



ESCOLA NAVAL



talant de bi-faire

Diogo Filipe Cardoso

Belt and Road Initiative e as Implicações para o Poder no Mar de Portugal

Dissertação para obtenção do grau de mestre em Ciências Militares Navais,
especialidade de Marinha



Alfeite

2020



ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Diogo Filipe Cardoso

Belt and Road Initiative e as Implicações para o Poder no Mar de Portugal

Dissertação para obtenção do grau de mestre em Ciências Militares Navais,
especialidade de Marinha

Orientação de: CMG M Sardinha Monteiro

Co-orientação de: CFR M Santos Rocha

O Aluno Mestrando

.....

O Orientador

.....

Alfeite

2020

Epígrafe

*"We are only as strong as we are united,
as weak as we are divided."*

J. K. Rowling

Dedicatória

Ao meu avô.

Agradecimentos

Ao terminar esta etapa, gostaria de agradecer, primeiramente, ao meu orientador, CMG M Sardinha Monteiro, pela sua disponibilidade, pelo auxílio e pela confiança depositada em mim.

Agradeço aos meus pais e à minha irmã, por todo o apoio incondicional que sempre me deram.

Aos meus tios, que têm sido o meu grande suporte.

E, não menos importante, à minha namorada, por toda a ajuda, paciência e compreensão.

Muito obrigado.

Resumo

A Iniciativa Faixa e Rota é uma iniciativa socioeconómica chinesa, apresentada em 2013, com o objetivo de criar uma rede multilateral de cooperação e de benefício mútuo entre países. É composta pela Faixa Económica e pela Rota da Seda Marítima - componentes terrestre e marítima, respetivamente -, as quais interligam inúmeros países nas regiões da Eurásia e de África, através de acordos bilaterais com a China; a qual tem vindo a investir, principalmente, em projetos de infraestruturas, com o intuito de melhorar a eficiência das rotas comerciais. A China nega qualquer tipo de interesse geopolítico ou militar, contudo, é importante avaliar as suas ações para melhor compreender as suas intenções.

Neste contexto, a presente dissertação pretende analisar a potencialidade que o mar português poderá representar para a iniciativa chinesa e para a inter-conectividade da mesma a nível mundial. E, em particular, compreender o panorama atual da relação entre Portugal e China, com foco na vertente marítima.

Palavras-chave: Iniciativa Faixa e Rota; China; Nova Rota da Seda; Portugal; Poder no Mar.

Abstract

The Belt and Road Initiative is a Chinese socioeconomic initiative, introduced in 2013, with the purpose of creating a multilateral network of cooperation and mutual benefit between countries. It is composed by the Economic Belt and by the Maritime Silk Road – land and maritime components, respectively - from which numerous countries interconnect in the regions of Eurasia and Africa, through bilateral agreements with China; which has been investing mainly in infrastructure projects, with the purpose of improving the efficiency of commercial routes. China denies any type of geopolitical or military interest; however, it is important to evaluate their actions to better understand their intentions.

In this context, this dissertation intends to analyze the potential that the Portuguese sea may represent for the Belt and Road Initiative and its worldwide interconnectivity. In particular, to understand the current panorama of relations between Portugal and China, with focus on the maritime component.

Key words: Belt and Road Initiative; China; New Silk Road; Portugal; Sea Power.

Índice

Epígrafe	v
Dedicatória.....	vii
Agradecimentos	ix
Resumo	xi
Abstract.....	xiii
Índice.....	xv
Lista de Figuras.....	xix
Lista de Tabelas.....	xxi
Lista de gráficos	xxiii
Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos	xxv
Introdução.....	1
Relevância do Tema	1
Objetivos da investigação	1
Estrutura da dissertação	2
Metodologia de investigação.....	2
1 Enquadramento Histórico	5
1.1 O início.....	6
1.2 Império Romano.....	8
1.3 Ascensão do Islamismo	10
1.4 Domínio Mongol.....	13
1.5 A Peste.....	15
1.6 Novas rotas.....	18

1.7	As rotas atuais	21
2	Iniciativa Faixa e Rota (<i>Belt and Road Initiative</i>)	23
2.1	Introdução	23
2.1.1	Imposição de <i>standards</i>	28
2.1.2	Corredores Económicos Ferroviários.....	29
2.2	Enquadramento da iniciativa	31
2.3	Componentes da BRI	34
2.3.1	Componente Económica.....	34
2.3.2	Componente Geopolítica	36
2.3.3	Componente Militar.....	39
2.4	BRI e a Europa	41
3	Rota da Seda Marítima	47
3.1	Poder Comercial	49
3.2	Poder Naval	57
3.2.1	Djibouti.....	58
3.2.2	Marinha chinesa (PLAN).....	59
3.2.3	Cenários de atuação da PLAN	62
4	A China em Portugal	67
4.1	Implicações para Portugal	68
4.1.1	CPLP.....	68
4.1.2	Investimento chinês em Portugal	70
4.2	Implicações para o Poder no Mar de Portugal.....	71
4.2.1	<i>Sea Power</i>	71
4.2.2	O mar português	74

4.2.3	Açores	76
4.2.4	Porto de Sines	78
4.2.5	Novas Rotas	80
4.3	Desglobalização	82
4.3.1	COVID-19.....	82
4.4	Análise SWOT	85
Conclusões		87
Resultados obtidos.....		87
Dificuldades e limitações encontradas		88
Sugestões para trabalhos futuros		89
Referências		91

Lista de Figuras

Figura 1 - Império Han (202 a. C. – 220 d.C.), restantes tribos e rotas existentes.....	7
Figura 2 - Divisão do Império Romano.	8
Figura 3 - Rotas marítimas durante a dinastia Tang.	11
Figura 4 - Constituição do Império Mongol, após divisão em quatro impérios.	14
Figura 5 - Propagação da Peste Negra na Europa (1346-1353), através das rotas comerciais.....	16
Figura 6 - Rotas de comércio após descoberta do caminho marítimo para a Índia..	20
Figura 7 - Presidente Xi Jinping a discursar na Universidade de Nazarbayev.	23
Figura 8 - Faixa terrestre e Rota marítima.....	25
Figura 9 - Países envolvidos na BRI (até março de 2020)	28
Figura 10 - Corredores Económicos da BRI.....	31
Figura 11 - Mar da China Meridional - as reivindicações e as ilhas disputadas.	38
Figura 12 - Imagens captadas por satélite do Recife Fiery Cross, localizado nas Ilhas Spratly.....	40
Figura 13 - Rede de infraestruturas ao longo da BRI.....	43
Figura 14 - Mapa com os Corredores Económicos Ferroviários e as Passagens Económicas Marítimas.	48
Figura 15 – A vermelho: Investimentos chineses em Portos.	50
Figura 16 - Evolução dos investimentos das três maiores empresas chinesas em terminais, entre 2005 e 2017. (Hutchison Ports a azul, COSCO a vermelho, CMP a amarelo).	51
Figura 17 - Principais rotas marítimas e canais críticos de importações de petróleo e de gás natural para a China.	53

Figura 18 – Alguns investimentos da China, incluindo os principais portos, estreitos e rotas marítimas da MSR.	55
Figura 19 – ‘Colar de Pérolas’ da China e rotas marítimas de transporte de petróleo.	57
Figura 20 - Portos chineses de dupla utilização (comercial e militar).	64
Figura 21 - Rota marítima dos países de língua portuguesa.	69
Figura 22 - Proposta de limite da plataforma continental portuguesa, e respetivas ZEE.	75
Figura 23 - Arquipélago dos Açores e a sua localização no Atlântico.	76
Figura 24 - Propostas da amplificação do Terminal XXI e da construção do Terminal Vasco da Gama.	79
Figura 25 - Rotas principais (linha contínua) e rotas com potencial (linha tracejada), assim como os pontos mais relevantes para a BRI.	80
Figura 26 – As diferentes rotas comerciais - intermodal americana (laranja), do Canal do Panamá (verde) e do Canal do Suez (amarelo).	81

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Número de navios de guerra da PLAN e da USN desde 2000 até uma previsão para 2030.	60
Tabela 2 - Análise SWOT	86

Lista de gráficos

Gráfico 1 - Evolução do PIB percentual da China, a nível mundial.....	33
---	----

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

5G	5ª Geração
a. C.	Antes de Cristo
ADB	<i>The Asian Development Bank</i>
AIIB	<i>The Asian Infrastructure Investment Bank</i>
ASEAN	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
BCIM	<i>Bangladesh-China-India-Myanmar</i>
BRI	<i>Belt and Road Initiative</i>
CAWA	<i>China-Central Asia-West Asia</i>
CICPEC	<i>China-Indochina Peninsula Economic Corridor</i>
CMP	<i>China Merchant Ports</i>
CMR	China-Mongólia-Rússia
COVID-19	<i>Corona Virus Disease 2019</i>
CPEC	<i>China-Pakistan Economic Corridor</i>
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
d. C.	Depois de Cristo
EDP	Energias de Portugal
EUA	Estados Unidos da América
FONOP	<i>Freedom of Navigation Operations</i>
G7	Grupo dos 7
i.e.	‘Isto é’
MOU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MSR	<i>Maritime Silk Road</i>

NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i>
NDB	<i>New Development Bank</i>
NDRC	<i>National Development and Reform Commission</i>
NELB	<i>New Eurasia Land Bridge</i>
OMC	Organização Mundial do Comércio
OMS	Organização Mundial da Saúde
p.e.	‘Por exemplo’
PIB	Produto Interno Bruto
PLA	<i>People’s Liberation Army</i>
PLAN	<i>People’s Liberation Army Navy</i>
REN	Redes Energéticas Nacionais
RPC	República Popular da China
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SLOC	<i>Sea Lines Of Communication</i>
SRF	<i>Silk Road Fund</i>
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i>
UE	União Europeia
UNCLOS	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
USD	<i>United States Dollar</i>
USN	<i>United States Navy</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva

Introdução

O crescimento da China, em vários âmbitos, ao longo das últimas décadas – especialmente, desde o início do século XXI –, tem sido notável. Em 2013, o recém-chegado Presidente Xi Jinping, por forma a renovar o plano de crescimento económico chinês, apresentou a Iniciativa Faixa e Rota (*Belt and Road Initiative*). Esta iniciativa pretendia, e pretende, dinamizar e facilitar as rotas comerciais – tanto as marítimas como as terrestres –, através da cooperação entre países (com destaque para a Ásia, a África e a Europa).

Relevância do Tema

Em dezembro de 2018, foi assinado um acordo de cooperação bilateral entre Portugal e a China, no âmbito da *Belt and Road Initiative (BRI)*, que motivou alguma preocupação nalguns círculos internacionais, por envolver um membro da Aliança Atlântica e da União Europeia (UE), e uma potência em ascensão que tem assumido algumas posições de competição, rivalidade ou, mesmo, confronto com o ocidente.

O interesse chinês por Portugal e, nomeadamente, pelos seus ativos marítimos tem sido notório. Por isso, torna-se importante analisar o propósito desta recente iniciativa, para que seja possível compreender as implicações que a mesma tem e pode vir a ter para Portugal, e, mais concretamente, para o seu poder no mar.

Objetivos da investigação

O objetivo principal desta dissertação consiste na identificação das principais potencialidades e vulnerabilidades de Portugal, que podem permitir aproveitar as oportunidades proporcionadas pela *Belt and Road Initiative*, bem como evitar as ameaças que ela também pode representar. Isso implicou a compreensão das temáticas-base que concorrem para a consecução do objetivo final, e permitem uma investigação completa sobre o tema, nomeadamente: uma breve exposição da *Belt and Road Initiative* – em que contexto foi criada, no que consiste, as suas motivações e

objetivos, as suas prioridades, os seus obstáculos e como se insere na Europa; bem como, seguidamente, um aprofundamento da vertente marítima da Iniciativa.

Estrutura da dissertação

Esta investigação, tendo em conta o objetivo principal, foi feita em quatro fases, que correspondem aos seus 4 capítulos, que, por sua vez, seguem uma estrutura em que se passa de um plano mais geral para um plano mais específico.

O 1º capítulo – Enquadramento Histórico – interliga as origens das antigas rotas da seda às novas rotas da seda - nome pelo qual ficou conhecida esta iniciativa chinesa. Neste capítulo, é feita uma breve análise histórica sobre os caminhos milenares das antigas rotas do comércio, assim como as suas origens, influências, dificuldades, disputas, entre outras.

No 2º capítulo – Iniciativa Faixa e Rota – é abordada, de um modo geral, a iniciativa chinesa (motivos que impulsionaram a sua criação, propósitos, objetivos), bem como as suas três componentes principais e a posição da Europa perante a mesma.

No 3º capítulo – Rota da Seda Marítima – o foco recai sobre a vertente marítima da iniciativa. Este capítulo encontra-se dividido em duas partes essenciais: no poder comercial que a China tem vindo a explorar e no poder naval, que, inevitavelmente, se associa ao primeiro.

O 4º capítulo – A China em Portugal – corresponde ao cerne do tema, onde são examinados os diferentes elementos que suscitam o interesse da China por Portugal, e, em particular, pelo mar português.

Metodologia de investigação

Tendo em conta o conteúdo do 1º capítulo, focado numa abordagem mais histórica da *Belt and Road Initiative*, a investigação para a concretização deste capítulo foi baseada em obras literárias (i.e., livros); ao passo que os restantes capítulos, por consistirem numa avaliação mais recente desta iniciativa, foram construídos tendo como base informação, suportada por um mais diversificado conjunto de meios. Neste sentido,

foram consultadas fontes de ordem primária, como documentos oficiais e discursos políticos; fontes de ordem secundária, como artigos, trabalhos de investigação, relatórios e obras de referência; assim como de ordem terciária, nomeadamente notícias de imprensa e entrevistas publicadas.

1 Enquadramento Histórico

Desde sempre, o Homem possui um instinto natural pela procura, movido pela curiosidade: em relação a si próprio e ao que o rodeia. Não só para se tornar num ser culturalmente mais rico, como também por questões de sobrevivência, começou, assim, a busca por produtos diversos, tesouros, riquezas e conhecimento, à volta do mundo.

Apesar de, nos dias de hoje, percecionarmos os Estados Unidos da América (EUA), a Europa e a China como os três grandes epicentros do desenvolvimento, nem sempre assim foi. Até há poucos séculos, a civilização evoluíra desde a China até à Europa, passando pela Ásia Central e pelo Norte de África. Eram estas regiões - algumas delas, atualmente, algo instáveis -, que formavam os elos de ligação para o comércio quase global da altura. Foi através de tribos nómadas que ocupavam territórios correspondentes aos atuais Afeganistão, Irão, Cazaquistão, Turquia e outros tantos países localizados na Ásia Central, que foi possível ligar o Oriente Asiático ao Ocidente Europeu. Apesar de alguns deles serem, atualmente, países conflituosos, com grandes problemáticas em torno de questões como os direitos humanos e a liberdade de expressão – como resultado de políticas extremistas que acabam por estar na base dos conflitos -, foi notável, na altura, o contributo dos mesmos no estabelecimento desta ligação.

A rede criada entre o Oriente Asiático e a Europa possibilitou os primeiros contactos entre os diferentes povos e culturas. A base dessa rede de conectividade eram as trocas comerciais, que possibilitavam que os produtos mais cobiçados entre os diferentes povos percorressem milhares de quilómetros. Porém, é defendido que o mais importante não foi o comércio, mas a partilha de religiões, idiomas, arte, tecnologia, acima de tudo de ideias e conhecimento (Mark, 2018) (Editors, Silk Road, 2019).

Os mercadores percorriam vastas distâncias, que foram ao longo dos anos criando diversas rotas, algumas hoje conhecidas. Nestas viagens, os camelos, pela capacidade que têm de suportar longas distâncias sob climas extremos, eram muito utilizados no transporte de material. Por onde os mercadores iam passando, aproveitavam os

aglomerados populacionais existentes, não só para efetuarem a troca de bens, como também para abrigo, tendo em conta que as viagens duravam semanas, meses ou, até mesmo, anos. Alguns desses locais de maior afluência são, atualmente, grandes cidades, exemplo de Istambul, que é das cidades mais populosas da Europa.

Ferdinand von Richthofen, depois de viajar pelas rotas de comércio entre a China e a Europa, apelidou-as de *Seidenstraßen – Rotas da Seda* -, nome que permanece desde 1877 até aos dias de hoje (Kurin, 2002, p. 24) (Frankopan, 2015, p. 17). Apesar do nome, não se comercializava apenas seda; simplesmente, este, de entre muitos outros, era o ‘artigo’ mais cobiçado, sendo considerado um artigo de luxo, sinónimo de riqueza. A seda chegava até a ser usada como forma de pagamento, substituindo a moeda. Outros exemplos de artigos também comercializados, através destas rotas, eram o vinho, o arroz, as especiarias, as porcelanas ou o papel, sendo que alguns destes tiveram mais impacto e importância ao serem difundidos pelo mundo, do que propriamente a seda.

1.1 O início

As Rotas da Seda tiveram origem durante a dinastia *Han* (206 a. C. – 220 d. C.), na China. No século II a. C., o povo chinês era atacado e limitado nas suas fronteiras por uma tribo nómada chamada *Xiongnu*, conhecida pelos seus comportamentos bárbaros. Eram oferecidos, pelos imperadores da China, em troca de paz, artigos de luxo, como o arroz, o vinho e os têxteis, sendo a seda o artigo mais apreciado pelos *Xiongnu*, pela sua leveza e textura. O povo chinês não aprovava estas ofertas, tendo em conta que tal troca demonstrava medo e fraqueza da sua parte. Até que, entre os anos 133 e 119 a. C., os chineses realizaram várias expedições - cada uma com mais de cem mil homens - ao território dos *Xiongnu*, situado na Mongólia, que lhes valeram a conquista de parte deste (Ebrey, 1999, pp. 66-70).

O imperador *Han Wudi*, com o intuito de combater esta tribo, enviou o diplomata *Zhang Qian* com o propósito de aliar a China a tribos a Ocidente, que tinham também como objetivo a luta contra os *Xiongnu*. No regresso, *Zhang Qian* deparou-se com a venda de bens chineses a norte do atual Afeganistão, reportando o que vira ao imperador. Julga-se que tenha sido nesta expedição que a China se apercebeu que os

seus produtos já circulavam além-fronteiras. Esta descoberta foi interpretada pelo imperador chinês como uma nova oportunidade de comércio, que deu origem às Rotas da Seda (Hansen, 2012, p. 236).

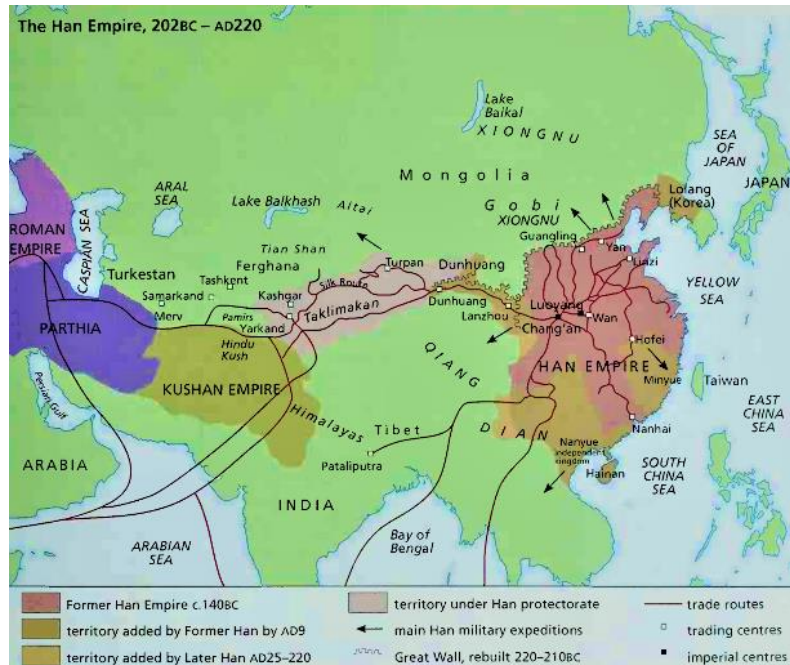


Figura 1 - Império Han (202 a. C. – 220 d.C.), restantes tribos e rotas existentes¹.

