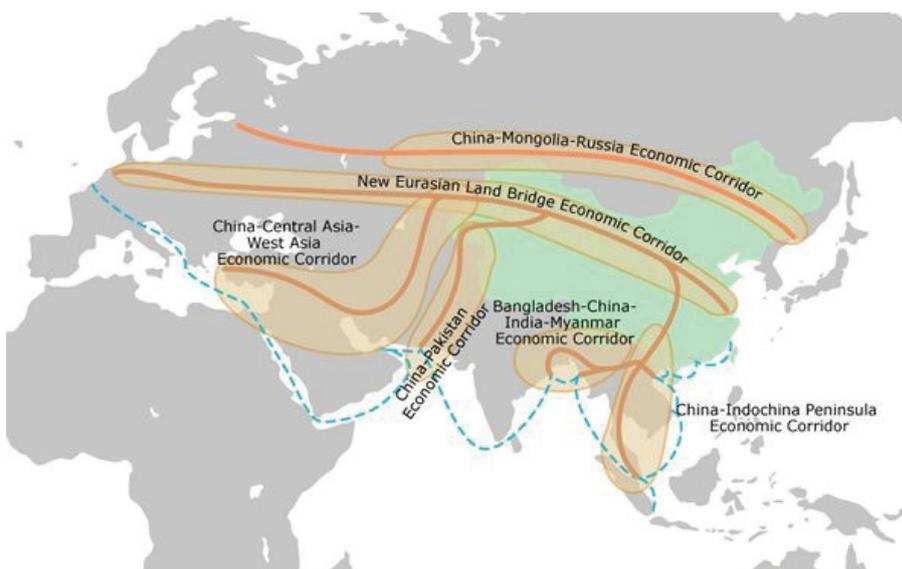


Figura 2 - Corredores Econômicos Internacionais. Fonte: Hong Kong Trade Development Council (2016)

De maneira geral, as autoridades chinesas relacionam a Iniciativa OBOR aos Cinco Princípios da Coexistência Pacífica e à busca por relações “win-win”, fundadas em “bases comuns de cooperação e desenvolvimento” (CNRD, 2015). Em consonância, Yiwei (2016) argumenta que a

Iniciativa OBOR se difere da globalização tradicional na medida em que a sua proposta possui o potencial de proporcionar uma globalização inclusiva, sem assimetrias entre o marítimo e o terrestre; o urbano e o rural; os países desenvolvidos e os em desenvolvimento. A inserção e a inclusão estariam centradas no que o autor denominou como “cinco fatores de conectividade”, nomeadamente: a) comunicação política; b) conectividade de infraestrutura; c) comércio desimpedido; d) circulação monetária; e) entendimento entre pessoas. No que diz respeito à comunicação política, percebe-se que a RPC se encontra em um processo de estabelecimento de “parcerias estratégicas” no plano externo, sobretudo com países associados ao Cinturão e a Rota Marítima (ZHANG, 2015; YIWEI, 2016).

5. A *Chinese shipping group* (COSCO) pagou mais de 360 milhões de euros por 51% do controle e da gestão do porto de Piraeus na Grécia. Tendo sido a segunda maior privatização da história grega, o porto é uma porta de entrada para Ásia, Europa Oriental e Norte da África (RUSSIA TODAY, 2016).

6. A Hungria foi o primeiro país europeu a assinar um acordo de cooperação com a China para o desenvolvimento da Iniciativa OBOR. Um dos itens do acordo se refere à construção de uma ferrovia ligando Hungria e Sérvia (REUTERS, 2015).

7. Em junho de 2016, a RPC e a Polônia elevaram suas relações para uma “parceria estratégica”, muito em razão da posição estratégica da Polônia. Ambos os países também acordaram em estimular o desenvolvimento da Iniciativa OBOR (XINHUA, 2016).

8. Organização para cooperação entre a China e os países da Europa Central e Oriental (China-CEEC).

Dada a abrangência das rotas, assume-se que, em última instância, a Iniciativa tem como objetivo a criação de uma rede de transportes na Eurásia, fomentando, com efeito, a articulação de um “grande mercado euroasiático” (YIWEI, 2016). Esse “grande mercado euroasiático” reuniria uma rede de 4,4 bilhões de pessoas, 64 países (Tabela 1) e um PIB de US\$ 21 trilhões de dólares, aproximadamente 29% da produção global (CNRD, 2015). Assim, a modernização e a edificação de infraestrutura – ferrovias, rodovias, portos, aeroportos, gasodutos, oleodutos, linhas de transmissão e comunicação – progressivamente contribuiriam para o aprofundamento da integração econômica regional (YIWEI, 2016).

A interligação da China com a Europa, integrando a Eurásia, passa pela execução de projetos estratégicos, como a modernização do porto de Piraeus na Grécia<sup>5</sup> e a construção de uma ferrovia entre Hungria<sup>6</sup> e Sérvia. Em linhas gerais, Yiwei (2016, p.66) defende que a Grécia e a Polónia<sup>7</sup> representam importantes passagens para a China acessar a Europa, ao passo que os quadros institucionais do 16+1<sup>8</sup> possibilitam um maior envolvimento político com os países da Europa Oriental e Central. As estratégicas relações com a Alemanha também são relevantes a partir da constatação de que o país representa o ponto inicial e final da ferrovia

Tabela 1. Países inseridos na Iniciativa OBOR.

Rússia, Mongólia e Ásia central	Sudeste Asiático	Ásia Meridional	Europa Oriental	Ásia Ocidental e Norte da África	CEI e Geórgia
Mongólia	Camboja	Nepal	Polónia	Irã	Bielorrússia
Rússia	Timor Leste	Butão	Montenegro	Síria	Ucrânia
Cazaquistão	Malásia	Maldivas	Macedónia	Jordânia	Azerbaijão
Tajiquistão	Filipinas	Afganistão	Bósnia e Herzegovina	Israel	Moldávia
Uzbequistão	Singapura	Paquistão	Albânia	Iraque	Arménia
Turcomenistão	Tailândia	Índia	Lituânia	Líbano	Geórgia
	Brunei	Bangladesh	Letónia	Palestina	
	Vietnã	Sri Lanka	República Tcheca	Egito	
	Laos		Eslováquia	Turquia	
	Mianmar		Hungria	Arábia Saudita	
			Eslovênia	Emirados Árabes	
			Romênia	Unidos	
			Bulgária	Omã	
			Sérvia	Kuwait	
				Qatar	
				Bahrein	
				Iêmen	

Fonte: Yiwei (2016, p.76). Elaboração própria

Chongqing-Xinjiang-Europa<sup>9</sup>. Finalmente, é importante frisar que a cooperação entre China e Europa também se encontra exemplificada no pacote financeiro – via Fundo da Nova Rota da Seda – para o Plano Juncker, que visa injetar 315 bilhões de euros na recuperação econômica da União Europeia<sup>10</sup>. Não são poucos os acordos e parcerias firmadas recentemente com os países que estão no escopo da Iniciativa OBOR.