No ano 55 a. C., os *Xiongnu*, entretanto mais enfraquecidos, repartiram-se em cinco grupos e passaram a integrar os estados subordinados da China. Daí em diante, cada um desses estados teria de enviar um príncipe à capital chinesa, para receber educação e para onde levariam presentes, o que permitia a troca de produtos, sendo, mais uma vez, a seda o produto de eleição. Durante a dinastia *Han* foram trocadas tão grandes quantidades de seda que as mesmas começaram a surgir em terras distantes a Ocidente. Pela altura em que Júlio César (político romano) morreu (no ano 44 a. C.), a seda já era popular e um artigo de comércio em Roma. Esta chegava a Roma após passar por vários pontos intermédios de troca; enquanto que no sentido contrário, chegavam à China bens como ouro, cavalos ou ainda trabalhos em vidro (Ebrey, 1999, pp. 68-70).

¹ Imagem retirada de: Patricia Buckley Ebrey, *The Cambridge Illustrated History of China*, Cambridge University Press, 1999, p. 65.

1.2 Império Romano

No ano 30 a.C., pouco depois da morte de Júlio Cesar, o Egito foi conquistado pelos romanos, depois de perder a sua rainha Cleópatra, que se suicidara. Esta foi uma conquista de extrema importância para os romanos, visto que o porto de Alexandria, situado no Egito, era um dos principais pontos de passagem das rotas marítimas que vinham da China e da Índia, até ao Mediterrâneo, através do Mar Vermelho. Para além disso, contribuiu, ainda, para que, no ano 27 a. C., *Augustus* se tornasse no primeiro imperador de Roma, nascendo oficialmente o império romano (Reid, 1994, p. 20). Este último era conhecido pelo seu exército composto por lutadores exímios, que contribuíram para o crescimento do próprio império romano, ao espalharem-se pela Europa e dominarem o Mediterrâneo, nos anos que se seguiram. Roma tinha o seu foco no Oriente e em todas as riquezas que este lhe podia proporcionar. Não demorou muito até se criarem rotas terrestres que, passando pela Pérsia (atual Irão), permitiam aos romanos chegar à Ásia Central, e rotas marítimas que alcançavam a Índia.

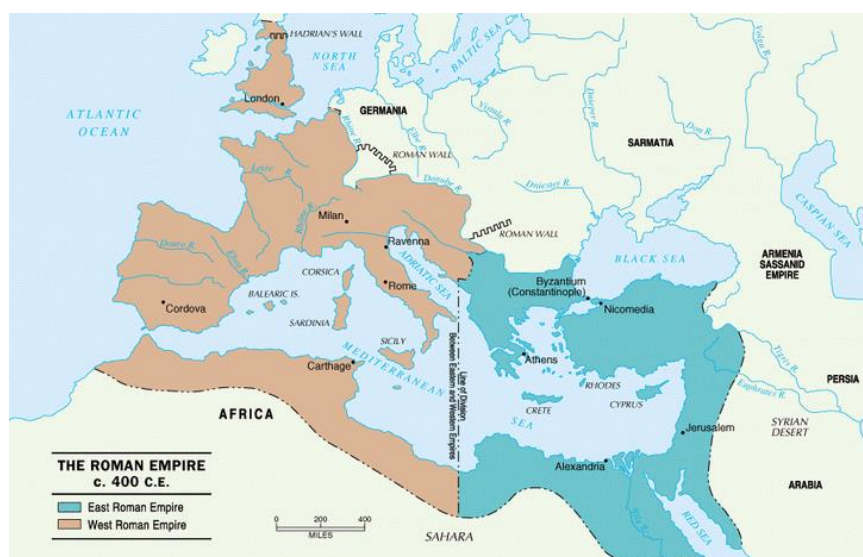


Figura 2 - Divisão do Império Romano.²

² Imagem retirada de: <http://reifshistoryclasses.weebly.com/the-beginning-of-the-byzantine-empire-map-activity.html> a 08/04/2020.

Outra conquista de notável importância para o império romano foi a da cidade de Bizâncio, que passou a chamar-se Constantinopla - fundada pelo imperador romano Constantino no ano 330 d. C. O império romano passou, assim, a estar dividido: num império do Ocidente - onde se localizava a antiga capital Roma - e num império do Oriente - onde se situava Constantinopla, a nova capital do império romano, que viria a ficar conhecido como o império bizantino (ver Figura 2). Esta nova capital, que é hoje Istambul, na Turquia, tornou-se na maior e mais importante cidade mediterrânica, por se situar numa posição estratégica que lhe permitia controlar o tráfego do Mar Negro. Além disso, por se localizar próxima do Oriente, possuía um melhor domínio das redes comerciais.

Por esta altura, não se trocavam, apenas, bens materiais, mas também costumes, crenças e ideais. Depressa, as crenças religiosas que fluíam da Grécia para a Ásia começaram a fazer o caminho inverso. Por acreditarem que havia um ou mais deuses capazes de proteger e de ajudar os povos, as diferentes sociedades encontravam-se recetivas a todo o tipo de explicações e respostas que pudessem surgir das religiões existentes, encontrando-se dispostas, com base nas mesmas, a depositar a sua fé nos deuses que mais segurança e prosperidade lhes oferecessem.

Algumas destas religiões afirmavam que, àqueles que doassem mais riquezas, como joias e dinheiro, ser-lhes-ia garantida, como forma de recompensa pela sua generosidade, a paz, assim como seriam livrados de todo o sofrimento. Isto proporcionou que as rotas comerciais, pelos mais diversos valores, permanecessem 'vivas' (Frankopan, 2015, pp. 50-52).

Constantino, o imperador romano, converteu-se ao Cristianismo e, entre outras medidas, pôs fim às lutas de gladiadores, que iam contra os princípios da sua nova religião. Aproveitando-se das crenças religiosas dos povos, conseguiu convencer povoações persas do Oriente a juntarem-se a si, afirmando não proteger apenas Roma, mas os Cristãos em geral.

Alguns anos depois, surgiu uma nova ameaça vinda dos povos das estepes da Europa Central, chamados *Hunos* (descendentes dos *Xiongnu*), um povo bárbaro com costumes

desumanos e que trazia o terror. Tal deveu-se ao facto de, com as mudanças climáticas que ocorriam na altura, se sentirem obrigados a procurar novos lugares para habitarem. Os *Hunos* levaram à união de esforços por parte de Roma e da Pérsia, que, entretanto, já tinham diminuído as suas tensões, e com esta aliança tentaram, assim, fazer frente a estes povos. No entanto, esta aliança foi, para Roma, feita tarde demais, porque, ainda assim, acabou por ser saqueada em 410 d. C., o que contribuiu para a queda do império romano (parte Ocidental) em 476 d. C (Heather, 2006).

1.3 Ascensão do Islamismo

O Cristianismo encontrava-se em dificuldades, ao mesmo tempo que o Islamismo se começava a espalhar cada vez mais pela Ásia Oriental, acabando por alcançar a China Ocidental. Isto em tudo beneficiou os Muçulmanos (praticantes do Islamismo) e as suas próprias trocas comerciais, deixando-os no controlo das mais importantes rotas e levando-os a uma riqueza que permitiu a construção de grandes cidades. Uma delas foi a de *Madinat al-Salam* (Cidade da Paz), uma das cidades mais ricas e povoadas do mundo, que, atualmente, corresponde a Bagdade. A Cidade da Paz marcou um novo epicentro de poder e de prestígio para os sucessores de Maomé (o profeta seguido pelos Muçulmanos) (Frankopan, 2015, pp. 117-120).

No ano 751 d. C, o exército muçulmano derrotou, a Este de Samarkand (atual Uzbequistão), o exército chinês na Batalha de Talas (situada entre os atuais Quirguistão e Cazaquistão). Foram feitos prisioneiros um grande número de artesãos chineses, incluindo conhecedores do processo de manufatura da seda, assim como do papel (Strathern, 1994, p. 33). Apesar da arte de fazer papel ter sido introduzida no mundo islâmico por prisioneiros chineses, foi graças às trocas comerciais feitas pelos Muçulmanos que esta se propagou a outras fronteiras, o que permitiu um grande aumento na partilha de conhecimentos, contribuindo para um grande avanço na área das ciências.

Após a derrota de Talas, o império chinês encontrava-se em dificuldades. Foi desde então que, durante a dinastia Tang (618 d. C. – 907 d. C.) e a dinastia Song (907d. C. – 1276 d. C.), o comércio por via marítima ganhou ainda mais importância e começou a

desenvolver-se, dando origem a novas rotas que uniam a China e o sul asiático a África (Ebrey, 1999, pp. 136-144; Wood, 2002, p. 75).

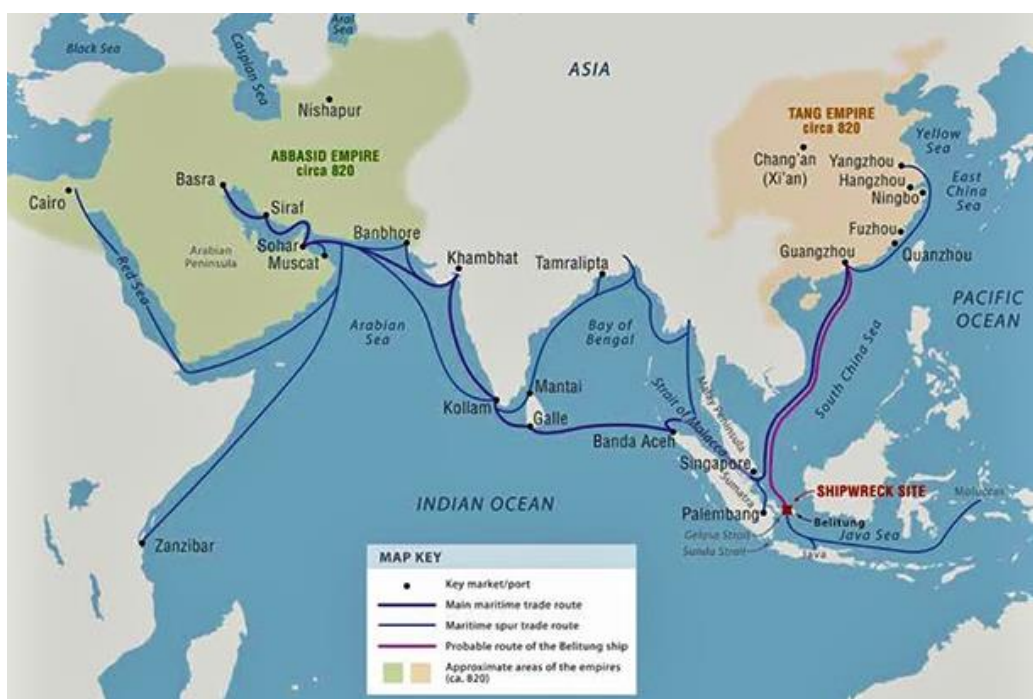


Figura 3 - Rotas marítimas durante a dinastia Tang.³

As produções de materiais aumentaram com a tecnologia de manufatura, assim como as trocas comerciais. Isso pode ser demonstrado pelo facto de se ter encontrado um navio do século IX naufragado na costa da Indonésia com cerca de 70 000 artigos de cerâmica, prata, ouro, entre outros.

Relatos antigos afirmam que tudo o que era produzido se podia encontrar no império árabe, em mercados e lojas de rua, a preços acessíveis – tal não era a sua magnitude (Liu X. , 2010, p. 101)!

Enquanto o mundo Muçulmano se enriquecia em conhecimento e inovações, a Europa Cristã ia definhando com a falta de recursos.

O comércio do Oriente chamava, também, a atenção dos povos Ocidentais do Norte. Quando pensamos nos Vikings, imaginamos povos bárbaros que usavam barcos

³ Imagem retirada de: <https://www.roots.sg/learn/stories/sunken-treasure-a-ninth-century-shipwreck/story> a 08/04/2020.

característicos para invadir a Grã-Bretanha e a Irlanda; mas também estes eram atraídos pelo comércio que se fazia em Bagdade. Os seus melhores homens não se dirigiam para Ocidente, mas para Oriente e para Sul. Foram encontradas muitas sedas finas sepultadas pela Suécia, Noruega, Finlândia e Dinamarca, provenientes do Oriente e da China (Frankopan, 2015, pp. 142-144).

No século XI, as conquistas, a expansão e o poderio Muçulmanos começaram a dissolver-se. A 15 de julho de 1099, Jerusalém rendeu-se aos cavaleiros da 1.ª Cruzada enviados de Constantinopla, levando à expulsão dos Muçulmanos da cidade que controlaram ao longo de vários séculos. Isto deu início a uma nova era dominada pela Europa Ocidental e Cristã. Cidades como Pisa, Génova e Veneza começaram a destacar-se pelo seu crescimento, que resultou tanto dos seus interesses pelas rotas comerciais como das suas posições privilegiadas na costa italiana. Ao mesmo tempo, tudo isto proporcionou uma rápida expansão e desenvolvimento de outras cidades como Nápoles e Verona.

A seda, o algodão, o linho, os tecidos, as especiarias, entre outros produtos provenientes do Mediterrâneo Oriental, da Ásia Central e da China, eram cada vez mais desejados na Europa Ocidental. As três principais cidades de controlo do comércio eram Constantinopla, Jerusalém e Alexandria (ver Figura 2). Destas, os produtos partiam para cidades italianas, para França, para Flandres (região situada no Norte da atual Bélgica) e para a Grã-Bretanha. A procura por estes bens luxuosos tinha um propósito: o de os mais ricos se diferenciarem e exibirem a sua riqueza - através das famosas sedas.

Apesar da desordem e da luta entre Cristãos e Muçulmanos por questões políticas e territoriais, uma coisa permanecia inalterada: as rotas comerciais que, apesar dos atritos entre povos, não sofriam interrupções. Os comerciantes, independentemente da sua etnia ou religião, de estarem em guerra ou em paz, deslocavam-se livremente e em segurança entre cidades, de modo a poderem fazer as trocas e levarem os produtos até aos seus destinos finais, o que demonstra a importância dada ao comércio (Frankopan, 2015, pp. 178-182).

Em julho de 1187, os cruzados de Jerusalém foram cercados pelos Muçulmanos, que os derrotaram numa batalha que acabou com quase todos os ocidentais mortos ou prisioneiros. A perda de Jerusalém foi uma grande baixa para os Cristãos e para as trocas comerciais entre Ocidente e Oriente.

1.4 Domínio Mongol

No final do século XI, surgiu uma tribo oriunda da Mongólia, os Mongóis, que causou o pânico e o terror na Europa, e que, após ataques sangrentos e impiedosos a cidades na Ásia Central, planeou dirigir-se para a Europa com o intuito de controlar esse território que tantas vantagens trazia. O principal líder do império Mongol, e considerado um dos mais bem-sucedidos de sempre, foi *Genghis Khan*, nomeado como líder do império em 1206. Nos seus curtos anos de liderança, conquistou inúmeros territórios, fazendo crescer o seu império a um ritmo alucinante. Em 1227, *Genghis Khan* morreu, tendo sido nomeado como líder (*Great Khan*) o seu terceiro filho, que tencionava seguir com as conquistas ambiciosas do pai. Com isto, e após as mais variadas guerras e ameaças, os Bizantinos, os Arménios e os Romanos decidiram unir-se, criando, finalmente, uma harmonia na igreja Cristã. Para alívio da Europa, a tribo dos Mongóis perdeu, inesperadamente, o seu líder em 1241, havendo a necessidade de renomeação - o que causou atrasou a sua expansão (Burgan, 2009, pp. 7-15).

Entretanto, os Mongóis viraram a sua atenção para o Norte de África, onde a produção agrícola egípcia e a sua posição crucial para as rotas comerciais que se faziam lhes suscitou interesse. Contudo, o Egipto era agora governado por descendentes dos próprios Mongóis – nómadas das estepes – conhecidos por Mamelucos. Com um império tão vasto e espalhado, os Mongóis dividiram-se em quatro impérios (*Khanates*), surgindo a hipótese de uma aliança entre a Europa Cristã e os Mongóis contra os Mamelucos. Apesar do historial de inimigos – que resultou do facto de os Mongóis terem aterrorizado a Europa, ameaçando a sua conquista -, os Europeus acabaram por se aliar a uma fração dos Mongóis, com o objetivo de reconquistar a Terra Santa (Jerusalém), dominada pelos Muçulmanos. No entanto, o inesperado aconteceu:

os Mamelucos atacaram e infligiram a primeira derrota, em décadas, aos Mongóis, em setembro de 1260, a Norte de Jerusalém (Burgan, 2009, pp. 36-37).



Figura 4 - Constituição do Império Mongol, após divisão em quatro impérios.⁴

Após várias cruzadas falhadas, Acre - a última cidade nos arredores da Terra Santa com presença Cristã - é conquistada pelos Mamelucos, em 1291, pondo um fim ao objetivo de reconquista da Terra Santa, dois séculos depois dos cavaleiros da 1.ª Cruzada a terem capturado. O Cristianismo na Europa ficou mais forte e enraizado, apesar da captura de Jerusalém, que era o objetivo das cruzadas, se ter revelado inconsequente.

Por esta altura, duas cidades Europeias destacavam-se, cresciam e afirmavam-se cada vez mais nas trocas comerciais: Veneza e Génova. Contrariamente, o Egito e Jerusalém encontravam-se numa situação instável e economicamente perigosa.

Os Mongóis asseguravam, em toda a Ásia, estabilidade no comércio, dando uma grande importância ao controlo e contagem, tanto de mercadorias como de mercadores, assegurando que estes chegavam aos seus destinos em segurança e sem perdas, sistema este também adotado na China e que era bastante invejado pelos

⁴ Imagem retirada de: <https://gohighbrow.com/the-mongol-empire/> a 09/04/2020

visitantes. Foi a única vez em que, quase na sua totalidade, as rotas da seda terão sido dominadas por uma única potência (Strathern, 1994, pp. 34-35).

O Mar Negro depressa se tornou numa área comercial de grande relevância, especialmente quando as taxas aplicadas sobre os produtos que por lá passavam variavam entre os 3% e os 5% do seu valor total. Já em Alexandria, as taxas cobradas rondavam os 10%, os 20% e, até mesmo, por vezes, os 30% (Frankopan, 2015, pp. 209-210).

A procura pela seda era quase maior do que a oferta. Contudo, desde o final do século XIII que cada vez maiores quantidades eram exportadas para a Europa.

Os portos chineses eram as portas para o Sudeste Asiático. O mar do Sul da China era navegado por cada vez mais mercadores, chegando a fazer-se comércio na zona do subcontinente indiano com, praticamente apenas, navios chineses. O contacto entre povos era tanto que as influências entre eles, ainda hoje, são perceptíveis em palavras e dizeres comuns entre persas, árabes e chineses. É o facto de a palavra inglesa ‘china’ significar ‘porcelana’ em português. Tal acontece, devido à enorme quantidade de porcelana que chegava ao Ocidente, oriunda da China – tendo, assim, herdado o nome deste país.

1.5 A Peste

Aquilo que ninguém estava à espera era que fosse a peste negra o maior dos problemas a alguma vez surgir. Esta doença era altamente contagiosa e facilmente transmissível (por roedores e pulgas). As rotas comerciais que ligavam a Europa ao resto do mundo estavam, agora, contaminadas por este surto, que acabou por ficar marcado como uma das mais devastadoras pandemias de sempre. A peste negra chegou à Europa na década de 1340, começando por atingir Constantinopla e sendo, posteriormente, trazida por mercadores e comerciantes para Génova, para Veneza e para o Mediterrâneo, progredindo, por fim, rapidamente para Norte e restante Europa (Figura 5). Esta pandemia matou milhares e milhares de pessoas, sobrevivendo em algumas regiões apenas um décimo da população. A Europa perdeu cerca de um terço da sua

população, que se estima que corresponda a um total de 25 milhões de mortes (Benedictow, 2005) (Horrox, 1994). Contudo, a peste foi o catalisador de uma mudança, a nível económico e social, na Europa, que acabou por ser um fator importante na ascensão do Ocidente.

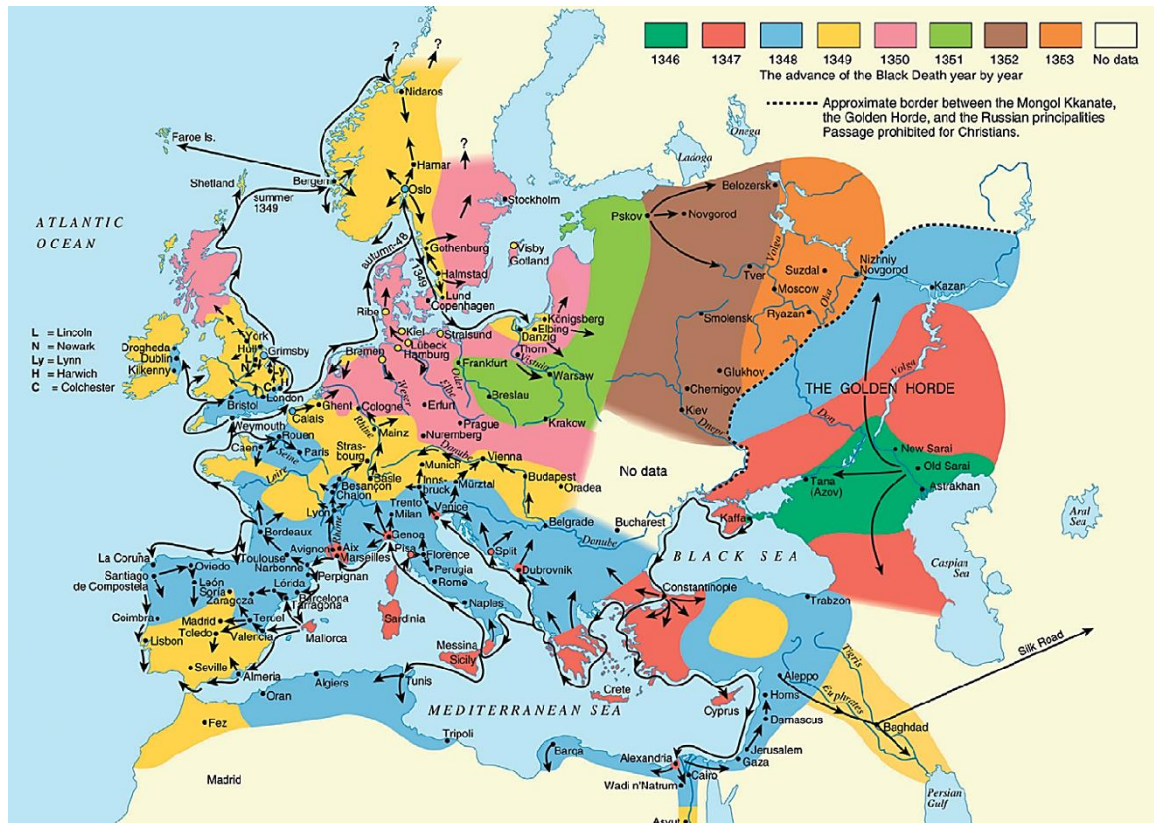


Figura 5 - Propagação da Peste Negra na Europa (1346-1353), através das rotas comerciais.⁵

Com a perda de grande parte da população europeia, os salários aumentaram face a enorme escassez de mão-de-obra. Isso levou a um equilíbrio das riquezas, devido ao aumento da procura por bens luxuosos que passaram a poder ser adquiridos por um maior número de compradores. A peste acabou por gerar mais riqueza, especialmente para os jovens, e por melhorar o estilo de vida e a alimentação da população, promovendo um aumento na longevidade da mesma.

⁵ Imagem retirada de: D. Cesana, O.J. Benedictow, R. Bianucci, The origin and early spread of the Black Death in Italy: first evidence of plague victims from 14th-century Liguria (northern Italy), 2016, p. 3.

Após a peste, Veneza, que tinha sido brutalmente afetada, estava a recompor-se aos poucos, tornando-se no principal local de controlo da rota das especiarias. No final do século XV, cerca de 2 mil toneladas passavam, anualmente, pela cidade. Veneza passou a ser o polo de distribuição europeu, africano e asiático (Frankopan, 2015, pp. 225-229).

Entretanto, no início do século XIV, havia surgido um novo império muçulmano, os Otomanos, que crescia e se espalhava a um ritmo impressionante, causando derrotas esmagadoras a bizantinos, búlgaros e sérvios. Constantinopla ficara rodeada por Muçulmanos, estando o seu domínio Cristão em perigo. Apesar dos pedidos de ajuda à Europa Ocidental, que não tiveram resposta, Constantinopla cai para o Islamismo⁶, em 1453, sendo esta uma das maiores perdas de sempre para o mundo Cristão. O império Otomano viria a ser um dos maiores impérios de sempre, com um grande poder e vasto território entre a Ásia Central, o Norte de África e a Europa Ocidental (Frankopan, 2015, p. 234).

O controlo de Constantinopla por parte dos Muçulmanos levou a que as redes de comércio que chegavam à Europa ficassem comprometidas, havendo uma necessidade de procura por outras alternativas. As Rotas da Seda preparavam-se, portanto, para entrar num período de grandes alterações.

A época que se seguiu, entre os séculos XIV e XVII, ficou conhecida pelo Renascentismo (ou seja, o “re-nascimento”) considerada por muitos a ponte entre a Idade Média e a civilização moderna. Foi durante este período que se verificou um extraordinário desenvolvimento da cultura e da intelectualidade da sociedade nas mais diversas áreas (ciências, filosofia, arte, literatura e outras).

Uma das invenções que permitiu uma elevada partilha de conhecimento foi o processo de impressão, criado por Johannes Gutenberg, em 1450, que contribuiu para que, nos anos que se seguiram, fossem impressos milhares de livros (Editors, Renaissance, 2020).

⁶ Constantinopla é a atual cidade de Istambul, nome que sucedeu a Islambol (اسلامبول, *Full of Islam*), que significa ‘cheio de islamismo’, na sequência da conquista muçulmana, por parte do império turco-otomano.

1.6 Novas rotas

Durante o Renascimento, os europeus começaram a aperceber-se de que a Terra é redonda, o que lhes suscitou interesse na exploração de novos territórios, assim como novos caminhos para os já conhecidos (Strathern, 1994, p. 41).

Os governantes de Castela tinham o objetivo de partir para o novo mundo, mas os portugueses chegaram-se à frente, começando por afastar Génova do comércio do ouro e conquistando Ceuta, uma cidade muçulmana no Norte de África, em 1415.

Ceuta acabou por se tornar num problema, sem grande interesse estratégico ou económico. No entanto, marcou o início de uma época de procura insaciável por novas terras e pela sua riqueza - a Época dos Descobrimentos.

A descoberta de arquipélagos como a Madeira, os Açores e as Canárias facilitou as longas travessias para outros continentes, na medida em que se tornaram pontos de reabastecimento e de paragem para os marinheiros. Nestes arquipélagos, pelos seus climas propícios e terrenos férteis, foi possível o cultivo de produtos como o açúcar, que era depois transportado para as mais diversas regiões. Os castelhanos, não querendo ficar para trás, chegaram mesmo a atacar os navios portugueses.

O Tratado de Alcáçovas, assinado em 1479, cedeu a Castela o controlo das Canárias e a Portugal o controlo dos arquipélagos da Madeira, dos Açores e de Cabo Verde, bem como do comércio da costa ocidental africana.

O tráfico de escravos aumentou drasticamente no século XV, provando ser altamente lucrativo. Apesar do impacto económico que o comércio de escravos teve em Portugal, as terras continuaram, expedição após expedição, a ser descobertas, cada vez mais para sul e ao longo da costa africana.

O príncipe da coroa chegou a ordenar que se fizessem estandartes com a Cruz da Ordem de Cristo, para cada navio, pretendendo dar a entender que o tráfico de escravos estava associado tanto à coroa como a Deus (Frankopan, 2015, pp. 243-244).

Cristóvão Colombo, revoltado e preocupado com o futuro da fé, planeou duas expedições: a primeira tinha como objetivo, navegando para Ocidente, atingir as

riquezas da Ásia; a segunda, dependendo do sucesso da primeira, seria conquistar Jerusalém, a Terra Santa. Colombo pediu apoio a Portugal para as suas tão ambicionadas expedições, mas este não lhe foi dado, o que demonstra que Portugal estava mais concentrado na conquista das regiões da costa africana do que em seguir para Oriente. Colombo acabou, no entanto, por encontrar o apoio de que necessitava junto dos reis de Castela e de Aragão, podendo, assim, partir em busca do desconhecido. A 3 de agosto de 1492, largaram 3 navios do Sul de Espanha com destino ao Oriente, mas, desta vez, partindo para Ocidente.

Como se sabe, Colombo não chegou onde esperava chegar, acabando por encontrar civilizações muito pouco evoluídas, às quais chamou de índios, por achar ter chegado às Índias, quando, na verdade, se encontrava nas Américas. Apesar disso, Cristóvão Colombo, num ato de desespero, para que não terminassem com as expedições, mentiu sobre o que tinha encontrado, dizendo ter encontrado muitas riquezas. Não obstante, a certa altura, deparou-se com a Península de Paria, no atual Norte da Venezuela, rica em grandes pérolas e, mais tarde, com ouro e prata nas Américas Central e do Sul. Foi desde então que se começaram a fazer travessias das Américas para a Europa (que competiam com as Rotas das Ásias), com navios carregados de tesouros (Frankopan, 2015, pp. 246-250).

A coroa espanhola passara, assim, a ser uma das mais ricas e poderosas da Europa, algo que ninguém esperara de um país que se encontrava tão afastado das principais rotas comerciais. Espanha tornara-se numa potência global, enriquecendo a Europa com uma vasta quantidade de tesouros trazidos das Américas Central e do Sul numa época conhecida como a “Era Dourada”. A Europa estava, pela primeira vez, na História, no centro do mundo, o que tornou possível esquecer a perda de Constantinopla para os turcos, em 1453 (Frankopan, 2015, pp. 251, 254-255).

A 8 de julho de 1497, foi a vez de Vasco da Gama partir com o objetivo de encontrar uma nova rota marítima para a Índia, assim como de espalhar a fé Cristã. Vasco da Gama conseguiu fazer aquilo em que Colombo tinha falhado, ao chegar a Calecute a 20 de maio de 1498, um feito extremamente celebrado pelos portugueses. Vasco da Gama transportava chapéus, açúcar e mel, para trocar pelas famosas especiarias e outras

mercadorias características da cidade. As expedições de Cristóvão Colombo e de Vasco da Gama criaram as primeiras ligações marítimas entre as Américas, a Europa, a África e a Ásia, que tornaram a partilha de ideias e de costumes muito mais eficiente e rápida.

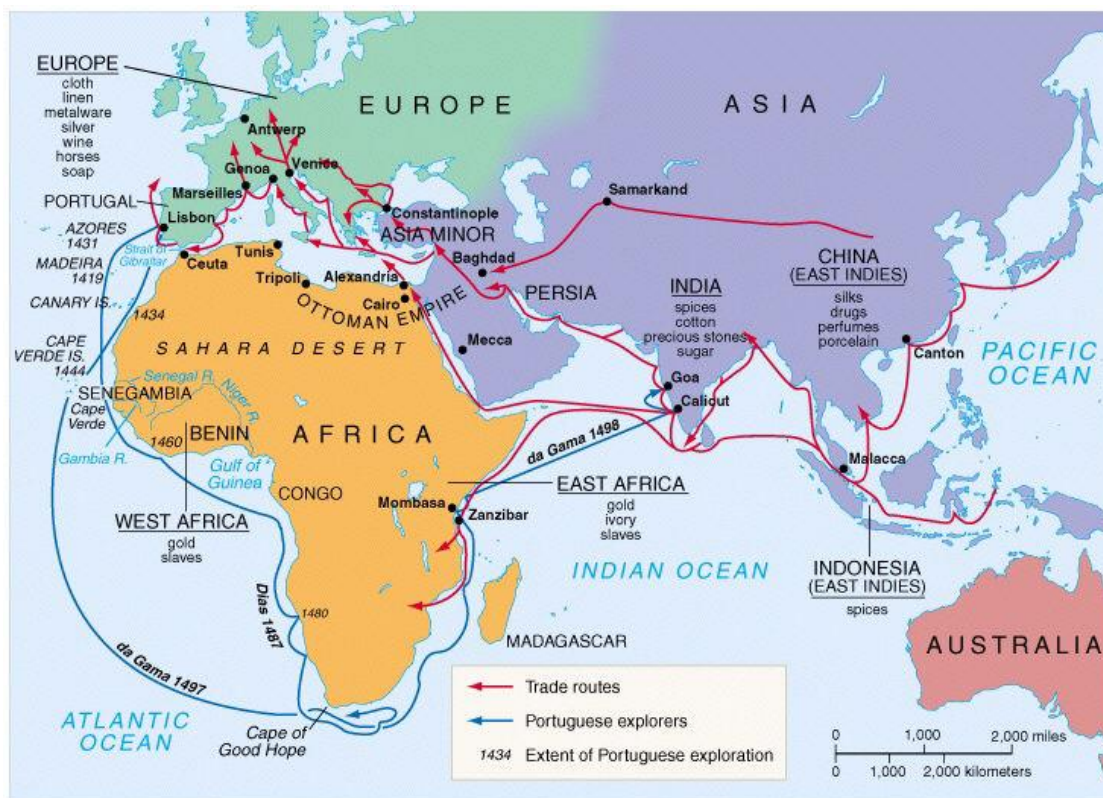


Figura 6 - Rotas de comércio após descoberta do caminho marítimo para a Índia.⁷

Em Lisboa, cada vez mais se via porcelana e seda chinesas, apesar de as importações mais importantes serem as especiarias, muito utilizadas na confeção de alimentos na Europa em geral. A elevada procura por estes produtos aumentou a competição de venda e comercialização dos mesmos.

Enquanto isso, a China enriquecia a olhos vistos. A este país chegava cada vez mais prata, vinda das Américas, através de uma travessia oceânica que deu origem à Rota da Prata, que ligava o mundo como um cinto (Frankopan, 2015, p. 277).

⁷ Imagem retirada de: <http://www.stephenhicks.org/2012/01/05/why-did-portugal-become-a-great-exploring-nation/> a 10/04/2020

Apesar da ascensão do comércio europeu, as 'antigas' rotas da Ásia continuavam a trocar quantias apreciáveis de produtos e de dinheiro. A porcelana, a seda e, sobretudo, o chá, vindos da China, eram os produtos mais transportados por estas rotas, tendo a procura por este último aumentado exponencialmente no início do século XVIII.

1.7 As rotas atuais

Durante os séculos XVIII e XIX, as potências europeias aumentaram o seu domínio sobre as rotas comerciais, enquanto detinham poder sobre os países que nelas participavam. Os britânicos controlavam a Índia, Sri Lanka, Burma, a Tailândia e a Península Malaia; os franceses controlavam o Vietname, Laos e Camboja; os holandeses controlavam a maioria do arquipélago da Indonésia. Fora da Europa, e no final do século XIX, os EUA viriam a controlar as Filipinas. Em 1945, após as duas grandes guerras mundiais, o poder Ocidental sobre o Oriente entrou em declínio, permitindo aos países do Oriente, nos anos que se seguiram, ganhar a sua independência.

Algumas das antigas rotas são, ainda, nos dias de hoje, utilizadas para transportar bens entre o Ocidente e o Oriente. Muitos dos portos antigos evoluíram a par das trocas comerciais, sendo agora, grandes portos de comércio. No entanto, a expressão "Rotas da Seda" não passa de uma metáfora para o comércio que é feito nos dias de hoje. A seda, as especiarias e a porcelana, entre outros produtos outrora trocados, são, na atualidade, o petróleo, os carros e os equipamentos tecnológicos que conhecemos, e que são transportados, maioritariamente, em enormes navios de carga (Reid, 1994, pp. 44-45).

A procura mudou, obrigando à adaptação da oferta; não mudando as bases das trocas comerciais, mas os produtos, assim como a forma e a rapidez com que estes são transportados. O comércio é, atualmente, feito a um ritmo e magnitude impressionantes, que se devem, essencialmente, à facilidade com que agora o mundo comunica, algo que há umas centenas de anos jamais se imaginaria possível. Contudo, as guerras e os interesses políticos continuam a ter uma grande influência nas trocas comerciais.

“Se as relações internacionais melhorarem, é possível que as Rotas da Seda possam, um dia, reabrir como uma rede de trocas internacionais por terra entre Este e Oeste. Se a estrada que vai desde Xian até Istambul se tornasse numa estrada moderna pavimentada, a viagem que outrora levaria três anos passaria a ser feita em menos de duas semanas. Numa era futura de paz mundial, poderemos, ainda, ver camiões ou comboios a transportar comércio internacional ao longo das rotas uma vez percorridas por Zhang Qian e Marco Polo.” (Strathern, 1994, p. 45)

O parágrafo acima citado data de 1994. O autor afirma que as Rotas da Seda podem voltar a reerguer-se, caso as relações entre os países melhorem. Passados 19 anos dessa afirmação, o Presidente da China apresentou uma iniciativa com o objetivo de retomar as antigas Rotas da Seda e criar rotas de ligação entre a China e o Ocidente. Apesar de consistir numa iniciativa moderna e adaptada aos dias de hoje, assenta nos princípios das rotas comerciais que se praticaram durante milhares de anos.

2 Iniciativa Faixa e Rota (*Belt and Road Initiative*)

2.1 Introdução

O comércio internacional existe há milhares de anos e a designação Rota da Seda acaba por representar, de forma metafórica, todas as trocas comerciais que se fizeram durante séculos entre a Europa, a África, e a Ásia (mais concretamente a China), ligando por terra, e mais tarde por mar, vários países e civilizações.

“Durante milhares de anos, pessoas de vários países ao longo da antiga Rota da Seda escreveram, em conjunto, um capítulo de amizade que foi transmitido até hoje. A história, com mais de 2000 anos de trocas comerciais, demonstra que países de diferentes raças, crenças e origens culturais são totalmente capazes de partilhar paz e desenvolvimento, com base na solidariedade, na confiança mútua, na igualdade, na inclusão, na aprendizagem e na cooperação, em que todos ficam a ganhar. Essa é a valiosa inspiração que extraímos da antiga Rota da Seda. [...] Para criar laços económicos mais fortes, aprofundar a cooperação e expandir o espaço de desenvolvimento na região da Eurásia, devemos adotar uma abordagem inovadora e, em conjunto, construir uma ‘Faixa Económica da Rota da Seda’.”⁸ (Jinping, *Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future*, 2013)

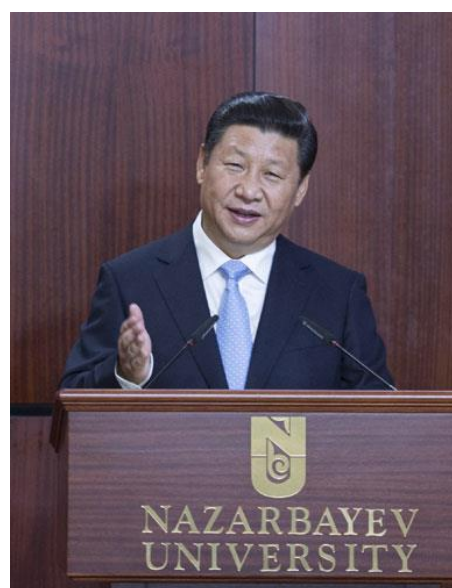


Figura 7 - Presidente Xi Jinping a discursar na Universidade de Nazarbayev.

⁸ Tradução do autor.

Figura 7 retirada de: https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/08/content_16952228.htm, a 17/04/2020

O excerto acima citado foi parte do discurso feito pelo Presidente da República Popular da China (RPC), Xi Jinping, na Universidade de Nazarbayev, em Astana, Cazaquistão, a 7 de setembro de 2013. Foi deste modo que, pela primeira vez, foi anunciada a componente terrestre – ‘Faixa Económica da Rota da Seda’ (*Silk Road Economic Belt*) - de uma nova iniciativa. A China decidiu trazer de volta a expressão ‘Rota da Seda’, ligando-a às suas novas estratégias de globalização, não só por serem reestabelecidas algumas das rotas antigas, mas também com o intuito de apresentar as suas novas estratégias de uma forma apelativa, invocando a cooperação internacional. Efetivamente, as antigas Rotas da Seda são consideradas um símbolo que relembra a união dos países, sendo a expressão, neste caso, usada como uma metáfora alusiva à paz, cooperação e benefícios mútuos. No entanto, este é considerado apenas um nome ‘simpático’ dado aos planos de reestruturação económica da China, e uma forma deste país se afirmar como potência mundial (Liu & Dunford, 2016).