Tabela 2 - Acordos e comunicados bilaterais entre China e alguns países ao longo do Cinturão e da Rota.

Uzbequistão	Estabelecimento de um plano de cooperação envolvendo nova parceria e ratificação do compromisso acerca da Iniciativa OBOR (XINHUA, 2016).
Rússia	Estabelecimento de um plano de cooperação bilateral para integrar a Iniciativa OBOR com a União Eurasiática (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016).
Polônia	Elevação das relações para uma parceria estratégica, de modo a desenvolver a Iniciativa OBOR (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016).
Sérvia	Elevação das relações para uma “parceria estratégica” e reforço da já estipulada cooperação no desenvolvimento da Iniciativa OBOR (XINHUA, 2016).
Alemanha	Finalização da quarta consulta intergovernamental e compromisso com o desenvolvimento dos corredores de transportes na Eurásia (THE STATE COUNCIL OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016).
Laos	China e Laos acordaram que existe a necessidade de adequar a Iniciativa OBOR com os 8 <sup>a</sup> Plano de Desenvolvimento Social e Econômico de Laos (HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL, 2016).
Sri Lanka	Reforço dos laços bilaterais e compromisso com o desenvolvimento de infraestrutura do Sri Lanka (THE STATE COUNCIL OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016).
República Tcheca	Estabelecimento de relações estratégicas bilaterais, bem como a assinatura de dois memorandos de cooperação relativos à Iniciativa OBOR (XINHUA, 2016).
Irã	Ambos os países estabeleceram um plano de cooperação que prevê a continuidade da parceria estratégica para os próximos 25 anos (XINHUA, 2016).
Egito	A RPC e o Egito estabeleceram um plano que prevê o aprofundamento da cooperação entre os dois países para os próximos 5 anos (XINHUA, 2016).
Arábia Saudita	Ambos os países acordaram em aprofundar as relações bilaterais (XINHUA, 2016).
Cazaquistão	Comprometimento em englobar os planos “Bright Road” do Cazaquistão na Iniciativa OBOR (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2015).
Paquistão	Finalização dos acordos relativos à construção do corredor econômico entre ambos os países (REUTERS, 2015).

Elaboração própria.

9. A ferrovia foi entregue em março de 2011 e demora, em média, treze dias para realizar o intercâmbio de produtos chineses e europeus (CHINA.ORG.CN, 2015).

10. Pequim e Bruxelas estiveram em negociações durante meses e acabaram por atingir um consenso acerca dos mecanismos de financiamento, que ocorrerão via Fundo da Nova Rota da Seda. A cifra pode chegar a 10 bilhões de euros (EURACTIV, 2016).

A Iniciativa OBOR, como destaca Wang Jisi (2011), ao redesenhar a visão geoestratégica da China, busca moldar outro panorama para a integração da Eurásia. Entre os objetivos estratégicos da China, destacam-se, primeiro, responder à penetração dos EUA na região, como atestam as propostas da Parceria Transpacífico (TPP) e do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento (TTIP) (ZHANG, 2015) – agora revisão após a eleição de Trump. Segundo, dirimir, a partir da integração, seus principais desafios securitários, como os contenciosos territoriais no Mar do Sul da China e do separatismo, fundamentalismo e terrorismo de matriz islamita no oeste chinês, Ásia Central, Afeganistão e Paquistão (PANTUCCI e PETERSEN, 2012, p.01; FALLON, 2015, p.142; MARIANI, 2013). Terceiro, garantir a internacionalização de sua economia e de sua moeda, especialmente através da realização de obras de infraestrutura no exterior e da criação de novos Bancos Multilaterais de Desenvolvimento (BMD). Quarto, criar mercado para suas indústrias, ampliar o suprimento de recursos energéticos e naturais para sustentar o seu crescimento econômico e, ainda, diversificar as suas rotas de importação de energia (ROLLAND, 2015; BRUGIER, 2014).

#### Uma visão sobre os projetos da iniciativa OBOR

O grande projeto da Nova Rota da Seda Chinesa (OBOR) desdobra-se em outros importantes projetos regionais, na forma de corredores de desenvolvimento centrados em projetos de infraestrutura (comunicação, transporte e energia). Um deles é o corredor econômico entre China e Paquistão (CPEC), que envolve um conjunto amplo de infraestrutura financiado pelo Fundo da Nova Rota da Seda – como a hidrelétrica de Karot, no rio Jhelum, noroeste do Paquistão (CHINA DAILY, 2016). Além disso, o CPEC engloba a exploração de minas de carvão, construção de plantas de energia solar e eólica (RITZINGER, 2015), a modernização da ferrovia de Karakoram e de outra ligando Karachi e Pashawar, bem como a construção do novo porto de Gwadar (THE WALL STREET JOURNAL, 2015). Outro exemplo importante são as propostas em torno do corredor econômico entre Bangladesh-China-Índia-Mianmar (BCIM), incluindo a finalização de infraestrutura multimodal de 2.800 km entre a Kunming (Yunnan) e Kolkata (nordeste do território indiano).

Outros projetos regionais associados à Iniciativa OBOR são o corredor China-Ásia Central-Ásia Ocidental e o corredor China-Península da Indochina. Em relação ao primeiro, destaca-se a proposição da ferrovia de alta-velocidade da Ásia Central, que percorreria desde Urumqi (Xinjiang) e passaria por Uzbequistão, Turcomenistão, Irã, Turquia e teria como destino final a Alemanha (YIWEI, 2016). Considerando que parte da rede ferroviária existente na Ásia Central encontra-se fora dos padrões internacionais de trilhos (1,52 metros), a construção de uma nova, com os padrões adotados na China e em outros países (1,435 metros), poderia estimular o comércio, os investimentos e, em última instância, acelerar o processo de integração física entre China, Ásia Central e Ásia Ocidental (LI, 2016). Salienta-se, contudo, que uma via férrea ligando a província de Yiwu e Teerã já se encontra em funcionamento, sugerindo que a propo-