Pouco tempo depois, a 2 de outubro de 2013, Xi Jinping discursou em Jakarta, na Indonésia, onde apresentou a segunda componente da iniciativa:

“O sudeste da Ásia tem sido, desde os tempos antigos, um importante centro ao longo da antiga Rota Marítima da Seda. A China fortalecerá a cooperação marítima com os países da ASEAN⁹ (...) e desenvolverá, vigorosamente, a parceria marítima num esforço conjunto para construir a ‘Rota da Seda Marítima do Século XXI’ (*Maritime Silk Road of the 21st Century*).”¹⁰ (Jinping, Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament, 2013)

Em suma, o objetivo da China é o de construir infraestruturas, à base de caminhos de ferro e portos marítimos, que conectem a China, inclusive as suas regiões menos desenvolvidas, aos países vizinhos e ao Ocidente Europeu. Estas ligações são feitas através de terra, pela ‘*Silk Road Economic Belt*’ (Faixa Económica da Rota da Seda), e através de mar, pela ‘*Maritime Silk Road of the 21st Century*’ (Rota da Seda Marítima do

⁹ ASEAN – *Association of Southeast Asian Nations* (Associação das Nações do Sudeste Asiático).

¹⁰ Tradução do autor.

Século XXI). Em conjunto, estas duas componentes, formaram a ‘*One Belt One Road Initiative*’ (Uma Faixa Uma Rota), que, em 2016, passou a ser intitulada de ‘*Belt and Road Initiative - BRI*’ (Iniciativa Faixa e Rota). Esta é considerada uma das jogadas políticas e económicas mais ambiciosas de sempre por parte da China (Cai, 2017).

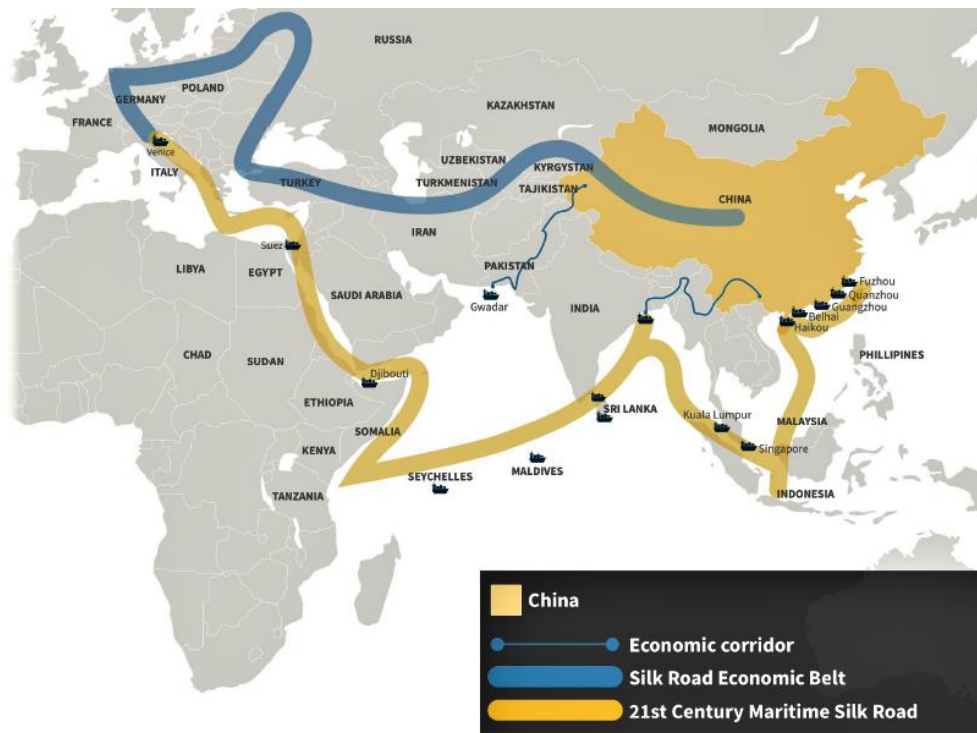


Figura 8 - Faixa terrestre e Rota marítima¹¹

Para a iniciativa ser bem-sucedida, Xi Jinping salientou cinco prioridades (Jinping, Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future, 2013) (Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Road, 2015):

- **Coordenação política**, realçando a importância da cooperação intergovernamental, de maneira a explorar os interesses comuns e chegar a um consenso entre os países envolvidos na iniciativa, que é fundamental para a sua consecução e desenvolvimento;

¹¹ Imagem retirada de: Peter Cai, Understanding China’s Belt and Road Initiative, Lowy Institute, 2017, p. 2

- **Desenvolvimento de infraestruturas**, através da construção de vários pontos de apoio entre os participantes (linhas férreas, estradas, portos, entre outros) e da facilitação do transporte entre esses pontos, removendo paragens técnicas ou burocráticas que diminuem a rapidez do transporte. Não obstante, deve ser promovida a construção de infraestruturas com impacto reduzido para o meio ambiente. Além disso, deve ser feito um esforço conjunto para uma coordenação ativa destas redes de ligação, com a partilha de informação e conhecimentos;
- **Trocas comerciais desimpedidas**, promovendo o investimento entre diferentes países, baixando os custos das trocas, aumentando a velocidade e a qualidade das mesmas e criando situações benéficas para todos;
- **Integração financeira**, através de projetos de cooperação, com o objetivo de oferecer bons serviços, melhorando a eficiência e estabilidade dos investimentos;
- **Ligações entre as pessoas**, procurando disseminar o espírito de cooperação amigável ao longo dos países da BRI e promovendo o intercâmbio de pessoas, a partilha de culturas, ideias e conhecimento, através de pesquisas conjuntas, cooperação médica, atrações turísticas, programas culturais e académicos, entre outros. Tudo isso irá proporcionar o estabelecimento de melhores ligações entre os países, acabando por criar uma iniciativa mais sólida.

A BRI apresenta-se, assim, como uma proposta de cooperação socioeconómica e de desenvolvimento pacífico entre países e não como uma aliança militar ou geopolítica. De tal maneira, que as palavras-chave mais utilizadas em *Vision and Action*¹² são: ‘cooperação’, ‘partilha’ e ‘em conjunto’.

¹² Documento emitido a 28 de março de 2015, pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, pelo Ministro das Relações Exteriores e pelo Ministro do Comércio, com a autorização do Conselho de Estado. Este documento contém o enquadramento, os princípios, as prioridades, mecanismos de cooperação e a linha de ação da BRI.

“A BRI tem como princípios a confiança, o respeito e as relações mutuamente benéficas e de aprendizagem. Desde que sejam feitos os esforços necessários para atingir o objetivo comum, a iniciativa irá prosperar, podendo todos os envolvidos, deste modo, beneficiar da mesma.”¹³ (Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Road, 2015)

Apesar de ter sido proposta pela China, a BRI é uma ambição para muitos países. A China compromete-se a apoiar, de igual modo, todos os envolvidos, assim como a promover a transparência, a comunicação e a integração entre os mesmos, tendo sempre em consideração, no entanto, os seus interesses. A iniciativa é inclusiva e aberta a todos os países e organizações que pretendam fazer parte dela, não havendo limitações geográficas, sendo que, para além da Ásia, África, ou Europa, a iniciativa abrange já a América latina (O1)¹⁴. E, para além da Faixa Económica e da Rota Marítima, existem outras variantes que têm vindo a ser associadas, com alguma flexibilidade, a esta iniciativa, como a Rota da Seda Polar, uma Rota da Seda Digital, uma Rota da Seda Espacial e uma Rota da Seda Verde¹⁵, o que demonstra a magnitude (mas também alguma elasticidade) deste projeto (Hillman, 2018) (He, 2019).

A estratégia principal da China passa por apostar nas relações e nas parcerias internacionais para a realização de investimentos, a construção de infraestruturas, o desenvolvimento económico e o aumento da empregabilidade. Até à data, foram assinados 200 documentos de cooperação com 138 países e 30 organizações internacionais para a construção da BRI (Portal, 2020). (European Bank for Reconstruction and Development) (Rolland, 2017).

¹³ Tradução do autor

¹⁴ No final do trabalho é apresentada uma análise SWOT (tabela 2), que sintetiza as Potencialidades (P), as Vulnerabilidades (V), as Oportunidades (O) e as Ameaças (A) que podem resultar fruto da influência da BRI em Portugal. Ao longo do trabalho, e para facilitar a compreensão da tabela final, vão sendo expostos cada um dos parâmetros (P, V, O ou A), estando estes numerados. Dessa forma, O1 corresponde à 1ª Oportunidade da análise SWOT, e assim sucessivamente.

¹⁵ Proposta de desenvolvimento ecológico e sustentável, com foco na proteção ambiental e nas fontes de energia ‘limpas’ ou renováveis.

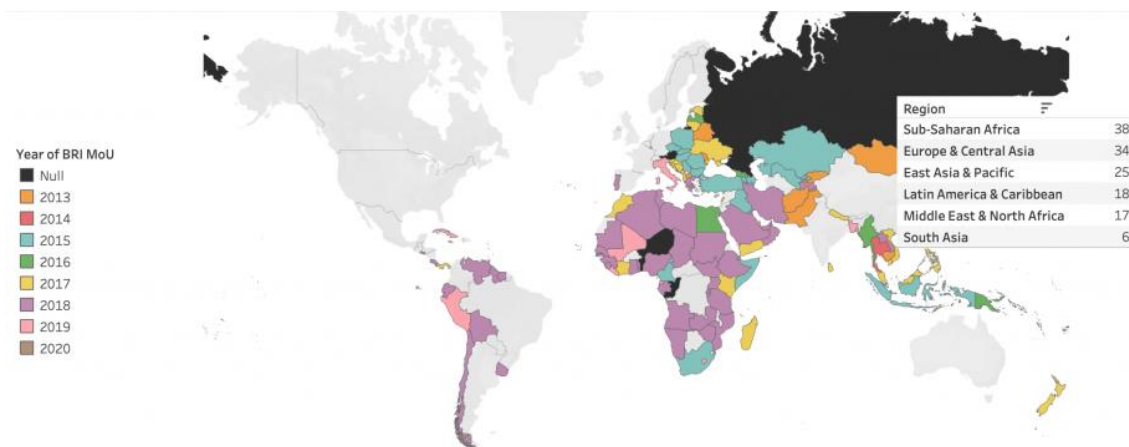


Figura 9 - Países envolvidos na BRI (até março de 2020)¹⁶

Não obstante, a BRI encontra-se numa fase inicial, sendo espectável poder prolongar-se até 2050. Nesta primeira etapa, o foco é direcionado para o desenvolvimento de infraestruturas - especialmente de transporte (como as linhas férreas e os portos marítimos) -, de comunicações e de energia; numa segunda etapa, poderão ser abordados setores como a educação, a saúde, o comércio *online* e os serviços financeiros (Wijeratne, Rathbone, & Wong, 2018). Estima-se que os investimentos relacionados com a iniciativa possam ultrapassar 1 bilião (1 X 10¹²) de dólares americanos (USD) (Perlez & Huang, 2017).

Por forma a financiar os inúmeros projetos em que a BRI se decompõe, a mesma conta com o apoio de várias instituições financeiras de cooperação multilateral – exemplo do ‘*The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*’, do ‘*The Asian Development Bank (ADB)*’ e do ‘*The New Development Bank (NDB)*’ -, bilateral e instituições nacionais, exemplo do ‘*The Silk Road Fund (SRF)*’ que foi criado em 2014 em prol da iniciativa (Devonshire-Ellis, 2019).

2.1.1 Imposição de *standards*

A China é conhecida, em todo o mundo, pela sua enorme capacidade de produção a custos muito baixos; mas esse paradigma está a sofrer alterações, especialmente devido às leis dos trabalhadores. Em 2015, a China desenvolveu um plano que complementa a

¹⁶ Imagem retirada de: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri> a 18/05/2020

BRI, chamado “*Made In China 2025*”, que tinha o objetivo de, nos anos subsequentes, passar de uma manufatura em quantidade e de baixa qualidade, para uma produção de alta qualidade, inovação e fiabilidade, em áreas como a tecnologia, a robótica, a medicina, as energias renováveis, entre outras. Esse plano visava a independência das marcas estrangeiras e, simultaneamente, dar oportunidade a marcas locais de melhorarem e de crescerem (Cai, 2017).

A BRI procura facilitar a exportação desse conceito. Os chineses acreditam que as regiões incluídas na BRI vão estar dispostas a aceitar os produtos de alta qualidade dos seus fabricantes ao invés dos produzidos pela América do Norte ou pela Europa. O que demonstra que os chineses pretendem exportar não só os bens, mas pretendem também a aceitação e conhecimento dos seus novos *standards* (ou padrões) de produção, realçando o seu empenho de afirmação nos mais variados setores (Cai, 2017).

Um bom exemplo no setor tecnológico, mais especificamente nas telecomunicações, é o caso da ‘*Huawei*’, que começou há poucos anos como uma típica “marca chinesa mais barata” e que, nos dias de hoje, é já uma marca de renome, a nível mundial, que fabrica telemóveis de topo, que competem com as melhores e mais conhecidas marcas da concorrência. A China está, ainda, envolvida na investigação da rede 5G (5ª geração) e no seu lançamento, que promete ser um grande avanço a nível tecnológico. Esta não é mais do que outra forma encontrada pela China de criar os seus próprios padrões e de os levar a todo o mundo. A Rota da Seda Digital é, assim, outra grande aposta da China para a mudança do centro geopolítico do poder, fazendo parte da BRI e do “*Made in China 2025*”, sendo que, ambas as iniciativas se complementam (Kitson & Liew, 2019) (Yu, 2019).

2.1.2 Corredores Económicos Ferroviários

A aposta nas linhas férreas depressa se tornou um símbolo da expansão industrial da China e, mais concretamente, da iniciativa, onde são incentivadas a conexão, a interação e a cooperação entre os países. É de realçar que muitos acordos para a cooperação em áreas como a cultura, a educação, a investigação, assuntos militares, ou outras são frequentemente negociados simultaneamente, ou após os acordos de linhas férreas,

contribuindo para a China aumentar a sua presença e influência mundial (Rolland, 2017, pp. 103-104). Os principais projetos e infraestruturas (maioritariamente linhas férreas) da BRI estendem-se ao longo de seis principais corredores económicos (ver Figura 10):

1. **Corredor Económico China-Paquistão (CPEC – *China-Pakistan Economic Corridor*)** – É o único corredor bilateral, fazendo a ligação entre Kashgar, na província de Xinjiang, ao porto de Gwadar, no Paquistão.
2. **Nova Ponte Terrestre da Eurásia (NELB – *New Eurasia Land Bridge*)** – Faz a ligação entre a China e a Europa. A espinha deste corredor é uma linha férrea internacional, desde a província de Jiangsu, até Roterdão, na Holanda. Após sair da província de Xinjiang, a linha férrea atravessa Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia e Polónia, onde se junta à rede ferroviária europeia.
3. **Corredor Económico China-Mongólia-Rússia (CMR)** – Irá renovar a ponte terrestre entre a Rússia e a Eurásia e o desenvolvimento do corredor na Mongólia.
4. **Corredor Económico China-Ásia Central-Ásia Ocidental (CAWA – *China-Central Asia-West Asia*)** – Faz a ligação entre as redes ferroviárias de Xinjiang, através da Ásia Central e Ocidental até à península Arábica e ao Mar Mediterrâneo. Conecta a China, Cazaquistão, Quirguistão, Uzbequistão, Tajiquistão, Turquemenistão, Irão e Turquia.
5. **Corredor Económico China-Península Indochinesa (CICPEC – *China-Indochina Peninsula Economic Corridor*)** – Liga a China, com os cinco países na Península Indochinesa (Tailândia, Vietname, Camboja, Laos e Myanmar) e estende-se ainda para a Malásia, Singapura e Indonésia.
6. **Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM)** – Envolve a cooperação entre quatro países que partilham fronteiras: Bangladesh, China, Índia e Myanmar (Ramasamy, Yeung, Utoktham, & Duval, 2017).

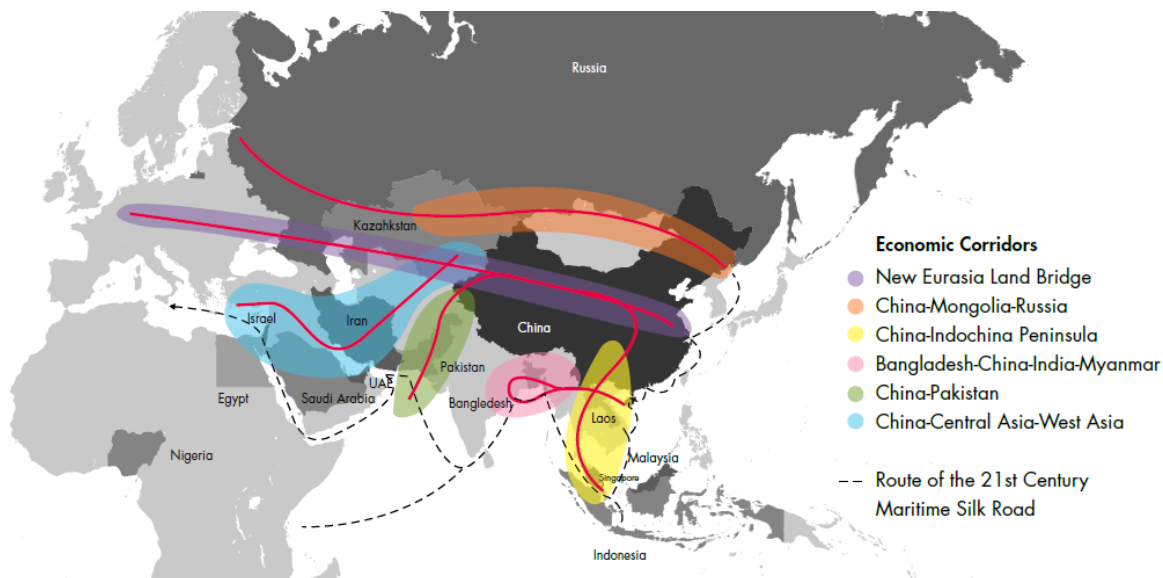


Figura 10 - Corredores Económicos da BRI¹⁷.

2.2 Enquadramento da iniciativa

Antigamente, a economia da China era pouco desenvolvida e algo ‘fechada’, mas, em 1978, o paradigma mudou com a apresentação do programa de Abertura Económica da China (*Reform and Opening Up*) pelo Presidente Deng Xiaoping. Este plano pretendia abrir a economia chinesa para o resto do mundo, ganhar acesso a outros mercados, tecnologias e investimentos. Essa mudança reformulou por completo o país, que teve um dos maiores crescimentos de sempre (He, 2019).

O sucesso deste programa deveu-se a quatro medidas tomadas pelo governo, que a seguir se enumeram.

Em primeiro lugar, o governo desenvolveu, em paralelo, uma forte identidade nacional, capaz de fornecer bens essenciais como saúde, educação, infraestruturas, entre outros.

Em segundo lugar, foi capaz de exercer controlo sobre os seus fundos financeiros. Tal medida baixou a taxa de câmbio chinesa, aumentando a competitividade das

¹⁷ Imagem retirada de: Alex He, *The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi’s Ever-expanding Strategy*, *Center for International Governance Innovation*(225), 2019, p. 7.

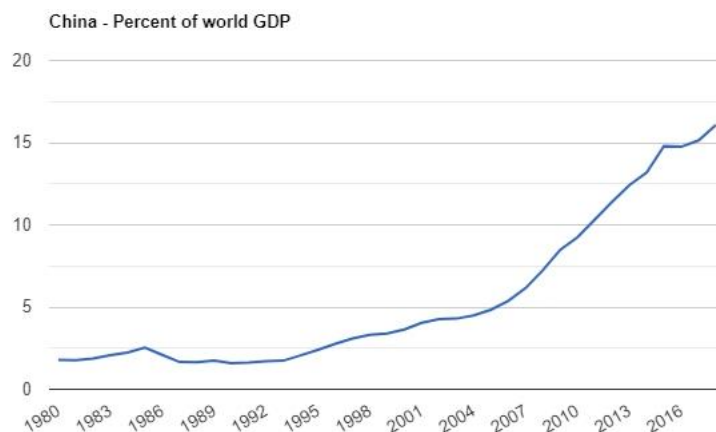
exportações, os investimentos e os lucros e, assim, limitando as importações e o consumo próprio.