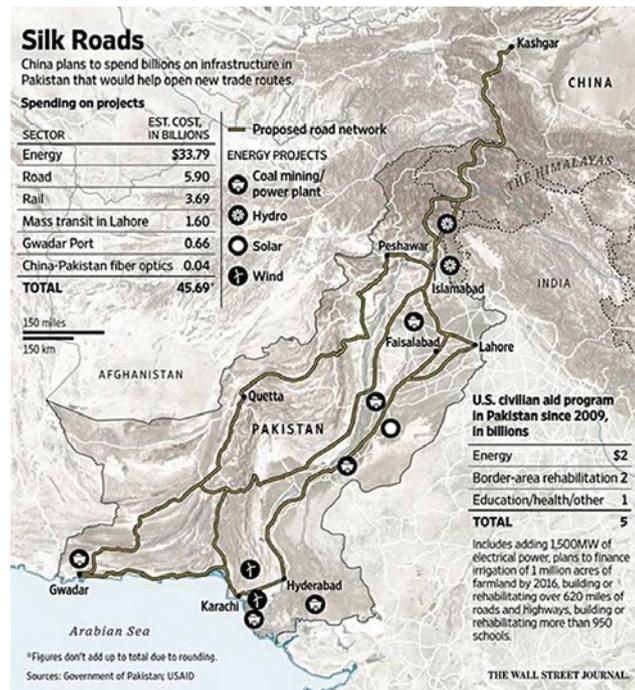


Figura 3 - Corredor Econômico entre China e Paquistão.  
Fonte: The Wall Street Journal (2015).

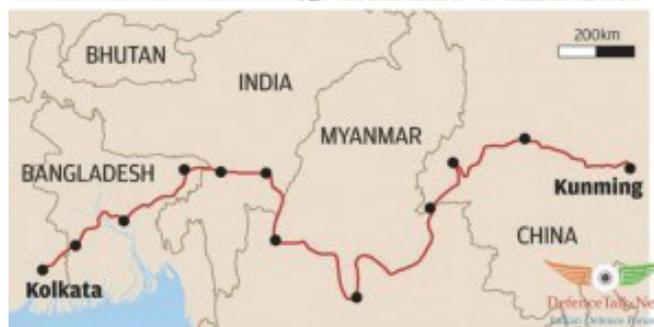


Figura 4 - Corredor econômico entre Bangladesh-China-Índia-Mianmar.  
Fonte: The Daily Star (2014).

sição da ferrovia ligando Urumqui e Teerã não elimina as atuais redes de transporte – ao contrário, complementa os esforços na promoção contínua da integração física da Eurásia (RAMACHANDRAN, 2016a).

De outro lado, assume-se que o corredor na Península Indochinesa possui o potencial de reduzir os custos logísticos e incrementar a competitividade econômica de países como Indonésia, Filipinas, Camboja e Mianmar (ISLAM et al, 2015). A conectividade proposta no corredor econômico na Península da Indochinesa tende a desenvolver a integração econômica da parte continental do Sudeste Asiático, conectando posteriormente com os trechos marítimos e utilizando a plataforma política da Grande Sub-região do Mekong (GMS) para concretização das propostas chinesas. Como exemplo, é possível citar o projeto de desenvolver e complementar da rede ferroviária na região, que integraria a sub-região do grande Mekong e conectaria Kunming com Singapura. Ademais, a projeção chinesa para a região cria potencial de cooperação e de competição com a Índia.

Em relação à Nova Rota da Seda Marítima, esta ganhou publicidade a partir de uma visita do presidente Xi Jinping no 16<sup>a</sup> encontro da ASEAN-China em Brunei (2013) e em um discurso proferido por Xi no parlamento da Indonésia, também em 2013, voltado à cooperação em projetos de infraestrutura e em segurança regional (SZCZUDLIK-TATAR,



Figura 5 - Proposta da ferrovia de alta-velocidade da Ásia Central. Fonte: China Daily (2015).



Figura 6 - Proposta da Ferrovia "Pan-Ásia". Fonte: Railway Pro (2016)

2013). A modernização portuária e a renovação das linhas de transporte (YIWEI, 2016) visam dar conta da forte interação chinesa com os países do Leste e Sudeste Asiático, sobretudo os países membros da ASEAN. Ressalta-se, nesse sentido, que a Área de Livre Comércio entre China e ASEAN, assinada em 2002, passou a ter efeito em 2010, englobando 1,9 bilhões de pessoas, US\$ 6 trilhões na totalidade do PIB e um volume de comércio da ordem de US\$ 4,5 trilhões (DONG, 2015).

Além do já mencionado porto de Gwadar no Paquistão – assim como suas posteriores conexões com a província de Xinjiang –, sublinha-se o envolvimento chinês na construção e modernização de infraestrutura portuária no Sri Lanka, em Mianmar e em Bangladesh (LEN, 2015; ROELL, 2016). Dentre os projetos relacionados ao primeiro, salienta-se o acordo para o desenvolvimento do porto de Hambantota, na cidade de Colombo, cuja tendência seria virar uma megalópole com 8 milhões de habitantes e um *hub* portuário e comercial (THE HINDU, 2016).

Em relação ao desenvolvimento de projetos em Mianmar, a China, maior investidor estrangeiro no país, está envolvida com a construção do porto de Kyaukphyu – assim como com o estabelecimento de uma Zona Econômica Especial na tumultuada província de Rakhine –, totalizando cerca de US\$ 280 milhões (PAUL, 2016). O porto de Kyaukphyu tem o potencial de providenciar uma conexão efetiva com o Oceano Índico, configurando também em uma alternativa para as importações energéticas que passam pelo Estreito de Malaca, tendo em vista a existência de gasodutos e oleodutos ligando o litoral de Mianmar à cidade chinesa de Nanning.

Em Bangladesh, a modernização do porto de Chittagong e a construção de ligações rodoviárias e ferroviárias entre Kunming – na província de Yunnan – e a província de Chittagong demonstram o papel chinês na edificação de infraestrutura no país. Contudo, o arquivamento da proposta chinesa referente à construção de um porto em Sonadia também evidencia a influência indiana e estadunidense na contenção dos interesses síncicos na Ásia Meridional e no Oceano Índico (RAMACHANDRAN, 2016b). Como resultado da recusa do governo de Bangladesh, o país ainda

aprovou a proposta japonesa para construção de um porto de águas profundas em Matarbari, localizado a apenas 25 km de Sonadia. Notabiliza-se, por fim, a existência de projetos para construção de um entreposto marítimo nas Maldivas (Male), proporcionando outro acesso ao Oceano Índico e ao Mar Árábico (INDIA TIMES, 2016).



Além dos projetos no Sul e Sudeste asiáticos, a Nova Rota da Seda Marítima atinge a costa oriental do continente africano, intensificando os investimentos e a projeção da RPC na África. Representando os mais longínquos territórios alcançados pelo almirante Zheng He no século XV, o extremo oeste da Rota Marítima configura em uma região estratégica para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura, bem como estabelecimento de pólos industriais (LIM, 2015).

Dada a magnitude da participação de empresas chinesas no continente africano – estima-se que existem mais de 2.000 destas (LIM, 2015) – é interessante observar o engajamento de determinados grupos empresariais em portos orientais da África, como a participação da *China Communication Construction Company* (CCCC) na expansão do porto de Lamu (Quênia); os 23,5% do porto de Djibuti (Djibuti) sob controle da *China Merchants Holding (International) Company Ltd* (CMCH); o envolvimento da *China Harbour Engineering Company* (CHEC) na construção de um novo porto em Bagamoyo (Tanzânia) e sua atuação no porto de Maputo (Moçambique); e a operação de um terminal de cargas no porto de Dar es Salaam (Tanzânia) pela *Hutchins Port Holdings Ltd* (HPH) (PUTTEN e MEJINDRES, 2015). E, não somente em portos da costa oriental, mas também na costa ocidental africana, como em Kribi (Camarões), Libreville (Gabão) e Tema (Togo). Na realidade, a construção de ferrovias e rodovias no eixo oeste-leste – e não no tradicional eixo norte-sul – tem como objetivo favorecer o comércio intra-africano e integrar as economias do continente junto à economia mundial e chinesa, sobretudo (LIM, 2015).

De acordo com Len (2015), a China percebe que a sua crescente demanda por recursos naturais e energéticos agrava sua vulnerabilidade

Figura 7 - A Rota Marítima no Sul e Sudeste asiático.  
Fonte: MERICS (2015).

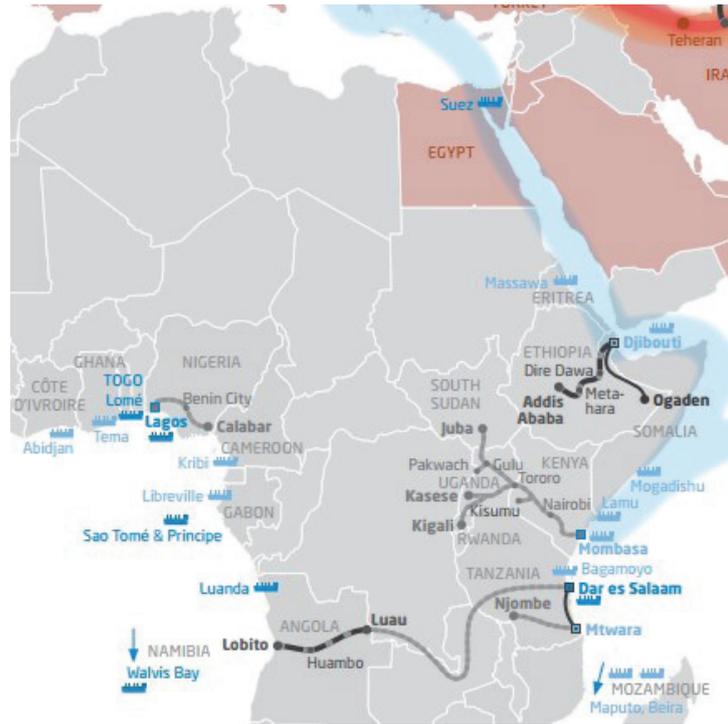


Figura 8 - A Rota Marítima na África.  
Fonte: MERICS (2015).

de relativa às rotas de comércio transoceânico – com destaque para o “*Mallaca dilemma*” – e demanda alternativas de suprimento. Para ilustrar: estima-se que mais de 70% das importações energéticas da China atravessem o Estreito de Malaca (BRUGIER, 2014). Esse cenário se agrava se considerarmos que, em 2013, a China ultrapassou os EUA como principal importador de petróleo (LEN, 2015), tendo importado, em fevereiro de 2016, recorde oito milhões de barris de petróleo por dia (REUTERS, 2016).

O governo chinês também percebe a necessidade de reforçar as suas capacidades navais – como nos planos associados à modernização da marinha chinesa – de modo a proteger seus interesses e garantir o acesso ao longo das linhas de comunicação oceânicas. Naturalmente, há preocupações securitárias chinesas tanto com o Mar do Sul da China quanto com Taiwan e a forte penetração dos EUA na região, revelando elementos da competitividade e rivalidade sino-americana (GLASER, 2012). Assim, o crescente engajamento político-diplomático da RPC na Ásia – sobretudo através da Iniciativa OBOR – não a permite abrir mão de suas reivindicações no Mar do Sul da China (PANDA, 2016), ao mesmo tempo que precisa preservar a liderança e evitar disputas capazes de esvaziar os esforços integracionistas e atrair a ingerência externa.

#### A iniciativa OBOR e a consolidação do sistema sinocêntrico .....

Já havíamos refletido sobre como os novos arranjos nas cadeias de produção regionais acabam por restabelecer um sistema sinocêntrico, agora com acomodações modernas (PAUTASSO, 2011). A Iniciativa OBOR representa uma visão geoestratégica de longo prazo da diplomacia chinesa (ARASE, 2015) que reforça e amplifica tal potencial. Em outras palavras, é necessário compreender como a OBOR reforça a integração euroasiática e,

com efeito, aprofunda e alarga o sistema sinocêntrico – provocando impactos sobre a distribuição de poder do sistema internacional.

Para tanto, o potencial da Iniciativa OBOR decorre da articulação das capacidades chinesas com as demandas dos vizinhos. Primeiro, as capacidades chinesas decorrem de: 1) enorme estoque de capital disponível para financiamento; 2) uma indústria de base com grande capacidade produtiva (aço, cimento, máquinas, etc.); e 3) um impressionante *know-how* em serviços de engenharia. Para a China, a exportação de capital e a consolidação do país como emissor de IED representa uma alternativa às suas reservas internacionais<sup>11</sup>, ao passo que “contribui para a construção de um sistema financeiro mais abrangente” (LOPES, 2015, p.03). O AIIB, por exemplo, representa “o pontapé inicial de um banco de desenvolvimento de proporções extremamente significativas” (VADELL e RAMOS, 2015). Além do AIIB, é possível citar o Banco de Desenvolvimento da China (CDB), o Banco de Desenvolvimento China-África (CADB), o NDB/BRICS e o Fundo da Rota da Seda, pois estes complementam os mecanismos de financiamento a projetos de infraestrutura no mundo em desenvolvimento, em geral, e na Ásia, em particular.

A criação de novos bancos de desenvolvimento, combinado ao incremento dos investimentos chineses ao redor do mundo, demonstra a assertividade da RPC também na construção de uma nova arquitetura financeira internacional assentada em novos padrões de governança (PAUTASSO, 2015). Ora, ao considerar as crescentes contestações às instituições de Bretton Woods – especialmente após a crise financeira de 2008 –, é possível sugerir que a proatividade da diplomacia sínica na proposição de novos espaços de cooperação econômica constitui um movimento que desafia a atual ordem econômico-financeira internacional (BRITES e JAEGER, 2016). É elucidativo, nesse sentido, que nove dos doze membros presentes no Conselho de Diretores do AIIB sejam obrigatoriamente destinados a Estados asiáticos (BAUMMAN, 2016). A despeito de incipiente, a medida sinaliza o que já fora assinalado na Cúpula do G20 ocorrido na China: a necessidade de se comprometer com a representatividade dos países pobres na governança econômica internacional (G20, 2016).