Em terceiro lugar, utilizou as suas poupanças e investiu na agricultura, em infraestruturas e em indústrias de bens essenciais

Por último, desenvolveu uma política industrial que defendia e encorajava a exportação de produtos, tornando as empresas internacionalmente competitivas.

Outro passo importante da China como investidora no estrangeiro, deu-se na década de 1990, altura em que a sua economia estava bastante dependente dos investimentos provenientes do exterior para conseguir crescer. Para contrariar essa tendência, adotaram em 1999 a estratégia *'Go Out'*, que tinha o objetivo de internacionalizar as empresas chinesas e de estas começarem a exportar, passando a haver um enorme apoio - em grande parte financeiro - do governo. Em 2001, associou-se à Organização Mundial do Comércio (OMC), tendo contribuído para que, nos anos seguintes, as taxas de comércio aumentassem significativamente e, particularmente, de investimentos, tanto da China para fora do país, como do estrangeiro na China (Liu & Dunford, 2016).

Passados mais de 40 anos da apresentação do programa de Abertura Económica da China, é possível observar grandes progressos. A China evoluiu de uma economia frágil, para ser a segunda maior potência mundial - passando, deste modo, a ser o país que mais exporta (com cerca de 24% da produção mundial) e o terceiro, no mundo, que mais investe. No Gráfico 1, pode-se observar o crescimento percentual do Produto Interno Bruto (PIB) da China a nível mundial. Em 1980, correspondia a cerca de 2%; em 2018 totalizava já 16,07% do PIB mundial, o que fez com que, nesse ano, se posicionasse, somente, atrás dos EUA que liderava com 24,26%.



Source: TheGlobalEconomy.com, The World Bank

Gráfico 1 - Evolução do PIB percentual da China, a nível mundial.

Com este crescimento, o centro económico geográfico moveu-se para Este, tornando possível a existência de 3 grandes epicentros de domínio mundial. Em 2018, os dados indicavam que, no seu todo, a América do Norte (EUA e Canadá) liderava o PIB mundial, com cerca de 26% do mesmo, seguindo-se o Este Asiático (China, Taiwan, Hong Kong, Macau, Japão e Coreia do Sul) com cerca de 24% e, por fim, a UE com, aproximadamente, 19%. Em conjunto, estes três blocos contabilizavam 69% do PIB do mundo inteiro¹⁸.

No 18º Congresso Nacional do Partido Comunista da China, em 2012, foi avançado um projeto com dois objetivos centenários: O primeiro, a ser atingido em 2021 – ano em que é comemorado o 100º aniversário do Partido Comunista da China -, pretende duplicar o valor do PIB per capita correspondente ao ano de 2010. O segundo, a ser atingido em 2049 – ano correspondente ao 100º aniversário da fundação da RPC -, pretende ‘construir um país socialista moderno que seja próspero, forte, democrata, culturalmente avançado e harmonioso’ (Otremba, 2020; Rolland, 2017, pp. 97-98). Em 2018, a China alcançou pouco mais do dobro do valor do PIB por pessoa correspondente a 2010 (cerca de 9 770 USD, comparando a 4 550 USD), o que indica que o primeiro

¹⁸ Dados retirados de: *The Global Economy*, “Percent of World GDP – Country Ranking”, https://www.theglobaleconomy.com/rankings/gdp_share/ e de World Bank, “GDP (current US\$)”, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2018&locations=CN-EU-US-1W&start=1978&view=chart> a 24 de abril de 2020.

objetivo já foi alcançado¹⁹. É inevitável fazer a ligação entre estes marcos propostos pelo governo chinês e a BRI.

2.3 Componentes da BRI

Xi Jinping afirmou que a parte inicial da iniciativa é um período de oportunidades estratégicas para o crescimento e desenvolvimento da China. É essencial manter um ambiente externo estável que conduza ao crescimento económico. Para isso, devem-se fomentar relações de amizade com os países vizinhos.

Ao mesmo tempo, Xi Jinping defende que a China não irá sacrificar os seus legítimos direitos ou interesses, demonstrando intenções de fazer crescer o seu poder económico e militar persuadindo, ao longo do tempo, os seus vizinhos para a cooperação, ao invés do confronto. Da mesma maneira, a China pretende contrariar a influência dos EUA na Ásia e prevenir a formação de - ou enfraquecer - alianças na sua periferia, mantendo sempre uma boa relação com os países asiáticos e evitando conflitos militares com os EUA.

Existem, portanto, três objetivos principais por parte da China: promover a integração económica regional - centrada na China; defender as reivindicações da soberania chinesa; e exercer controlo sobre os 'seus mares'. Podemos aferir que esses objetivos têm por base, respetivamente, uma componente económica, uma componente geopolítica e uma componente militar, que estão, inevitavelmente, interligadas (Glaser, 2014).

2.3.1 Componente Económica

Xi Jinping lançou a BRI numa altura em que a economia chinesa se tornava mais estável, o que pode significar que os interesses não são meramente económicos como afirmado, mas, também, geoestratégicos, dando oportunidade à China de liderar este processo e de se afirmar como líder nas trocas comerciais (Cai, 2017).

¹⁹ Dados retirados de: *World Bank*, "GDP (current US\$) - China", <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN>

Não obstante, nos últimos anos, e devido ao rápido crescimento que ocorreu no país, a China tem-se deparado com:

- Desigualdade económica - o desenvolvimento não foi igual em todo o país; a economia tornou-se desequilibrada, sendo a parte oriental bastante mais desenvolvida do que a ocidental;
- Excesso de capacidade - os grandes níveis de produção, aliados ao abrandamento das exportações, criaram sobrelotação, ou seja, a China não conseguia exportar tudo o que produzia;
- Efeitos das alterações climáticas - ao ser o centro de produção para o mundo inteiro, também se tornou num centro de poluição, com os níveis de qualidade do ar bastante baixos, sendo, desde 2013, o país com mais emissões de dióxido de carbono.

Foram estas algumas das razões que levaram à necessidade, por parte do governo chinês, de ir reajustando os planos relativos à consecução da BRI (Liu & Dunford, 2016).

Em 2014, a BRI foi, oficialmente, incorporada na estratégia de desenvolvimento económico nacional - na *Central Economic Work Conference* - tendo sido anunciada com vários objetivos. O principal propósito (segundo os princípios da iniciativa) é a criação de uma rede de partilha e comércio que beneficie todos os envolvidos, mas isso não implica que não se possa usar a mesma iniciativa para satisfazer outras necessidades (nomeadamente, as anteriormente enumeradas).

A desigualdade económica existente entre as regiões ocidentais e orientais do país é um problema que tem perdurado na China e a BRI é a principal aposta para fazer face a isso. Com isto, em vez de investir mais dinheiro nas províncias mais pobres do Ocidente da China (e não só), este país vai tentar, de alguma forma, regionalizar as suas economias, estimulando as ligações externas para procurar desenvolvê-las. Não obstante, é esperado que todas as outras regiões - mais, ou menos pobres - se desenvolvam, igualmente, em termos económicos – sendo a BRI uma oportunidade para estas regiões obterem os apoios político e financeiro essenciais à construção dos seus próprios projetos e infraestruturas (Cai, 2017).

Vários especialistas afirmam que a BRI pretende desenvolver relações de cooperação com outros países, para melhorar as suas capacidades industriais, de consumo e produção, tornando esses países mais ricos e, conseqüentemente, aumentando a sua procura por produtos e bens chineses. São criadas ligações de fornecimento desimpedidas, que acabam por ser fundamentais para o bom funcionamento dos países envolvidos e que, porventura, combatem o excesso de capacidade da China (Liu & Dunford, 2016; Goh & Qing, 2015). Da mesma maneira, trabalhadores e especialistas chineses são enviados para a construção e manutenção de infraestruturas nesses países, o que contribui para a redução do excesso de população com que a China se depara há anos (Cai, 2017). Contudo, a China nega que a BRI tenha o intuito de combater estes problemas internos, argumentando que se foca na cooperação industrial internacional (Rolland, 2017, pp. 99-101) (Jianguo, 2016).

A BRI surge, então, como solução para vários problemas, ao melhorar o setor industrial, ao mudar paradigmas, ao explorar novos mercados, ao enveredar por vias mais sustentáveis, e ao promover, sempre, a cooperação entre nações – isto, segundo os ideais que os próprios têm vindo a defender, mas que nem sempre se verificam.

2.3.2 Componente Geopolítica²⁰

Num período de médio a longo prazo, o sucesso da iniciativa - essencialmente sino-centrada - pode ajudar a melhorar a integração económica regional, a aumentar as trocas comerciais e financeiras entre os países da Eurásia e do resto do mundo, e a fortalecer os padrões de comércio, os investimentos e as infraestruturas. Tal poderá reforçar a importância da China, como parceira económica, para os países vizinhos e, potencialmente, aumentar a influência diplomática de Pequim na região asiática, daí se expandindo para o resto do mundo. O aumento de investimentos em recursos

²⁰ O conceito 'Geopolítica' tem várias definições, que lhe foram atribuídas ao longo do tempo. De uma forma sucinta, podemos interpretar este conceito através da simples 'desconstrução' da palavra, que é composta pelo prefixo 'geo', referente a uma noção geográfica - neste caso o planeta Terra -, e a palavra 'política', relacionada com os assuntos administrativos e de direção de um país. Posto isto, o conceito de geopolítica pode ser interpretado como a influência política que uma nação exerce sobre outras, em todo o mundo.

energéticos e minerais, particularmente na Ásia Central, pode, também, ajudar a diminuir a dependência da China de produtos importados por via marítima, incluindo o trânsito de petróleo no Estreito de Malaca (Kennedy, 2015).

No entanto, a dependência chinesa da importação de petróleo e gás continua a aumentar. Antes da pandemia da COVID-19, que alterou por completo o panorama, estimava-se que o consumo de petróleo na China, em 2020, fosse de 600 milhões de toneladas, e, em 2030, de 800 milhões de toneladas - dos quais três quartos seriam importados (Wei, 2014). Para contrariar essa dependência, a China necessita de redistribuir o seu portfólio de fontes de energia, desenvolver novas tecnologias fornecedoras de energia limpa e eficiente e dar prioridade a medidas que assegurem o fornecimento de energia, tais como: o aumento das suas reservas de petróleo, a diversificação das suas importações, a redução das importações que transitam pelo Estreito de Malaca e uma maior proteção das rotas de transporte de energia. O petróleo e gás são trazidos desde o Médio Oriente, o Leste de África e o Sudeste Asiático através da rota marítima que atravessa o Estreito de Malaca. Este estreito constitui, assim, uma preocupação para os chineses, na medida em que temem o seu bloqueio. Estima-se que a China possa usar os vários corredores económicos que integram a BRI para a importação de fontes de energia, ficando, assim, menos vulnerável e dependente de outros. É, pois, de extrema importância para a China, a cooperação energética com outros países, que acaba por ser apresentada como uma situação favorável para todos (*win-win situation*): os países produtores de energia ganham em poder exportar para o promissor mercado chinês, ao mesmo tempo que a China assegura diversificadas fontes de fornecimento (Rolland, 2017, pp. 111-113).

A iniciativa também pode ser vista como uma tentativa de abordagem, a nível económico, de países com os quais a China tem disputas territoriais marítimas, como por exemplo no Mar da China Meridional -, por meio da exportação das suas políticas de desenvolvimento. A ideia seria criar situações de benefício mútuo, através de apoios económicos para os países em causa, em troca da aceitação da soberania chinesa sobre algumas parcelas territoriais disputadas (Grieger, 2016).

Os espaços marítimos, bem como as ilhas, ilhéus e atóis, do Mar da China Meridional - um dos mares mais navegados do mundo - são reivindicados, há décadas, por várias nações (China, Taiwan, Vietname, Malásia, Brunei e Filipinas), estando, também, os EUA envolvidos na disputa. A China defende que, por direitos históricos, a jurisdição de grande parte deste mar lhe pertence, tendo, por isso, criado a chamada *'nine-dash line'*²¹ que delimita cerca de 80% desse território marítimo (incluindo as ilhas e recifes) a seu favor. No entanto, segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*United Nations Convention on the Law Of the Sea - UNCLOS*), essa reivindicação chinesa não só excede o território determinado por lei, como viola a Zona Económica Exclusiva (ZEE) dos países que disputam este mar. O Mar da China Meridional é extremamente contestado devido à sua riqueza natural (fundos ricos em petróleo e gás natural), e porque cerca de um terço do comércio marítimo mundial navega por estas águas, incluindo cerca de 80% das importações de petróleo da China (SCMP, 2019).



Figura 11 - Mar da China Meridional - as reivindicações e as ilhas disputadas²².

²¹ A *'nine-dash line'*, traduzida à letra, corresponde a uma linha com nove traços que simboliza a área reclamada como jurisdição da China.

²² Imagem retirada de: <https://www.dw.com/en/south-china-sea-what-you-need-to-know/a-40054470> a 13/05/2020.

Antes da China definir as ideias a partir das quais pretende gerar o seu poder persuasivo, vai continuar a usar o poder económico para expandir a sua influência e estabelecer estruturas institucionais globais para impulsionar a sua agenda multilateral. A prevalência do iliberalismo político e económico na região fornece um ambiente favorável à difusão do modelo político-económico da China e ao sucesso da sua aposta geopolítica. A BRI é a materialização da estratégia da China para alcançar o seu objetivo final de política externa, através do estabelecimento de uma versão chinesa de ordem global baseada numa combinação do poder coercivo com o poder militar e com o poder persuasivo - isto, na primeira metade do século XXI (Yu, 2019).

2.3.3 Componente Militar

Segundo *Cohen*²³, a reivindicação do poder por parte de uma nação é apoiada em quatro pilares (Cohen, 2014):

1. Numa capacidade militar esmagadora e na vontade para a usar;
2. Numa capacidade económica excedente, que permita fornecer ajuda e investimentos noutros estados;
3. Numa liderança ideológica, que sirva como modelo para outras nações;
4. Num sistema de governo coeso.

Por forma a defender as suas reivindicações de território no Mar da China Meridional e aumentar o controlo sobre o mesmo, a China tem construído, durante os últimos anos, ilhas artificiais com características militares. A construção das ilhas tem sido feita através da dragagem de areia em recifes previamente existentes, afetando os ecossistemas marinhos da zona (Watkins, 2015) (Lo, 2020).

O objetivo de Pequim não é travar uma guerra com os EUA, mas antes usar as pressões civil e militar para levar os países que reivindicam os territórios no Mar da China Meridional a desistirem das suas pretensões, cedendo o controlo e a jurisdição

²³ Saul Bernard Cohen, *Geopolitics: The Geography of International Relations* (3ª ed.), Rowan & Littlefield, 2014, p. 2.

deste mar aos chineses. Contudo, é possível que as ações autoritárias por parte da China originem um escalar de tensões com os EUA, como já se viu durante a pandemia da COVID-19.

Sabe-se, através de imagens aéreas captadas ao longo dos últimos anos (ver Figura 12), que as ilhas artificiais estão equipadas com pistas de aterragem, portos com capacidades para grandes navios, hangares, radares de grande alcance, equipamentos de comunicações, armamento militar (anti-navio e anti-aéreo), entre outros, constituindo autênticas bases militares - importantes e estratégicas - para um possível conflito que possa surgir (o que contraria as afirmações feitas, inicialmente, pela China de não ter intenções de militarizar estas ilhas) (Poling, 2020).



Figura 12 - Imagens captadas por satélite do Recife Fiery Cross, localizado nas Ilhas Spratly²⁴.

Dada a persistência da China no controlo de grande parte do Mar da China Meridional - que, pelo direito internacional, não lhe pertence -, e para defender os seus interesses político, económico e de segurança, as Forças Armadas americanas têm aumentado a sua presença naval, através de operações de liberdade de navegação²⁵ (*Freedom of Navigation Operation - FONOP*), bem como a sua presença aérea na área,

²⁴ Edição do autor. Imagens retiradas de: <https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/#DetailImages-heading> a 16 maio 2020.

²⁵ Estas operações têm sido, especialmente, efetuadas pelos EUA para demonstrar a sua presença em áreas conflituosas. Para consulta: <https://amti.csis.org/freedom-of-navigation-practical-guide/>; As operações são suportadas pelo artigo 87º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

demonstrando, desta forma, o seu apoio aos parceiros do Sudeste Asiático (Huang, 2020) (Cfr.org, 2020).

Esta luta incessante pelo poder no Mar da China Meridional evidencia o enorme interesse da China em controlar esta área. Caso tal se verifique, irá significar uma maior segurança, para o país, das Rotas da Seda Marítimas que por ali passam – especialmente, as rotas de fornecimento de energia.

Assim, a busca por uma rede de partilha, de influência e de crescimento económico gera conflitos geopolíticos que, inevitavelmente, recorrem ao poder militar - o que torna difícil o desenvolvimento isolado de alguma das três componentes.

2.4 BRI e a Europa

Em março de 2019, a Comissão Europeia apresentou um documento que sintetiza a relação que a UE detém com a China, numa perspetiva estratégica, assim como a sua abordagem futura (JOIN (2019) 5): “A China e a União Europeia são duas das três maiores potências económicas e comerciais do mundo. Atualmente, a China é o segundo maior parceiro comercial da UE - a seguir aos Estados Unidos -, enquanto que a UE é o maior parceiro comercial da China. Contudo, há uma consciência crescente na Europa de que o equilíbrio dos desafios e das oportunidades gerados pela China se alterou. Na última década, o poder económico e a influência política da China aumentaram a uma escala e a um ritmo sem precedentes, refletindo a sua ambição de se tornar uma das principais potências mundiais.”

A Comissão Europeia salienta também que a China é, simultaneamente, “um parceiro estratégico”, nomeadamente nos domínios da “cooperação” [...] e da “negociação”, assim como “um rival económico na corrida para a liderança tecnológica e um adversário sistémico que promove modelos alternativos de governação” (A4).

Pouco depois, em dezembro de 2019, a NATO (*North Atlantic Treaty Organization*)²⁶ reconheceu na Declaração de Londres, na sequência da Cimeira do Atlântico Norte, que a crescente influência por parte da China representa oportunidades e, simultaneamente, desafios, os quais deverão ser abordados, em conjunto, como aliança (A4) (NATO, 2019).

Para o pleno sucesso da Faixa Económica da Rota da Seda, é necessária uma forte cooperação com a UE. Dessa forma, a China vê a UE como um potencial parceiro, com o objetivo de contrabalançar o peso dos EUA nos assuntos internacionais. Efetivamente, a BRI pode facilitar o aumento da interdependência económica com a Ásia, o que iria afetar negativamente a relevância do comércio transatlântico. Tal poderia ajudar a mover o centro gravitacional político para a massa continental euro-asiática (Ghiasi & Zhou, 2017, p. 10).

Até à data e conforme se detalhará mais abaixo, 31 países²⁷ europeus - dos quais 12 pertencentes à UE (incluindo Portugal)²⁸ - assinaram *Memoranda of Understanding* (MoU's)²⁹ com o intuito de cooperar com a China na iniciativa, tendo a adesão da Itália, a 23 de março de 2019, suscitado particular atenção e controvérsia por ser o primeiro país do Grupo dos Sete (G7) a associar-se oficialmente à BRI. (He, 2019).

Em termos de infraestruturas existem já várias linhas férreas que atravessam a fronteira Bielorrússia-Polónia e que se estendem até ao Reino Unido e Espanha. Existem, ainda, projetos em desenvolvimento para ligações ferroviárias entre os países dos Balcãs

²⁶ Em português: Organização do Tratado do Atlântico do Norte (OTAN). É uma aliança política e militar transatlântica, composta por 30 países membros (pertencentes à Europa e América do Norte), e que tem como principal objetivo garantir a segurança e a liberdade dos seus membros. Foi fundada após a 2ª guerra mundial, em 1949, sendo Portugal um dos membros fundadores.

²⁷ Nomeadamente: Albânia, Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bielorrússia, Bósnia-Herzegovina, Bulgária, Cazaquistão, Chipre, Croácia, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Geórgia, Grécia, Hungria, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Macedónia do Norte, Moldávia, Montenegro, Polónia, Portugal, República Checa, Roménia, Rússia, Sérvia, Turquia e Ucrânia.

²⁸ Nomeadamente: Bulgária, Croácia, Eslováquia, Grécia, Hungria, Itália, Letónia, Malta, Polónia, Portugal, República Checa e Roménia.

²⁹ Em português: Memorando de Entendimento. É um acordo de cooperação e de troca de informações do interesse dos envolvidos.

e a Europa Central e Oriental. Em relação à Rota Marítima, têm sido feitos investimentos em portos espalhados pela Europa que contribuem para o aumento do comércio (70% dos bens que chegam à UE são por via marítima). Alguns desses investimentos foram feitos em portos na Bulgária, Espanha, Holanda, Itália, Letónia, na Grécia, entre outros (ver Figura 13) (Chamber, 2020, p. 43).

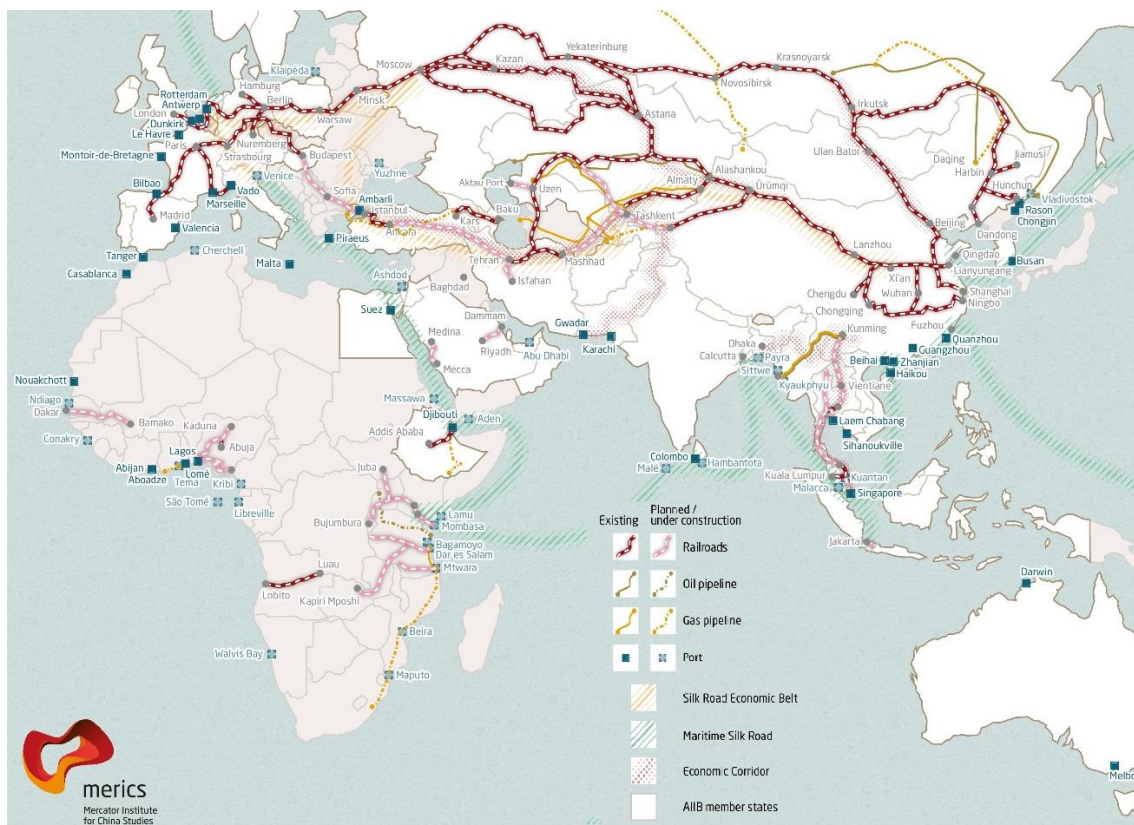


Figura 13 - Rede de infraestruturas ao longo da BRI³⁰.

As capacidades militares crescentes da China, a par da sua visão e ambição globais de dispor de forças armadas tecnologicamente mais avançadas no horizonte 2050, suscitam questões de segurança para a UE numa perspetiva de curto e médio prazos. As ameaças híbridas, incluindo as operações no domínio da informação, e os exercícios militares em larga escala, não só comprometem a confiança, como também constituem um desafio para a segurança da UE (JOIN (2019) 5).

³⁰ Imagem retirada de: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative> a 07/06/2020, e editada pelo autor.

Outro fator que preocupa a UE é a existência do grupo '17+1', criado em 2012, que junta 17 países da Europa Central e Oriental³¹ e a China com o intuito de haver cooperação política - e, principalmente, económica - entre os mesmos. A China tem procurado formas de investir e de disseminar a sua influência nesses países, através da BRI. No entanto, cerca de 70% dos investimentos feitos nesse grupo, por parte da China, foram em países que não pertencem à UE. O apoio chinês deixa os países do grupo 17+1, especialmente os que não pertencem à UE, menos críticos em relação a algumas práticas da China. Teme-se que esta estratégia possa vir a dividir a Europa, deixando-a debilitada, e fortaleça, ainda mais, a China (Poggetti, 2017) (Chamber, 2020, p. 44).

As atividades empresarial e de investimento da China em países terceiros tornaram-se uma prática corrente. Os investimentos chineses contribuíram para o crescimento de muitas economias. Ao mesmo tempo, estes investimentos ignoram, frequentemente, as sustentabilidades socioeconómica e financeira, podendo resultar em elevados níveis de endividamento e na transferência do controlo de ativos e de recursos estratégicos para a própria China. Isso compromete os esforços para promover uma boa governação social e económica, e, a um nível mais fundamental, os direitos humanos (JOIN (2019) 5).

A UE revela-se apreensiva perante este tipo de investimentos, pois teme o crescimento da influência da China, tanto em termos económico e político, como em termos de imposição dos seus padrões e de controlo dos fluxos comerciais internacionais.

Por forma a assegurar os seus interesses, a UE anunciou, a 19 de setembro de 2018, uma iniciativa estratégica e ambiciosa para aumentar a conectividade entre a Europa e a Ásia. Este plano pretende responder à BRI com uma abordagem diferente, baseada na sustentabilidade e em investimentos que respeitem os direitos do trabalhador e garantam condições equitativas para as empresas, sem criar dependências política ou

³¹ Inicialmente '16+1', sendo que em 2019, com a adição da Grécia, passou a '17+1'. Países pertencentes: Albânia, Bósnia-Herzegovina, Bulgária, Croácia, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Grécia, Hungria, Letónia, Lituânia, Macedónia do Norte, Montenegro, Polónia, República Checa, Roménia, Sérvia e China.

financeira (Cameron, 2018). Esta iniciativa pretende colaborar com os países vizinhos e com parceiros asiáticos, através de três vertentes principais (JOIN (2018) 31):

1. Criar ligações eficientes entre a Europa e a Ásia, através de corredores de transporte, de redes digitais e da cooperação energética em prol das pessoas e das respetivas economias.
2. Estabelecer parcerias de conectividade baseadas em regras e padrões aceites pelos envolvidos, por forma a melhorar a gestão do fluxo de comércio, de serviços, de capital e de pessoas.
3. Contribuir para colmatar as lacunas de investimentos com variadas ferramentas financeiras – otimização da mobilização de recursos, aumento dos recursos financeiros da UE e parcerias internacionais fortalecidas – que irão promover uma economia sustentável.

A UE e a China são mercados com interesse estratégico mútuo. O volume médio diário das suas trocas comerciais ultrapassa os mil milhões de euros. A expansão do mercado interno chinês e o aumento do peso económico da China geram oportunidades muito importantes. A China tem vindo a afirmar-se cada vez mais como uma concorrente estratégica da UE, ao mesmo tempo que não assegura reciprocidade no acesso ao mercado e na garantia de condições de concorrência equitativas. O seu peso económico crescente agrava o risco de repercussões negativas na economia mundial causadas por distorções no sistema económico chinês e por uma possível recessão económica súbita (JOIN (2019) 5).

A abordagem proposta pela UE pretende fazer frente à falta de acesso recíproco aos mercados, que se faz sentir em diversos setores, através da cooperação entre países e da transparência. Durante anos, as empresas chinesas têm conseguido entrar no mercado europeu, tanto para investir como para operar. A influência dos investimentos chineses no mercado europeu confirma o sucesso da política 'Go Out' e da BRI. Contudo, as empresas europeias sentem dificuldade em investir na China, por apresentar um mercado restritivo, com diversas barreiras burocráticas, chegando mesmo a negar o acesso a empresas europeias (Chamber, 2020, p. 32).

Em suma, a estratégia da UE para interligar a Europa à Ásia fornece um quadro claro para um diálogo confiante entre parceiros, que permite a busca de sinergias entre a UE e países terceiros, incluindo a China, nos domínios dos transportes, da energia e da conectividade digital, com base em normas e padrões internacionais. Os princípios fundamentais do empenho da UE em matéria de conectividade são a sustentabilidade financeira, ambiental e social, a transparência dos contratos públicos e a igualdade das condições de concorrência.

Dada a magnitude das relações comerciais e de investimento entre os dois centros de poder, a UE considera importante desenvolver uma relação económica mais equilibrada e recíproca (JOIN (2019) 5).

3 Rota da Seda Marítima

A Rota da Seda Marítima (MSR – *Maritime Silk Road*) interliga, através dos oceanos, a China aos restantes países integrantes da BRI. É uma rede de cooperação e de comunicação assente, principalmente, em infraestruturas portuárias. Apesar de não ter limitações geográficas, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (*National Development and Reform Commission - NDRC*) da RPC emitiu um documento, em junho de 2017, no qual são propostos três canais económicos principais (ver Figura 14), as chamadas '*Blue Economic Passages*' (Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, 2017):

1. **Passagem Económica Azul China-Oceano Índico-África-Mediterrâneo**, ligando o Corredor Económico China-Península Indochinesa – que atravessa o Mar da China Meridional e o Estreito de Malaca até ao Oceano Índico - aos Corredores Económicos Bangladesh-China-Índia-Myanmar (BCIM) e China-Paquistão (CPEC), prosseguindo para a costa Este africana até ao Mar Mediterrâneo, através do canal do Suez;
2. **Passagem Económica Azul China-Oceânia-Pacífico Sul**, que faz a travessia entre o Mar da China Meridional e o Oceano Pacífico;
3. **Passagem Económica Azul China-Europa** - frequentemente mencionada como a Rota da Seda Polar -, que segue para o Nordeste da China, atravessa o Estreito de Bering, contorna a Rússia pelo Oceano Ártico e atravessa o Mar da Noruega até chegar ao Mar do Norte.

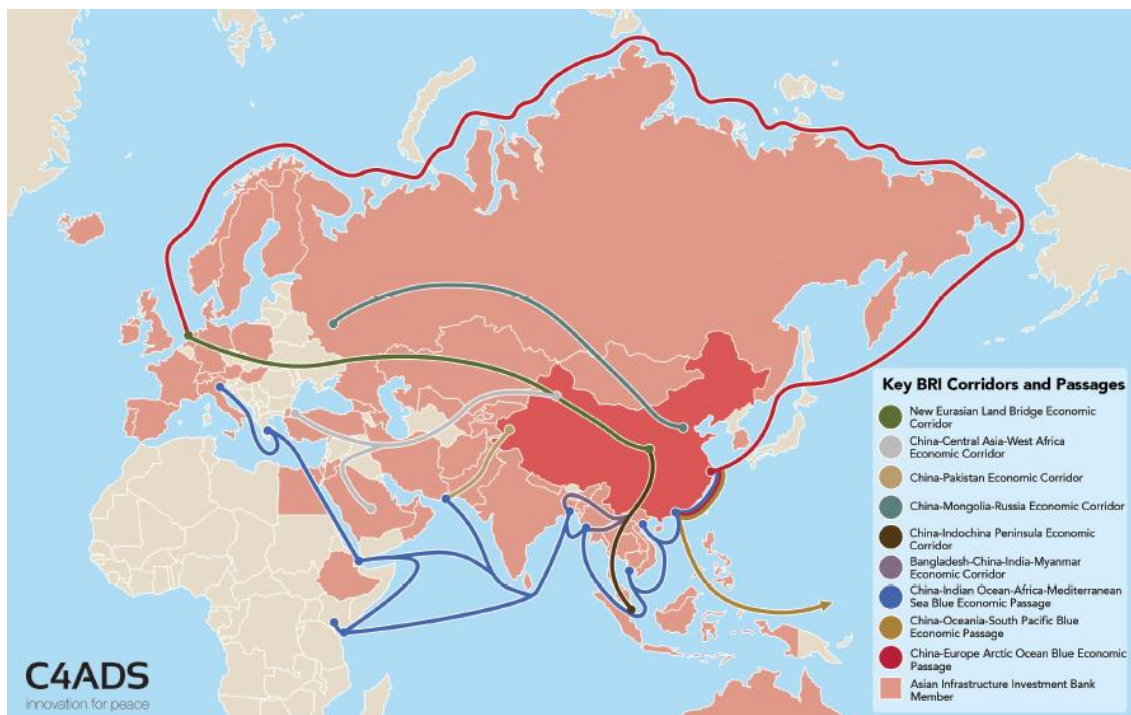


Figura 14 - Mapa com os Corredores Econômicos Ferroviários e as Passagens Econômicas Marítimas³².

No mesmo documento, são, ainda, salientadas diversas prioridades de cooperação, que pretendem clarificar os objetivos para o desenvolvimento da MSR:

- **Desenvolvimento ‘verde’ ou sustentável**, que salvaguarda a vida marinha e a conservação ecológica;
- **Futuro centrado nos oceanos**, que promove o desenvolvimento e erradica a pobreza ao longo da Rota Marítima. A China está disposta a conduzir investigações científicas de rotas de navegação, a criar estações terrestres de monitorização dos mares, a liderar pesquisa no Ártico em prol das alterações climáticas e a fornecer serviços meteorológicos para a navegação;
- **Segurança marítima**, que apela à cooperação na criação de serviços públicos para a segurança da navegação, de serviços de observação oceânica, de sistemas de aviso e de prevenção de desastres marítimos e de estratégias conjuntas de busca e salvamento (*Search and Rescue - SAR*), com ênfase no

³² Imagem retirada de: Devin Thorne & Ben Spevack, Harbored Conditions, *How China’s Ports Are Strategically Reshaping Into the Indo-Pacific*, C4ADS, 2017, p. 13

Mar da China Meridional, na Baía de Bengala, no Mar Vermelho e no Golfo de Áden – as áreas de maior interesse para os chineses. A China pretende, para além disso, fortalecer a cooperação na utilização do Sistema de Navegação por Satélites BeiDou³³ para o fornecimento de serviços de posicionamento e informação;

- **Crescimento inovador**, através de esforços conjuntos na investigação científica dos oceanos, na educação e em eventos culturais, com o intuito de progredir na compreensão e no conhecimento dos mares, instigando a descoberta e o emprego de inovações tecnológicas benéficas;
- **Colaboração governativa**, com o objetivo final de potenciar o uso dos oceanos de forma pacífica. Apela-se à coordenação política, ao entendimento mútuo e à construção de mecanismos bilaterais e multilaterais, no sentido da cooperação.

Contudo, as constatações feitas pela China nem sempre se verificam na prática.

Nesta secção, pretende-se abordar o envolvimento da China ao longo da MSR, bem como os seus investimentos em infraestruturas portuárias - tanto a nível comercial como militar -, e a influência política deste país.

3.1 Poder Comercial

O governo chinês tem alocado uma larga quantia monetária para projetos, ao longo da MSR. Para isso, tem recorrido a um apoio de fundos existentes entre a China e os países ASEAN, assim como ao *Silk Road Fund* e ao AIIB (*Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, 2017). Estes projetos vão muito além de portos comerciais; vão desde linhas férreas - que expandem o alcance dos bens que chegam às cidades que albergam os portos marítimos até às cidades no interior -, a redes de produção de energia renovável, a procedimentos de dessalinização de água do mar para

³³ Sistema chinês de posicionamento global, através de satélites, semelhante à conhecida versão americana - o GPS.

uso doméstico, a zonas de cooperação económica e comercial, bem como a sistemas de comunicação via cabos submarinos de fibra ótica (Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, 2017).

As ambições da China e da MSR são globais e abrangem investimentos um pouco por todo o mundo. É, aliás, difícil acompanhar e mapear todas as infraestruturas portuárias que a China construiu e que gere, bem como aquelas em que possui algum tipo de participação, ou os potenciais projetos que possa vir a realizar. Isto, porque a natureza das negociações e as decisões efetuadas têm sido bastante rápidas e diversificadas (Nouwens, 2019).



Figura 15 – A vermelho: Investimentos chineses em Portos³⁴.

Contudo, é possível inferir o padrão de investimentos da China, através da análise do posicionamento relativo de três empresas chinesas que se encontram entre os 10 maiores operadores de terminais portuários do mundo, nomeadamente: a *Hutchinson Ports* (de Hong Kong), em 2.º lugar, a *COSCO Shipping Ports*, em 3.º lugar, e a *China Merchants Ports* (CMP), em 6.º lugar (Top 10 box port operators 2019). Estas empresas refletem, direta ou indiretamente, os objetivos do governo chinês em relação ao rumo que a MSR deverá seguir.

³⁴ Imagem retirada de: Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road – Implications for the UK*, RUSI, 2019, p. 12

Até 2015, quase dois terços dos 50 mais importantes terminais de contentores do mundo tinham recebido algum tipo de investimento chinês (em 2010, este valor era de cerca de um quinto). De realçar, ainda, que esses terminais (com investimentos por parte de companhias chinesas) manusearam cerca de 67% do volume comercial de contentores a nível global (Kynge, Campbell, Kazmin, & Bokhari, 2017).

Com a aposta na BRI, tem-se notado um aumento de investimentos (ver Figura 16), por parte das três empresas supramencionadas, em terminais portuários dos diferentes países incluídos na MSR - com destaque para as regiões da Europa e do Mediterrâneo (Wang, Zheng, Ducruet, & Zhang, 2019).

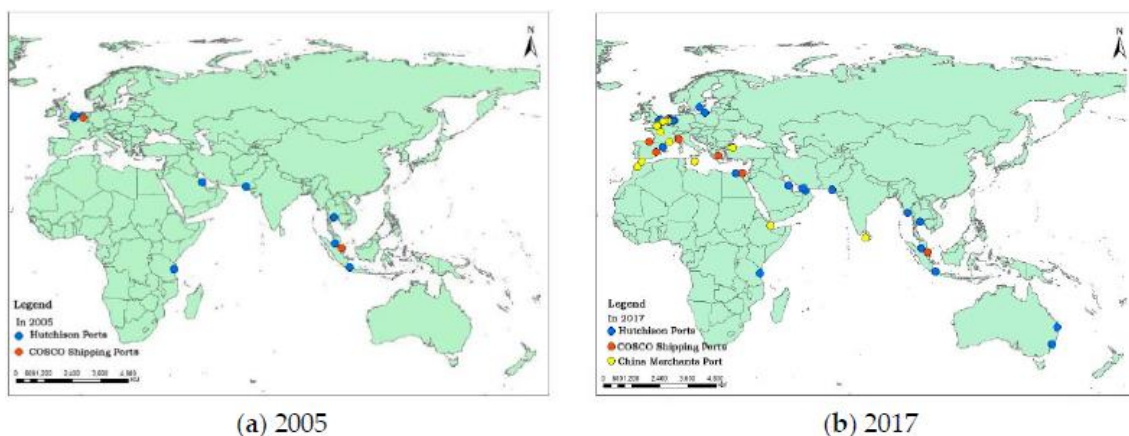


Figura 16 - Evolução dos investimentos das três maiores empresas chinesas em terminais, entre 2005 e 2017. (Hutchison Ports a azul, COSCO a vermelho, CMP a amarelo)³⁵.

Nas regiões da Europa e do Mediterrâneo, os maiores portos associados à China são o de Roterdão (Holanda), o de Hamburgo (Alemanha), o de Antuérpia (Bélgica), o de Felixstowe (Inglaterra) e o do Pireu (Grécia), que pela sua localização próxima do canal do Suez, já foi considerado o porto mais importante do Mediterrâneo (Wang, Zheng, Ducruet, & Zhang, 2019).