Além do volumoso estoque de capital em reservas internacionais – e a utilização destas de modo estratégico (ZHANG, 2015) –, o peso econômico e as capacidades chinesas podem ser visualizadas a partir da constatação de que o país, em nível global, corresponde por 11% do comércio de petróleo, 54% do consumo de alumínio, 48% do consumo de cobre e 45% do consumo de aço (SCHERER, 2015). O impressionante *know-how* na realização de obras de infraestrutura tem sido chave na exportação de serviços de engenharia, incluindo o segmento de ferrovias de alta-velocidade<sup>12</sup> (CHAN, 2016) o que, por sua vez, é o núcleo de uma estratégia de inserção internacional do país.

Segundo, essas capacidades se amalgamam com uma demanda crucial para qualquer país: infraestrutura de transporte, comunicação e energia são indispensáveis a qualquer projeto de desenvolvimento. Como são investimentos de volumosas somas e de longo reembolso, países com modestas capacidades estatais (como é o caso da maior parte dos países do entorno da China) veem como oportunidade singular o aporte chinês.

11. A China possui 3,6 trilhões de dólares em reservas internacionais e, até o momento, boa parte desses recursos vem sendo investidos em títulos do tesouro dos EUA. A exportação de investimentos em infraestrutura parece, segundo Zhang (2015), uma opção de cunho estratégico.

12. A importância e a competitividade chinesa nesse segmento fizeram com que o premiê chinês, Li Keqiang, recebesse o apelido de “vendedor de ferrovias de alta-velocidade da China” (CHINA.ORG.CN, 2014).

Tomando novamente o AIIB como exemplo, é interessante notar que o denominador comum entre os países-membros é, justamente, atender a demanda de investimentos em infraestrutura, cujos valores estão em torno de US\$ 800 bilhões anuais na Ásia e no Pacífico (ADB, 2016).

Dessa forma, o tratado constitutivo do AIIB assegura o compromisso com o fomento à integração regional e, concomitantemente, com a prevenção contra choques externos de caráter financeiro (AIIB, 2015). Ao estabelecer a integração econômica na Ásia como seu elemento basilar, o AIIB, mesmo iniciando suas operações em 2016, já apresenta alguns resultados concretos e, de certo modo, vem operando como uma ferramenta de promoção – direta e indireta – da Iniciativa OBOR. Isto é, tanto o AIIB quanto a Iniciativa OBOR constituem componentes primordiais das estratégias empregadas pela diplomacia chinesa (ZHU, 2015). O novo Banco já possui 6 projetos aprovados para investimento e outros 7 encontram-se em processo de aprovação, abarcando diversos países e regiões<sup>13</sup> e envolvendo valores superiores US\$ 3 bilhões<sup>14</sup> – considerando apenas os projetos aprovados.

Enquanto a ênfase dos investimentos chineses é em infraestrutura e no desenvolvimento nacional, as políticas de ajuste fiscal de corte neoliberal amplificam o espiral recessivo e recrudescem as desigualdades sociais. Enquanto o país asiático reitera a política *win-win*, não obstante as mais flagrantes assimetrias e contradições, os EUA e seus aliados reiteram uma política de força em diversos países – com efeitos humanitários catastróficos (BANDEIRA, 2016). Não se trata, portanto, de escolhas ideais e/ou morais, mas de entender as alternativas em tela e, conseqüentemente, suas diferentes dinâmicas.

Por fim, a infraestrutura alavanca integração física que, por sua vez, cria as condições para o desenvolvimento de circuitos econômicos e a realização de investimentos. Ou seja, a infraestrutura impulsiona a integração econômica e, com efeito, promove a ascendência da China sobre tais países e regiões. Dessa forma, a irradiação dos efeitos secundários da integração econômica tende a levar ao desenvolvimento integral e compartilhado de setores como finanças, energia, comunicação, logística e turismo ao longo dos países que compõem o Cinturão e a Rota (YIWEI, 2016). Sob uma perspectiva mais ampla, a integração proposta na Iniciativa OBOR alude à conectividade de ideais, instituições e do próprio comportamento diplomático (CALLAHAN, 2016), conforme evidenciado na tentativa, por parte das autoridades chinesas, de estabelecer sinergias entre os valores do “sonho chinês” e do “espírito da Rota da Seda<sup>15</sup>”, bem como ilustrado na pretensão de promover a concepção de “sonho asiático” e “comunidade de futuro compartilhado<sup>16</sup>”.

Conforme visto, o potencial da Iniciativa OBOR é proporcional a sua ambição e magnitude, sobretudo ao considerar a abrangência de seus projetos e desdobramentos regionais – como é o caso dos corredores econômicos. Igualmente mencionado, as capacidades chinesas vão de encontro às demandas de seus vizinhos – que agora transcendem as fronteiras de sua “periferia” (ZHAO, 2004) e de seus “círculos concêntricos” (PAUTASSO, 2011) de atuação externa. Em suma, o transbordamento do desenvolvimento e a integração euroasiática centrado na China são sinto-

13. Somando os projetos aprovados e em processo de aprovação, cinco encontram-se na Ásia Meridional – Paquistão (2), Bangladesh (1), Índia (2) -, quatro no Sudeste Asiático – Mianmar (1) e Indonésia (3) -, dois na Ásia Central – Tajiquistão (1) e Cazaquistão (1) -, e dois no Oriente Médio – Omã (2) (AIIB, 2017).

14. Desses US\$ 3 bilhões, US\$ 828,8 milhões são financiados pelo AIIB, enquanto que o restante é financiado por outros BMD, como é o caso do Banco Mundial (BIRD) e do Banco de Desenvolvimento da Ásia (ADB). Apenas um dos projetos aprovados possui financiamento exclusivo do AIIB – que diz respeito à construção de uma usina de energia elétrica em Mianmar (AIIB, 2017).

15. De acordo com o documento elaborado pela CNRD (2015), o “espírito da Rota da Seda” pode ser entendido a partir das premissas de paz, cooperação, abertura, inclusão e benefício e aprendizado mútuos. Além disso, o espírito simboliza a cooperação entre o Oriente e o Ocidente e constitui uma herança cultural compartilhada por todas as nações do mundo.