O objetivo será ligar o porto do Pireu (onde a empresa estatal chinesa COSCO detém 51% do capital) aos terminais do Norte da Europa por redes ferroviárias pertencentes à BRI, de modo a estabelecer uma ligação terrestre entre a Rota da Seda Polar e a

³⁵ Imagens retiradas de: Liehui Wang, Yuanbo Zheng, Cesar Ducruet & Fan Zhang, Investment Strategy of Chinese Terminal Operators along the “21st-Century Maritime Silk Road”, Sustainability, 2019, p. 11.

Passagem Económica Azul China–Oceano Índico–África–Mediterrâneo. Estima-se que essa rede de comércio possa reduzir o tempo de transporte entre a China e o Norte da Europa - entre oito a doze dias -, em comparação com as rotas que contornam o Estreito de Gibraltar. O porto grego pode, assim, vir a representar uma opção mais barata e fiável em relação aos portos no Norte da Europa (Pandya & Tagliapietra, 2018).

Ao contrário da França e da Alemanha, a Grécia tem acolhido abertamente os investimentos chineses para poder tornar-se numa possível ‘porta de entrada’ ao comércio chinês na Europa. Este é um dos países onde a China tem conseguido dissuadir a sua influência política (Pandya & Tagliapietra, 2018). Exemplo disso foi o facto de a Grécia ter contraposto uma queixa da UE contra a China que alegava uma violação dos direitos humanos (Emmott & Koutantou, 2017). Outro exemplo da aproximação entre a Grécia e a China verificou-se com a entrada da primeira no grupo 16+1 (que, com essa adesão, se passou a denominar 17+1).

O comércio feito por via marítima desempenha um papel importante nas relações entre a UE e a China. Em 2016, 64,00% do comércio efetuado entre as duas potências foi transportado por mar; 27,59% por via aérea, 6,35% por estrada e 2,06% através de comboio. Tal demonstra a importância que a MSR tem para a UE. Para além de um navio porta-contentores transportar uma carga maior em relação aos restantes meios, outra das razões pela qual o comércio é feito maioritariamente por mar deve-se ao seu baixo custo. Por exemplo, enviar um contentor de 12 metros de Shanghai para um porto no Mediterrâneo custa cerca de 797 USD, valor que sobe para 912 USD para destinos mais a norte; enquanto o custo do mesmo contentor transportado por comboio é de cerca de 1000 USD (valor conseguido devido a acordos com empresas chinesas, visto que o custo real pode chegar aos 5000 USD) (Oziewicz & Bednarz, 2019).

No Sudeste asiático, apesar de o número de terminais ter aumentado nos últimos anos, não é visível uma grande diferença em relação a outras zonas que beneficiaram mais com a MSR. A maioria dos investimentos terá sido feita até 2005, e não sofreram grandes alterações desde então. No entanto, esta continua a ser a região de maior valor estratégico para investimentos portuários e para a MSR, seguida da Europa e do Mediterrâneo (Wang, Zheng, Ducruet, & Zhang, 2019). Um estudo de 2017 defende que

cerca de 90% do comércio estrangeiro da China é feito por via marítima, atribuindo uma grande importância ao Sudeste asiático (Nouwens, 2019, p. 11) (Feng, 2017).

Na região do Índico, os projetos no Paquistão (Porto de Gwadar) e no Estreito de Malaca são de grande relevância, porque são pontos estratégicos nas rotas marítimas de importação de fontes de energia para a China. Em 2013, 60% do petróleo e 32% do gás natural da China foram importados. Destes 60%, 82% navegaram pelo Estreito de Malaca (ver Figura 17), o que o torna de elevada importância, especialmente, tendo em conta que a tendência da dependência das importações é para aumentar. Em 5 anos, a percentagem de importações de petróleo subiu 9,8% (passando dos 60% de 2013 para os 69,8% em 2018) (Xin, 2019), sendo que estes valores tendem a aumentar, de ano para ano (Xu & Aizhu, 2020) (Zhou, 2020). É, portanto, de realçar a necessidade contínua da China em procurar outras fontes de fornecimento para evitar a escassez de recursos em caso de impedimento das rotas principais.

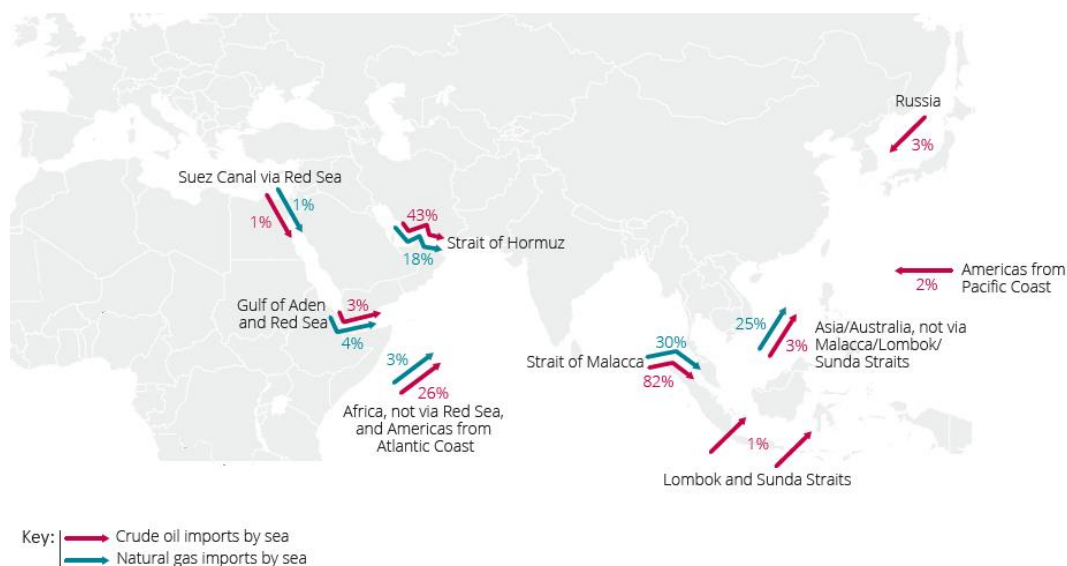


Figura 17 - Principais rotas marítimas e canais críticos de importações de petróleo e de gás natural para a China³⁶.

O Porto de Gwadar, por se situar perto do Estreito de Ormuz, permite supervisionar as importantes rotas marítimas que por lá passam, sendo este um dos maiores pontos de passagem de petróleo do mundo (Weber, 2019). De igual forma, faz a ligação por

³⁶ Imagem retirada de: Veerle Nouwens, China's 21st Century Maritime Silk Road – Implications for the UK, RUSI, 2019, p. 6.

mar ao Corredor Económico Paquistão-China (CPEC) - uma das grandes apostas dos chineses.

Outros investimentos relevantes por parte da China, no Sul da Ásia, são: o Porto de Kyaukpyu (Myanmar) (ver Figura 18) – uma importante aposta, por ser um terminal de oleodutos e de gasodutos - previamente construídos - que se estendem até à China, providenciando, a Pequim, uma alternativa ao arriscado Estreito de Malaca para as suas importações de energia (Reed, 2020); e o Porto de Hambantota (Sri Lanka) - um dos portos com mais tráfego do Oceano Índico, que oferece à China uma posição estratégica de grande importância na monitorização das rotas marítimas (ver Figura 18). Devido às dificuldades financeiras enfrentadas pelo Sri Lanka e à sua impossibilidade em pagar à China o empréstimo que lhe foi facultado para a construção do porto, este acabou por ser cedido à *China Merchant Ports*, por 99 anos (até 2116), com 85% de participação em ações (Abi-Habib, 2018).

Embora o número de portos que liga o Oeste asiático e a costa Leste africana à China seja pequeno, o tráfego de navegação tem vindo a aumentar. Estas áreas são ricas em recursos naturais, havendo, por isso, um grande interesse em investir nestes países - vitais para satisfazer as necessidades da China, que peca pela falta de recursos próprios. O facto de a maioria corresponder a países em desenvolvimento facilita a aceitação dos investimentos chineses – predominantemente, feitos pela *China Merchants Port* (Wang, Zheng, Ducruet, & Zhang, 2019).

Estima-se, ainda, que os investimentos portuários na costa leste africana (em países como, por exemplo, o Djibouti, o Quénia, a Tanzânia e Moçambique) possam ser ligados, por linhas ferroviárias, ao Norte de África, assim como, eventualmente, à costa Oeste africana – como Angola, Camarões, Namíbia, Gana, entre outros (onde existem, igualmente, investimentos portuários e ferroviários) (Nouwens, 2019).

A rede de comércio entre a Oceânia – com foco na Austrália e na Nova Zelândia - e os portos chineses é relativamente forte. Contudo, tem-se vindo a observar, nos últimos anos, um decréscimo acentuado dos investimentos da China nesta região, que, por sua vez, tem afetado as correspondentes trocas comerciais. Esta queda nos investimentos

está associada a um aumento crescente do interesse da China nos países em desenvolvimento da América Latina (McCulloch, 2020).

Nos EUA e no Canadá, apesar de existirem alguns investimentos chineses em portos, não se observa um aumento significativo de construções portuárias. É provável que o limitado número de investimentos na América do Norte, especialmente nos EUA, se deva a um escrutínio minucioso por parte do governo americano a potenciais investimentos estrangeiros (Dupin, 2018).

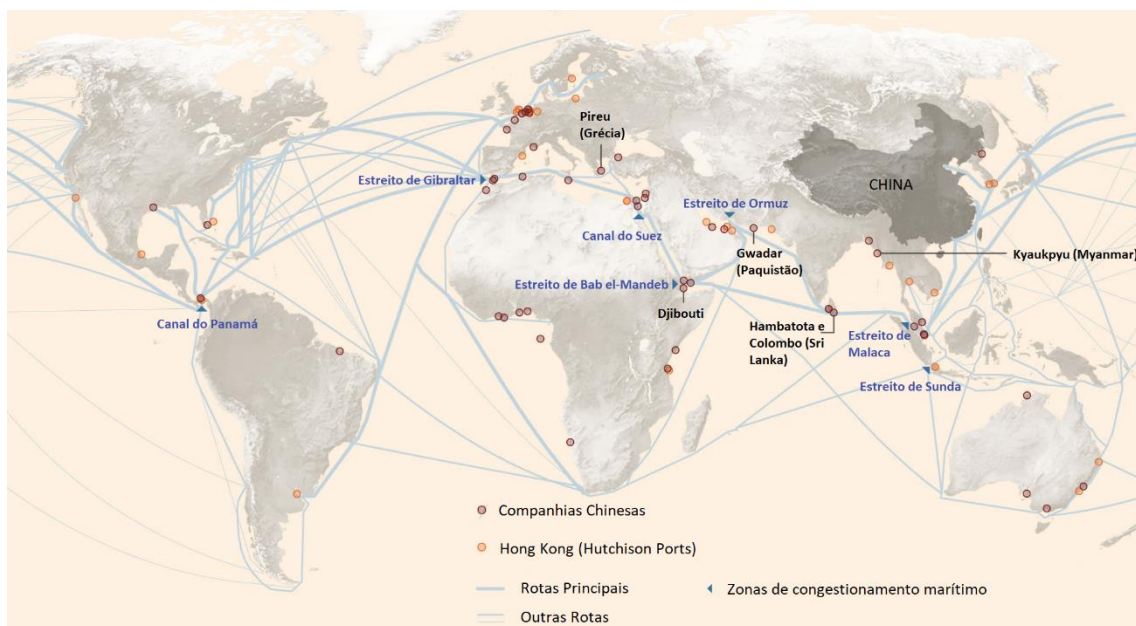


Figura 18 – Alguns investimentos da China, incluindo os principais portos, estreitos e rotas marítimas da MSR³⁷.

Note-se, portanto, que muitos dos investimentos realizados em prol da MSR são, em países subdesenvolvidos, que ocupam uma posição geográfica estratégica do ponto de vista chinês - para um efetivo controlo das rotas comerciais e, se possível, para a difusão da sua influência política (Wang, Zheng, Ducruet, & Zhang, 2019).

A maioria dos projetos portuários – incluindo as suas ligações aos recursos terrestres por estradas, linhas ferroviárias ou aeroportos – é promovida no sentido de impulsionar a economia local, ao serem construídos portos com maior capacidade e estabelecidas

³⁷ Edição do autor. Imagem retirada de: <https://ig.ft.com/sites/china-ports/> a 12/06/2020.

zonas de livre comércio. Contudo, a viabilidade desses projetos nem sempre é garantida a longo prazo, o que afeta a credibilidade do slogan *'win-win situation'* (Nouwens, 2019).

Muitos dos investimentos feitos (principalmente em países desfavorecidos) têm chamado a atenção para uma possível 'política de armadilha de dívidas' (A1), que acaba por beneficiar Pequim com concessões de infraestruturas distribuídas por vários pontos estratégicos das suas rotas comerciais – sendo o Porto de Hambantota, no Sri Lanka, o caso de maior destaque (Nouwens, 2019) (Kynge, Campbell, Kazmin, & Bokhari, 2017). Nesses acordos propostos, nem sempre são definidos termos e condições justas para os subsidiários, mas, devido ao enorme poder económico da China e à escassez de recursos dos países em desenvolvimento, os contratos acabam por ser aceites, pois a estes países restam poucas opções senão aceitar os riscos, com a perspectiva de virem a obter benefícios futuros da aliança com a China (Nouwens, 2019)

A MSR oferece muitos benefícios, mas estes são, maioritariamente, virados para a economia da China, visto que a construção de infraestruturas portuárias irá satisfazer primeiro os interesses das empresas chinesas. Um estudo de 2017 afirma que cerca de 86% dos projetos da BRI têm empreiteiros chineses, 27% têm empreiteiros locais e 18% dos mesmos têm empreiteiros de outras nacionalidades³⁸ (Economist.com, 2017). Os benefícios económicos, a longo prazo, da Rota da Seda Marítima para os envolvidos ainda não podem ser avaliados.

Para o sucesso da MSR é necessária a cooperação entre países, a fim de melhorar as trocas comerciais e a gestão entre fronteiras, de modo a unificar os padrões de construção de infraestruturas e, assim, facilitar os investimentos ao longo dos corredores e passagens da BRI. A melhoria das infraestruturas, combinada com a redução dos atrasos burocráticos entre fronteiras, poderá vir a aumentar o comércio estrangeiro em mais de 10% em regiões como a Ásia Ocidental e Central, o Médio Oriente e o Norte de África, que poderão beneficiar dos projetos da MSR (Oziewicz & Bednarz, 2019).

³⁸ Um projeto pode ter empreiteiros de várias nacionalidades, não se deverá fazer a soma dos valores.

3.2 Poder Naval

Devido aos múltiplos projetos da BRI e à sua grandiosidade, caso as circunstâncias o venham a ditar, a China poderá vir a recorrer aos seus meios militares para defender os seus interesses (Rolland, 2019). Apesar de continuar a ser negada qualquer intenção militar relacionada com a BRI (Guoqiang, 2017), é notável o aumento gradual das atividades que potenciam a intervenção das forças militares. São vários os peritos que defendem que os limites da segurança nacional da China são definidos pelos seus interesses além-fronteiras e que estes têm vindo a aumentar (Rolland, 2019).

A MSR é, metaforicamente, vista por alguns observadores como uma manifestação da 'estratégia do Colar de Pérolas' (*String of Pearls strategy*) (ver Figura 19). Esta expressão, usada pela primeira vez em 2005, tem causado alguma polémica, pois retrata uma estratégia consubstanciada em adquirir infraestruturas portuárias comerciais em países ao longo das costas asiática e africana, com o objetivo de expandir a presença militar naval no Oceano Índico, através desses portos que se encontram em países como o Camboja, Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka, Paquistão e, recentemente, o Djibouti (Zhang, 2017) (Kleven, 2015).

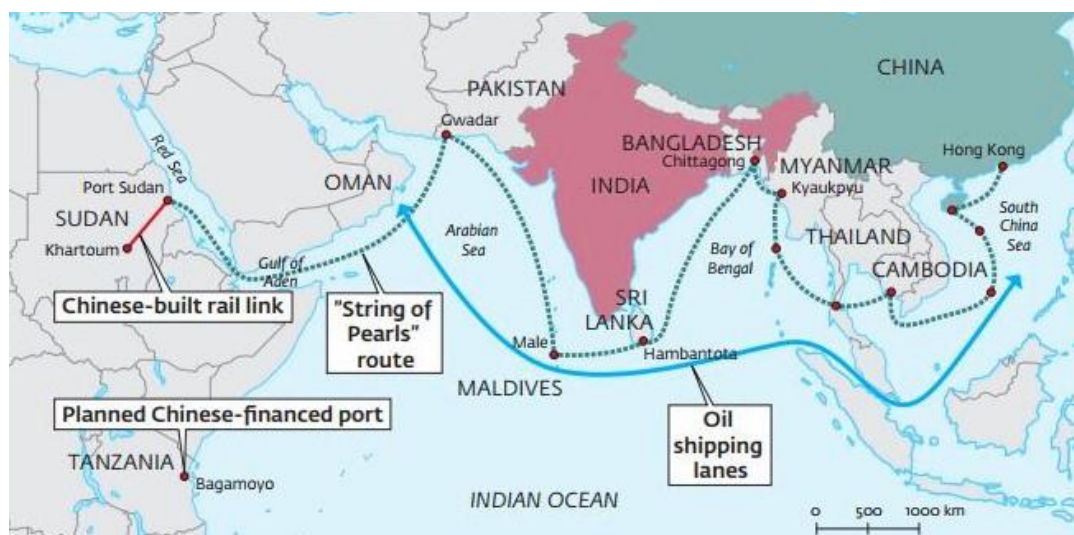


Figura 19 – 'Colar de Pérolas' da China e rotas marítimas de transporte de petróleo³⁹.

³⁹ Imagem retirada de: <https://www.fiiia.fi/julkaisu/indias-look-east-act-east-policy?read> a 09/06/2020

3.2.1 Djibouti

A inauguração da primeira base naval chinesa no estrangeiro realizou-se no dia 1 de agosto de 2017, que coincidiu com o 90º aniversário das forças armadas chinesas (PLA – *People’s Liberation Army*). A aquisição desta base, localizada no Djibouti, gerou muita controvérsia e pôs em causa a política que a China tem vindo a defender de não militarizar os projetos associados à BRI (Rolland, 2019).

Este investimento permite à Marinha chinesa (PLAN – *People’s Liberation Army Navy*) ter uma presença naval numa região importante das suas rotas comerciais, visto que a base se situa no Nordeste de África - próxima da Península Arábica -, e oferece a capacidade de controlar as rotas marítimas que navegam entre o Oceano Índico e o Canal do Suez e de assegurar o bom funcionamento das mesmas. A base representa um importante apoio em termos logísticos (para abastecimento, p.e.), não só por possibilitar à Marinha chinesa atuar em missões militares, realizar exercícios e cooperar com outros países em assuntos de segurança pública, como também por ter capacidade para atracar navios de grande calado (Xue, 2019) (Kleven, 2015).

A utilização da base de apoio naval em Djibouti poderá dar indicações, com o passar dos anos, de qual o emprego que outros futuros projetos semelhantes poderão vir a ter. Segundo o Ministro da Defesa Nacional chinês, esta base tem como principais objetivos assegurar a manutenção da paz da área marítima envolvente, fornecer apoio logístico a patrulhas antipirataria, e participar e apoiar missões de assistência humanitária e de socorro em casos de acidente. Contudo, dada a magnitude da base e das suas tropas especiais, é possível que a mesma possa ser usada para outros fins para além dos apresentados (Duchâtel, 2019).

Cabe aqui recordar que os EUA estabeleceram a sua primeira base militar, em 1903, na Baía de Guantánamo (Cuba), numa altura em que os seus poderes económico e militar começavam a superar os dos restantes países. É possível comparar a abordagem dos EUA com a da China, que teve um crescimento económico bastante acentuado nas últimas décadas – semelhante ao dos EUA no início do século XX –, e que aparenta realizar movimentos semelhantes aos dos americanos no que diz respeito a questões de

cariz internacional (especialmente, após a inauguração da base militar no Djibouti) (Bland, Wong, & Long, 2018).

3.2.2 Marinha chinesa (PLAN)

Xi Jinping impulsionou a aceleração da transformação das forças armadas, tendo estabelecido como objetivo tornar o PLA numa força de nível mundial até 2050 e procurando, regularmente, melhorar a prontidão para combate das suas tropas. As medidas tomadas no sentido de cumprir com esses ideais sugerem a possibilidade de se virem a criar, noutros países, mais bases de apoio militar, como a do Djibouti (Duchâtel, 2019).