16. O conceito de “comunidade de futuro compartilhado” – ou de “destino comum” – está inserido dentro da nova – e bem desenhada – estratégia diplomática do presidente Xi Jinping. O “sonho chinês” serve para manter a unidade e a estabilidade doméstica, enquanto que o conceito de “comunidade de futuro compartilhado” serve para assegurar um ambiente pacífico e estável na vizinhança chinesa, principalmente na região da Ásia-Pacífico. (KAI, 2013).

mas de disputas acerca dos caminhos da globalização. A Iniciativa OBOR representa a assertividade internacional da China a partir da reconstrução de um sistema regional sinocêntrico. Trata-se de uma estratégia que embora busque uma linha de menor resistência e de longa maturação, tende a encontrar desafios proporcionais a sua ousadia. Por um lado, a implantação da complexa malha infraestrutural e seus corredores de desenvolvimento tende a gerar conflitos por recursos naturais, problemas ambientais, ativismo de ONGs ambientais estrangeiras e sabotagem de grupos extremistas; desestabilização e crises econômicas; e insegurança jurídica face a investimentos cujo retorno se faz a longo prazo (YIWEI, 2016). Por outro, deve-se considerar que a política de Washington tem buscado evitar o ressurgimento da Rússia e a ascensão chinesa na Eurásia (*heartland*) através de políticas de *regime change*, guerras por procuração e expansão do intervencionismo da OTAN. O acirramento das contradições internacionais, expresso em conflitos interestatais e de modelos civilizacionais, tem recrudescido o terror, o caos e as catástrofes humanitárias (BANDEIRA, 2016).

#### Considerações finais

A política externa chinesa encontra-se enraizada em determinados princípios – como os Cinco Princípios Coexistência Pacífica –, ao mesmo tempo em que se revela cada vez mais assertiva. Há um novo pensamento diplomático construído em torno do “sonho chinês” e do “rejuvenescimento” da China, bem como relacionado às novas ambições de difundir seu *soft power*. A Iniciativa OBOR provoca novas demandas e desafios geopolíticos e geoeconômicos para a China, ao passo que atesta a necessidade de compatibilizar as relações “*win-win*” com a atuação assertiva de sua diplomacia.

A Iniciativa OBOR auxilia no enfrentamento de diversos desafios que se impõem a China. Primeiro, a redução das assimetrias entre as regiões costeiras e interioranas e o combate aos “três males” tanto no oeste chinês quanto na Ásia Central e Meridional. Segundo, a modernização e construção de infraestrutura de transportes na Eurásia, aspecto essencial para fomentar mercados regionais. Terceiro, a criação de demanda para o excesso de capacidade industrial da China, ao mesmo tempo em que atende a carência de investimentos em infraestrutura ao longo do Cinturão e da Rota. Quarto, a nova malha logística favorece a diversificação das fontes e rotas de importação de recursos energéticos, naturais e de alimentos. Quinto, o apoio à internacionalização de empresas estatais e não-estatais do país, tornando-as mais competitivas e, por outro lado, estimulando-as a compartilharem suas vantagens comparativas no mercado internacional. Sexto, o surgimento e o reconhecimento de novos mecanismos de financiamento internacionais e regionais, bem como a intensificação do processo de internacionalização do *renmibi* (RMB). Por fim, o desenvolvimento econômico e a integração regional conferem à China um maior envolvimento na coordenação das dinâmicas políticas na Eurásia.

Em suma, a Iniciativa OBOR provavelmente continuará a ser o principal guia de inserção externa da RPC, tendo em vista que seus objetivos e suas motivações estão comprometidos com o processo de “nova

normalidade econômica” e demais variáveis domésticas, bem como engajados na projeção geoeconômica e geopolítica do país. Em outras palavras, a Iniciativa constitui um projeto que, simultaneamente, se propõe a reposicionar a China no plano internacional e redefinir elementos da ordem internacional.

## Referências

- ADB. ADB Lending Surges to Record High to Meet Rising Regional Demand. 2016. Disponível em: <<https://www.adb.org/news/adb-lending-surges-record-high-meet-rising-regional-demand>> Acesso em 01 de março de 2017
- AIIB. **Articles of Agreement**. 2015. Disponível em: <<https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/articles-of-agreement/index.html>> Acesso em 01 de março de 2017
- AIIB. **Approved projects**. 2017. Disponível em: <<https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>> Acesso em 01 de março de 2017
- AIIB. **Proposed projects**. 2017. Disponível em: <<https://www.aiib.org/en/projects/proposed/index.html>> Acesso em 01 de março de 2017
- ARASE, David. **China's Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia**. Institute of Southeast Asian Studies. 2015
- ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim. Origens e fundamentos do Século XXI**. Editora Boitempo, São Paulo, 2008.
- BANDEIRA, Luiz. **A desordem mundial**. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2016.
- BAUMANN, Renato. **Os novos bancos de desenvolvimento: independência conflitiva ou parcerias estratégicas?** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Radar, no. 43, 2016.
- BEIJING REVIEW. **The 11th National Congress. The Third Plenum of the 11th CPC Central Committee**. 1978. Disponível em: <[http://www.bjreview.com.cn/90th/2011-04/26/content\\_357494\\_3.htm](http://www.bjreview.com.cn/90th/2011-04/26/content_357494_3.htm)> Acesso em 20 de dezembro de 2016
- BRITES, Pedro Vinícius; JAEGER, Bruna. **A criação do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura e os desafios à governança financeira global**. Conjuntura Austral, janeiro de 2016.
- BRUGIER, Camille. **China's way: the New Silk Road**. European Union for Security Studies, 2015.
- CALLAHAN, William. **China's "Asia Dream": The Belt and Road Initiative and the new regional order**. Asian Journal of Comparative Politics, p.1-18, 2016.
- CHAN, Gerald. **China's High Speed Rail Diplomacy: Global Impacts and East Asia Responses**. East Asia Institute. 2016-08-03
- CHINADAILY. **Silk Road Fund makes first investment**. 2015. Disponível em: <[http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-04/22/content\\_20501261.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-04/22/content_20501261.htm)> Acesso em 14 de junho de 2016
- CHINADAILY. **New rail route proposed from Urumqi to Iran**. 2015. Disponível em: <[http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-11/21/content\\_22506412.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-11/21/content_22506412.htm)> Acesso em 11 de julho de 2016
- CHINA.ORG.CN. **A railway connecting China and Europe**. 2015. Disponível em: <[http://www.china.org.cn/business/2015-07/24/content\\_36139990.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-07/24/content_36139990.htm)> Acesso em 09 de julho de 2016
- CHINA.ORG.CN. **Li Keqiang: China's high-speed railway salesman**. 2014. Disponível em: <[http://www.china.org.cn/business/2014-10/08/content\\_33699054.htm](http://www.china.org.cn/business/2014-10/08/content_33699054.htm)> Acesso em 20 de dezembro de 2017
- CONSTITUTION OF THE COMMUNIST PARTY OF CHINA. Revised and adopted at the Eighteenth National Congress of the Communist Party of China on November 14, 2012. 2012. Disponível em: <[http://www.china.org.cn/china/18th\\_cpc\\_congress/2012-11/16/content\\_27138030.htm](http://www.china.org.cn/china/18th_cpc_congress/2012-11/16/content_27138030.htm)> Acesso em 20 de dezembro de 2016
- CHUBB, Andrew. **The South China Sea: Defining the "Status Quo"**. The Diplomat. 2015. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2015/06/the-south-china-sea-defining-the-status-quo/>> Acesso em 08 de maio de 2016.
- DAOJIONG, Zha. **China's Economic Diplomacy. Focusing on the Asia-Pacific Region**. China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 1, No. 1, 85-104. 2015
- DONG, Wang. **Is China trying to push the US out of East Asia?** China Quarterly of International Strategic Studies, Vol.1, No. 1, 59-84

- EURACTIV. **Brussels clears ways for China to pour billions into Juncker Plan.** 2016. Disponível em: <<https://www.euractiv.com/section/innovation-industry/news/brussels-clears-way-for-china-to-pour-billions-into-juncker-plan/>> Acesso em 11 de julho de 2016
- FALLON, Theresa. **The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia.** American Foreign Policy Interests, 37:140-147, 2015
- G20. **G20 Leaders Communique Hangzhou Summit.** 2016. Disponível em: <[http://www.g20chn.com/xwzxEnglish/sum\\_ann/201609/t20160906\\_3397.html](http://www.g20chn.com/xwzxEnglish/sum_ann/201609/t20160906_3397.html)> Acesso em 01 de março de 2017
- GLASER, Bonnie. **U.S. Strategy Seeks to Calm the Roiled Waters of the South China Sea.** Perspectives on the South China Sea: Diplomatic, Legal, and Security Dimensions of the Dispute, Center for Strategic & International Studies (CSIS), September, 2014.
- INDIA TIMES. **China may build port in southern Maldives.** 2016. Disponível em: <<http://timesofindia.indiatimes.com/india/China-may-build-port-in-sout.cms>> Acesso em 19 de julho de 2016
- ISLAM, Imtiaz Nafess; HOSSAN, Mohammad; MARTIN, Sabiha. **Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (BCIM): Next Window for Economic Development in Asia.** Daffodil International University Journal of Business and Economics, vol.9, No.1, pp-131-149, June, 2015
- JERDEN, Björn. **The Assertive China Narrative: Why It Is Wrong and How So Many Still Bought into It.** *The Chinese Journal of International Politics*, 2014, 47–88.
- JIEMIAN, Yang. **China’s “New Diplomacy” under the Xi Jinping administration.** China Quarterly of International Strategic Studies, Vol.1, No. 1, 1-17. 2015
- JISI, Wang. **China’s Search for a Grand Strategy.** *A Rising Great Power Finds Its Way.* Foreign Affairs. 2011
- KAI, Jin. **Can China build a community of common destiny?** *The Diplomat*. 2013. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2013/11/can-china-build-a-community-of-common-destiny/>> Acesso em 20 de dezembro de 2016
- KEJIN, Zhao; XIN, Gao. **Pursuing the Chinese Dream.** *Institutional Changes of Chinese Diplomacy under President Xi Jinping.* Quarterly of International Strategic Studies, Vol.1, No. 1, 35-57. 2015
- KISSINGER, Henry. **Sobre a China.** Editora Objetiva Ltda. Rio de Janeiro. 2011
- LEN, Christopher. **China’s 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access.** Maritime Affairs, National Maritime Foundation, v.11, no.11, 2015, pp-1-18.
- LI, Siyao. **The New Silk Road: Assessing Prospects for “Win-Win” Cooperation in Central Asia.** Cornell International Affairs Review, vol.9, no.1, 2016
- LIM, Alvin Cheng-Hin. **Africa and China’s 21st Century Maritime Silk Road.** *The Asia Pacific Journal*, v.13, n.3, março, 2015
- LIU, Hongsong. **China’s proposing behavior in Global Governance: the cases of WTO Doha Round negotiation and G-20 process.** *Revista Brasileira de Política Internacional*, Brasília, 2014.
- LOPES, Bárbara. **A China como grande protagonista na criação de novos bancos de desenvolvimento.** Grupo de Pesquisa sobre Potências Médias, Belo Horizonte, 2015.
- MARIANI, Bernardo. **China role and interests in Central Asia.** Safeworld, 2013
- MERCATOR INSTITUTE FOR CHINESE STUDIES (MERICCS). **Infographic/China Mapping Silk Road Initiative.** 2015. Disponível em: <[https://www.merics.org/fileadmin/user\\_upload/pic/ChinaMapping/ChinaMapping\\_Silk\\_Road\\_SiKo\\_Final\\_122015.pdf](https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/pic/ChinaMapping/ChinaMapping_Silk_Road_SiKo_Final_122015.pdf)> Acesso em 19 de julho de 2016.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA. **Xi Jinping Holds Talks with President Andrzej Duda of Poland Both Heads of State Agree to Establish China-Poland Comprehensive Strategic Partnership.** 2016. Disponível em: <[http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1374284.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1374284.shtml)> Acesso em 16 de julho de 2016
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA. **Xi Jinping Holds Talks with President Vladimir Putin of Russia Both Heads of State Stress Unswerving Commitment to Deepening China-Russia Comprehensive Strategic Partnership of Coordination.** 2016. Disponível em: <[http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1375791.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1375791.shtml)> Acesso em 16 de julho de 2016
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA. **Joint Declaration on New Stage of Comprehensive Strategic Partnership Between the People’s Republic of China and the Republic of Kazakhstan (Full Text).** 2015. Disponível em: <[http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/t1293114.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1293114.shtml)> Acesso em 01 de março de 2017

- NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION (CNRD). **Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road**. 2015. Disponível em: <[http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)> Acesso em 03 de janeiro de 2016
- PANDA, Ankit. **China Protests as G7 Ministers Express Concerns Regarding East, South China Seas**. The Diplomat. 2016. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2016/04/china-protests-as-g7-ministers-express-concern-regarding-east-south-china-seas/>> Acesso em 08 de maio de 2016
- PANTUCCI, Raffaello; PETERSEN, Alexandros. **China's Inadvertent Empire**. The National Interest. 2012
- PAUL, Joshy M. **Myanmar in China's Push into the Indian Ocean**. Institute for Defence Studies and Analyses. 2016-08-03
- PAUTASSO, Diego. **China e Rússia e a integração asiática: O sistema sinocêntrico como parte da transição sistêmica**. Revista Conjuntura Austral, v.2, n.5. Porto Alegre. 2011. Disponível em: <<http://oaji.net/articles/2015/2137-1437661747.pdf>>
- PAUTASSO, Diego. A China na nova arquitetura geoeconômica global e o caso do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura. In: **Meridiano 47**. v. 16, 2015, pp. 12-19.
- PINTO, Raquel Vaz. **Peaceful rise and the limits of Chinese exceptionalism**. Revista Brasileira de Política Internacional, Brasília, 2014.
- PUTTEN, Frans-Paul; MEJINDERS, Minke. **China, Europe and the Maritime Silk Road**. Clingendael. Netherlands Institute of International Relations, 2015
- RAMACHANDRAN, Sudha. **Iran, China and the Silk Road train**. The Diplomat. 2016a. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2016/03/iran-china-and-the-silk-road-train/>> Acesso em 11 de julho de 2016
- RAMACHANDRAN, Sudha. **China's Sinking Port Plans in Bangladesh**. China Brief, The Jamestown Foundation, Vol. XVI, issue 10, junho, 2016b
- RAILWAY PRO. **"Pan-Asia Railway Network" takes another step forward**. 2016. Disponível em: <<http://www.railwaypro.com/wp/pan-asia-railway-network-takes-another-step-forward/>> Acesso em 20 de dezembro de 2016
- REUTERS. **Hungary first European country to sign up for China Silk Road plan**. 2015. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/us-china-hungary-idUSKBN0N01W20150607>> Acesso em 12 de julho de 2016
- REUTERS. **China crude oil imports hit record 8 million barrels per day in february**. 2016. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/us-china-economy-trade-crude-idUSKCN0WA0A2>> Acesso em 19 de dezembro de 2016
- REUTERS. **China and Pakistan launch economic corridor plan worth \$46 billion**. 2015. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/us-pakistan-china-idUSKBN0NA12T20150420>> Acesso em 01 de março de 2017.
- RITZINGER, Louis. **The China-Pakistan Economic Corridor**. *Regional Dynamics and China's Geopolitical Ambitions*. The National Bureau of Asian Research. 2015
- ROELL, Peter. **China's Maritime Silk Road – An Ambitious Undertaking**. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, n.423, maio, 2016
- ROLLAND, Nadege. **China's New Silk Road**. The National Bureau of Asian Research, 2015.
- RUSSIA TODAY. **Greece sells largest port Piraeus to Chinese company**. 2016. Disponível em: <<https://www.rt.com/business/338949-greece-china-port-sale/>> Acesso em 12 de julho de 2016
- SCHERER, André Luis. **A Nova Estratégia de Projeção Geoeconômica da China e a Economia Brasileira**. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, v.36, n.129, p.35-51, julho/dezembro de 2015.
- SZCZUDLLIK-TATAR, Justyna. **China's New Silk Road Diplomacy**. The Polish Institute of International Affairs, No. 34 (82). 2013.
- SHAMABAUGH, David. **China Goes Global**. *The Partial Power*. Oxford University Press. Nova York. 2013
- SHEN, Simon Xu Hui. **Special Issue: New Silk Road Project**. East Asia, 2015.
- THE DAILY STAR. **BCIM-economic corridor: An emerging opportunity**. 2014. Disponível em: <<http://www.thedailystar.net/bcim-economic-corridor-an-emerging-opportunity-15533>> Acesso em 16 de julho de 2016

THE HINDU. **China, Sri Lanka to redefine Colombo Port City project.** 2016. Disponível em: <<http://www.thehindu.com/news/international/china-and-sri-lanka-decide.ece>> Acesso em 19 de julho de 2016

THE STATE COUNCIL OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. **China-Germany Inter-Governmental Consultation.** 2016. Disponível em: <<http://english.gov.cn/2016special/china-germanyconsultation/>> Acesso em 01 de março de 2017

THE STATE COUNCIL OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. **China, Sri Lanka issue joint statement on cooperation.** 2016. Disponível em: <[http://english.gov.cn/news/international\\_exchanges/2016/04/09/content\\_281475323930108.htm](http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/04/09/content_281475323930108.htm)> Acesso em 01 de março de 2017

THE WALL STREET JOURNAL. **China's Xi Jinping Launches Investment Deal in Pakistan.** 2015. Disponível em: <<https://www.wsj.com/articles/chinas-xi-jinping-set-to-launch-investment-deal-in-pakistan-1429533767>> Acesso em 18 de julho de 2016

VADELL, Javier; RAMOS, Leonardo. **As sedutoras garras do dragão chinês: Finanças e Bifurcação do Centro da Economia Global**, Grupo de Pesquisa sobre Potências Médias, Belo Horizonte, 2015.

XINHUA. **China, Poland lift ties to comprehensive strategic partnership.** 2016. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/21/c\\_135452132.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/21/c_135452132.htm)> Acesso em 09 de julho de 2016

XINHUA. **China, Uzbekistan elevates ties to comprehensive partnership.** 2016. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/22/c\\_135458246.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/22/c_135458246.htm)> Acesso em 16 de julho de 2016

XINHUA. **China, Serbia publish blueprint for upgrading partnership.** 2016. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/18/c\\_135447513.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/18/c_135447513.htm)> Acesso em 16 de julho de 2016

XINHUA. **China, Czech Republic set up strategic partnership.** 2016. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-03/30/c\\_135234520.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-03/30/c_135234520.htm)> Acesso em 01 de março de 2017

XINHUA. **China, Iran vow to enhance all-round strategic partnership.** 2016. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/05/c\\_135882516.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/05/c_135882516.htm)> Acesso em 01 de março de 2017

XINHUA. **China, Egypt pledge to conjoin developing strategies.** 2016. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/02/c\\_135874128.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/02/c_135874128.htm)> Acesso em 01 de março de 2017

XINHUA. **China, Saudi Arabia ink cooperation deals.** 2016. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-08/30/c\\_135645729.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-08/30/c_135645729.htm)> Acesso em 01 de março de 2017

YIWEI, Wang. **The Belt and Road Initiative. What Will China Offer the World In Its Rise.** New World Press. 2016

ZHANG, Feng. **China as a Global Force.** Asia & The Pacific Policy Studies, vol.3, no.1, pp.120-128, 2015

ZHAO, Suisheng. **Chinese Foreign Policy. Pragmatism and Strategic Behavior.** East Gate. Nova York. 2004.

ZHAO. China's New Foreign Policy "Assertiveness". Motivations and Implications. **Instituto per Gli Studi di Politica Internazionale.** n° 54, maio/2011.

ZHU, Zhiqun. **China's AIIB and OBOR: Ambitious and Challenges.** The Diplomat, Tokio, October, 2015. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2015/10/chinas-aiib-and-obor-ambitions-and-challenges/>> Acesso em 24 de outubro de 2016