A Marinha chinesa tem vindo a modernizar-se ao longo dos últimos 25 anos, tornando-se numa força militar cada vez mais poderosa. Apesar da PLAN realizar missões, maioritariamente, nas suas águas, o número de navios chineses a operar em águas mais afastadas da sua jurisdição (Oceano Índico, Oceano Pacífico Ocidental e águas que rodeiam a Europa) tem vindo a aumentar progressivamente. Essa modernização passa pelo aumento, atualização e capacitação (armamento e sensores) da sua frota naval (mísseis antinavio, submarinos, navios de superfície, aeronaves, veículos autónomos), por um melhoramento dos seus sistemas de C4ISR (comando e controlo, comunicações, computação, *intelligence*, vigilância, e reconhecimento), assim como pelo aperfeiçoamento de diversas áreas essenciais que estão na base de uma Marinha competitiva: manutenção da frota, logística interna, doutrina naval, treino das guarnições e exercícios combinados com outras marinhas - (O'Rourke, 2020).

A modernização militar da China, em particular da sua Marinha, tem vários propósitos: obter um melhor controlo dos mares adjacentes - com especial foco no Mar da China Meridional; reafirmar os alegados direitos jurídicos sobre a regulação de atividades militares estrangeiras na sua EEZ de 200 milhas náuticas; defender as suas linhas comerciais de comunicação marítimas (*Sea Lines Of Communication – SLOC's*); afastar a influência dos EUA sobre o Pacífico Ocidental; e proclamar a sua posição como potência regional e global (O'Rourke, 2020).

A PLAN é, de longe, a maior e mais poderosa Marinha na Ásia Oriental, e, nos últimos anos, ultrapassou a Marinha dos EUA (*United States Navy - USN*) na quantidade de navios de guerra que tem ao seu dispor (tendo em conta os dados disponíveis) – embora isso não signifique, antes pelo contrário, maior capacidade combatente, até porque as unidades navais chinesas não são *combat proven*, dado nunca terem sido testadas em operações reais. Os navios chineses e o seu armamento são, atualmente, muito mais modernos e capazes, sendo já comparáveis, em vários aspetos, aos de Marinhas respeitáveis de países ocidentais. A PLAN é, portanto, vista como uma possível opositora à USN no que diz respeito à manutenção do controlo que a última exerce sobre as águas do Pacífico Ocidental, ameaçando a supremacia militar dos EUA nesta região (O'Rourke, 2020; Fannel, 2019, pp. 1-2).

Para além da Marinha, a China tem ampliado, também, a sua guarda costeira, importante na defesa das reivindicações dos seus mares. A PLAN age em operações mais distantes (O'Rourke, 2020; Fannel, 2019, p. 4).

Contrariamente à USN, a China não publica planos onde constem os objetivos da sua Marinha ou informações detalhadas sobre os seus navios e possíveis novas aquisições. No entanto, dados publicados pelo Gabinete de Inteligência Naval americano possibilitam a obtenção de uma estimativa da sua frota (O'Rourke, 2020).

	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Ballistic missile submarines	1	1	3	4	4	6	8
Nuclear-powered attack submarines	5	4	5	6	7	10	13
Diesel attack submarines	56	56	48	53	55	55	55
Aircraft carriers, cruisers, destroyers	19	25	25	26	43	55	65
Frigates, corvettes	38	43	50	74	102	120	135
Total China navy battle force ships, including types not shown above	110	220	220	255	360	400	425
Total U.S. Navy battle force ships	318	282	288	271	297	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

Source: Table prepared by CRS. Source for China's navy: Unclassified ONI information paper prepared for Senate Armed Services Committee, subject "UPDATED China: Naval Construction Trends vis-à-vis U.S. Navy Shipbuilding Plans, 2020-2030," February 2020, 4 pp. Provided by Senate Armed Services Committee to CRS and CBO on March 4, 2020, and used in this CRS report with the committee's permission. Figures are for end of calendar year. Source for figures for U.S. Navy: U.S. Navy data; figures are for end of fiscal year.

Note: n/a means not available.

Tabela 1 - Número de navios de guerra da PLAN e da USN desde 2000 até uma previsão para 2030⁴⁰.

⁴⁰ Tabela retirada de: Ronald O'Rourke, China Naval Modernization: Implications for U-S Naval Capabilities – Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, 2020, p. 26.

Na Tabela 1, são apresentados os números dos diferentes navios de guerra⁴¹ da PLAN desde o ano 2000, com registos a cada 5 anos, até uma previsão para 2030. É de salientar que o maior aumento, desde 2000 até 2020, no número de navios adquiridos pela Marinha chinesa corresponde a navios do tipo fragatas e corvetas; outro aumento relevante verifica-se em navios do tipo porta-aviões, cruzadores e contratorpedeiros. Nos restantes tipos de navios, não se registam alterações significativas.

Nesta tabela é, ainda, apresentado o somatório dos vários tipos de navios de guerra tanto da Marinha chinesa⁴² como da Marinha americana. É de realçar que a USN possui um maior número de porta-aviões, submarinos nucleares, contratorpedeiros e cruzadores – que, na generalidade, correspondem a navios maiores e com maior capacidade de combate –, enquanto a PLAN conta com mais submarinos convencionais, fragatas e corvetas (navios de guerra mais pequenos). São, desse modo, evidentes as diferentes abordagens estratégicas assumidas por ambos.

A comparação entre as frotas de cada Marinha não é a melhor forma de analisar o poder de cada uma delas, nem reflete a aptidão de uso e de atuação das suas forças em exercícios ou cenários de combate. No entanto, é importante de salientar, porque demonstra o quanto a China tem apostado na sua Marinha (O'Rourke, 2020).

Apesar de se ter verificado um aperfeiçoamento significativo das suas competências, as forças militares da China – especialmente, da sua Marinha –, demonstram, ainda, algumas limitações, particularmente em operações mais complexas, de longa duração, e mais afastadas da costa chinesa. Com a evolução da BRI, são cada vez mais as preocupações com que a China se depara, e que poderão implicar a intervenção militar (Gunness, 2019).

O crescimento das forças militares chinesas tem por base quatro motivos principais que se relacionam com a BRI (Gunness, 2019):

⁴¹ Navios capazes de conduzir operações de combate, e que constam no reportório de uma Marinha.

⁴² O número total de navios chineses exclui os navios patrulha costeira com armamento míssil, mas inclui os navios auxiliares.

- Alcançar o sonho chinês – visionado pelo Presidente Xi Jinping, e que pretende tornar a China numa grande potência mundial. Tem como objetivo assegurar a prosperidade económica, a estabilidade social e uma melhor qualidade de vida aos chineses. Inclui novas políticas económicas, de relações internacionais e de modernização militar;
- Aumentar o envolvimento em assuntos internacionais – com a expansão económica da China e da sua interação com outros países, serão necessárias forças militares que lhe correspondam;
- Aumentar o papel da China como país com responsabilidades na segurança da comunidade internacional;
- Proteger os cidadãos chineses e os seus interesses – com o aumento da exposição da China, é esperado que seja garantida a segurança dos cidadãos perante qualquer ameaça.

A maioria dos investimentos da BRI no estrangeiro é feita em infraestruturas – nomeadamente, portos. Para garantir a sua segurança, estas têm contado com a proteção de empresas locais privadas. Contudo, caso os investimentos considerados mais importantes se encontrem sob ameaça, é expectável que a China, como forma de defesa, procure negociar a sua presença militar nessas infraestruturas. Alguns dos locais onde se antecipa que isso possa vir a acontecer são os portos do Sri Lanka e do Paquistão, que oferecem à China inúmeras vantagens estratégicas (Gunness, 2019).

3.2.3 Cenários de atuação da PLAN

É difícil prever qual a estratégia que a China poderá vir a adotar em relação à sua expansão a nível militar. Todavia, prevê-se que o nível de envolvimento militar deste país irá depender dos conflitos que possam vir a surgir com os seus projetos ao longo da BRI e interferir com os seus interesses. Caso ocorra algum ataque terrorista ou a privatização das suas linhas de comunicação e de navegação (especialmente, de fornecimentos energéticos que chegam ao país), é provável que a China se disponha a usar os seus meios coercivos para retaliar (Duchâtel, 2019).

São vários os possíveis cenários de aumento da presença naval da China noutros países.

Um deles corresponde à atuação nos mesmos moldes dos aplicados no caso da base do Djibouti, para cuja edificação a China apresentou várias razões justificativas, tais como: os benefícios que a mesma representaria para a projeção da BRI e dos seus interesses, assim como para o desenvolvimento e a segurança globais. Este é um cenário mais conservativo, limitando a influência militar exercida.

Um outro possível cenário seria o de uma abordagem mais agressiva, devido à rivalidade existente entre a China e os EUA, por meio da construção ativa de bases que possibilitassem um aumento da sua capacidade de resposta perante conflitos armados; esta estratégia acabaria por se revelar dispendiosa para o governo chinês, tendo em conta os projetos de investimento da BRI; não sendo, atualmente, a alternativa mais provável (Duchâtel, 2019).

O último dos três cenários – e o mais provável perante a situação atual da BRI - é a dupla utilização de portos (ver Figura 20) (Yung, Rustici, Devary, & Lin, 2014), isto é, fazer uso de portos específicos, que façam parte da MSR, para fins comerciais e militares. A prioridade seria o uso comercial, contudo, em caso de necessidade, o porto teria, igualmente, capacidades para receber e para servir de apoio a navios militares chineses (Xue, 2019; Nouwens, 2019).

Em qualquer um dos três cenários supramencionados, as ações da China deverão estar de acordo com as suas afirmações, por forma a transmitir confiança e segurança aos diferentes países que possam vir a servir de anfitriões de possíveis infraestruturas militares (Duchâtel, 2019).



Figura 20 - Portos chineses de dupla utilização (comercial e militar)⁴³.

Posto isto, os fatores determinantes para a expansão militar da China no estrangeiro são a modernização das suas forças militares, um sólido apoio político, o consenso entre os ideais chineses e os de outros países e uma abordagem honesta em relação à aquisição de bases militares (Duchâtel, 2019).

A manutenção de bases militares chinesas noutros países está dependente de um grande investimento económico. Tendo em conta os inúmeros projetos que a BRI possui e financia, os anos que se seguem são fulcrais para o sucesso da mesma. Não é imperativo criar múltiplas bases militares para garantir a segurança das rotas; é possível fazer uso de certas infraestruturas da BRI para propósitos defensivos, de modo a reduzir o emprego desnecessário de meios militares, assim como evitar as consequências negativas que daí advêm (Xue, 2019).

Dada a tensão existente, atualmente, entre as duas grandes potências globais - EUA e China – é provável que, em caso de escalada militar, a China adote uma estratégia mais ofensiva, e expanda a sua presença militar através da construção de bases, por diferentes países, para fazer frente aos EUA. Para além do enorme peso económico que essa expansão poderá gerar, irá descredibilizar a reputação e os ideais que a China tem

⁴³ Edição do autor. Imagem retirada de: <https://ig.ft.com/sites/china-ports/> a 12/06/2020. Na imagem são apresentados os vários portos sob os quais a China possui total controlo, ou algum tipo de investimento, e que têm capacidade para duplo uso.

vindo a defender: uma coexistência pacífica e a não utilização de territórios estrangeiros para propósitos militares (Xue, 2019).

A China faz mais uso dos seus poderes económico e diplomático do que do seu poder militar, para favorecer os seus interesses. No entanto, as infraestruturas logísticas, como os portos marítimos, são essenciais para assegurarem o desenvolvimento da MSR. Sem essas infraestruturas, e a sua devida proteção naval, torna-se difícil implementar um projeto de tal dimensão (o que explica a modernização a que a Marinha chinesa se tem submetido) (Xue, 2019).

O principal objetivo da China é estar sempre preparada, caso surja algum conflito que necessite de intervenção imediata. Os chineses utilizam a necessidade de proteção dos seus interesses além-fronteiras como pretexto para agirem em legítima defesa, tendo assim uma razão plausível para se envolverem, política ou militarmente, em assuntos globais, favorecendo as intervenções não violentas (Duchâtel, 2019).

“O ‘controlo do mar’, através do comércio marítimo e da supremacia naval, é sinónimo de uma influência predominante sobre o mundo; porque, por maior que possa ser a riqueza da terra, nada facilita mais as trocas necessárias como o mar.” (Mahan, 1897)

4 A China em Portugal

A relação entre Portugal e a China remonta à Época dos Descobrimentos - mais precisamente a 1513, aquando da chegada dos portugueses a solo chinês. Após vários anos de relações comerciais, os portugueses estabeleceram-se, em 1557, no porto de Macau - região esta que continuou sob administração portuguesa até 1999 (ano em que retornou à administração da RPC).

Passados cinco séculos da chegada dos portugueses à China, assiste-se a uma retoma dessa ligação entre estes dois países - desta vez, por iniciativa da China, que se pretende afirmar um pouco por todo o mundo, inclusive em Portugal – por meio de vários acordos de cooperação: em 2003 deu-se a criação do Fórum de Macau⁴⁴; em 2005 estabeleceu-se a parceria estratégica Portugal-China; entre 2008 e 2011, a crise económica permitiu aos chineses a sua expansão no mercado português (Lopes, 2018); e em 2017 foi assinada a 'Parceria Azul' com o intuito de promover a investigação e a proteção bilateral dos oceanos.

Mais recentemente, durante a visita de estado do Presidente Xi Jinping a Portugal, entre 4 e 5 de dezembro de 2018, a convite do Presidente Marcelo Rebelo de Sousa, foi assinado um MOU sobre a cooperação entre Portugal e a RPC, no âmbito da BRI, que ficou marcado pelo facto de Portugal se ter tornado num dos primeiros países da Europa Ocidental a participar na iniciativa chinesa (Lusa, 2019). Durante a visita, foram assinados um total de 17 documentos de cooperação bilateral, em diversas áreas, entre os quais 10 memorandos de entendimento⁴⁵.

⁴⁴ É um Fórum para a Cooperação Económica e Comercial entre a China e os países de língua portuguesa, criado em 2003, por iniciativa da RPC, e que conta com a participação de Angola, Brasil, Cabo Verde, China, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe (desde março de 2017) e Timor Leste. No âmbito deste Fórum, realiza-se, de três em três anos, em Macau, uma Conferência Ministerial que aprova o Plano de Ação trienal para a Cooperação Económica e Comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa.

⁴⁵ Para acesso aos documentos assinados, consultar: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=c8775658-cf7e-4fcb-92a8-eb32444f62ec>

4.1 Implicações para Portugal

Ao longo da última década, foram vários os investimentos da China nas mais diversas áreas de Portugal (energia, banca, seguradoras, imobiliário, tecnologia, entre outras). Em 2018, Portugal era o quinto país europeu com maior volume de investimentos - superaram os nove mil milhões de euros - por parte da China (Lusa, 2019). São vários os aspetos relacionados com o envolvimento da China em Portugal que importa analisar.

4.1.1 CPLP

A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) é uma parceria multilateral, criada a 17 de julho de 1996, com o objetivo de aprofundar a amizade mútua e a cooperação, nos mais variados assuntos, entre os países lusófonos. É constituída por nove países: Portugal, Brasil, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial e Timor-Leste (**P2**).

Para além de se encontrarem inseridos numa comunidade com um denominador comum, o idioma⁴⁶, todos estes países possuem uma localização estratégica, aeroportos internacionais, importantes espaços marítimos, bem como portos de águas profundas (alguns ainda sob fase de projeto) - características estas que fazem dos mesmos uma aposta promissora para a China, que já demonstrou interesse em incluir os países lusófonos na BRI (Clbreat.com, 2018).

Individualmente, o valor estratégico dos países da CPLP está ligado aos seguintes aspetos (Clbreat.com, 2018):

- Brasil – maior economia da América do Sul, e que tem a China como principal parceiro comercial;
- Timor-Leste – candidato a membro participante da ASEAN;
- Portugal – pertencente à UE, e com uma localização estratégica na fachada Atlântica da Europa (**P1**);

⁴⁶ A língua oficial da Guiné Equatorial são: em 1º lugar o espanhol, em 2º o francês e em 3º o português.

mais rapidamente. O secretário-geral adjunto do Fórum Macau, Rodrigo Brum, defendeu, recentemente, que “os países de língua portuguesa, nomeadamente Portugal, devem aproveitar mais esta organização para captar investimento externo chinês” (Lusa, 2020).

Com o contínuo aumento dos custos laborais, a China, tem vindo a deixar de ser, cada vez mais, o país da mão-de-obra barata. Por isso mesmo, segundo Irene Sun, uma investigadora chinesa formada na Universidade de Harvard (nos EUA), cerca de 5% da manufatura chinesa já terá sido transferida para África (Caeiro, 2017). A investigadora acredita que o continente africano poderá vir a tornar-se na próxima ‘fábrica mundial’, sendo a manufatura o elemento-chave para o desenvolvimento deste continente (Sun, 2017).

Neste contexto, Portugal pode fazer uso das suas relações culturais e económicas com os países africanos de língua portuguesa, para canalizar o comércio marítimo oriundo de África, através dos portos portugueses, com destino à Europa (Gaspar, 2018).

Portugal pode, assim, servir de mediador na relação entre a China e os restantes países lusófonos, onde os avanços chineses podem representar uma oportunidade para que a CPLP, uma instituição com descendência marítima, se possa reposicionar com base nos seus ‘mares’. Torna-se, por isso, evidente a importância da operacionalização da Estratégia da CPLP para os Oceanos, com foco na amplificação internacional desta instituição (Valente, 2018).

4.1.2 Investimento chinês em Portugal

A dimensão económica de Portugal é algo limitada, muito condicionada pelo seu mercado de pequena/média dimensão (**V2**). Essa dimensão do mercado acaba por se traduzir num tecido empresarial, caracterizado maioritariamente por pequenas e médias empresas, o qual peca pela falta de empresas nacionais capazes de competir numa escala global (**V3**).

No entanto, como consequência da recessão económica europeia, com início em 2008, Portugal viu-se obrigado a privatizar algumas das suas empresas públicas no

âmbito do memorando de entendimento com a Troika⁴⁸. Assim, como sucedeu na Grécia, foram os chineses que melhores condições ofereceram aos portugueses - contrariamente a outros países que pretendiam tirar partido da débil situação em que Portugal se encontrava, para conseguirem participação em empresas portuguesas, a baixo custo (Rodrigues & Silva, 2020). A China é, por isso, vista de forma positiva pelo apoio que prestou aos portugueses. Inclusive, o Primeiro-Ministro defendeu, a 24 de março de 2019, que não há nenhum problema com o investimento chinês em Portugal ou em empresas-chave do país. "O que temos de exigir aos investidores chineses é que cumpram as regras europeias e temos de conquistar as outras regiões do mundo para os standards ambientais e sociais de segurança alimentar que são praticados na Europa" (Esteves, 2019).

Os investimentos chineses foram feitos em várias áreas, tendo sido o setor energético aquele que mais se destacou. Foram, por exemplo, privatizadas as empresas Energias de Portugal (EDP) e Redes Energéticas Nacionais (REN) (Cabral, 2020). Torna-se evidente que, para a RPC, o setor energético é fundamental.

A China demonstra preferência em investir em empresas previamente existentes, ao invés de construir empresas de raiz, visto trazer-lhe mais vantagens. O objetivo da China ao investir numa empresa não é o de, mais tarde, vendê-la, por forma a obter lucro, mas sim o de investir numa empresa sólida, com lucros estáveis, para que possa absorver conhecimentos a partir da mesma – adquirir o chamado *'know-how'*⁴⁹ –, e aplicá-los noutros investimentos estrangeiros ou nacionais (Lopes, 2018).

4.2 Implicações para o Poder no Mar de Portugal

4.2.1 *Sea Power*

Antes de mais, importa clarificar brevemente os seguintes conceitos (Matias, 2009):

⁴⁸ *Troika* é, em russo, a designação para um comité de três membros. A partir de 2010, o termo ficou associado ao comité composto pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Central Europeu (BCE) e da Comissão Europeia, que negociou, com os países atingidos pela crise das dívidas soberanas, as condições para o financiamento, no âmbito dos programas de crédito da zona do euro.

⁴⁹ Em português: 'saber fazer'.

- Poder Naval (*Naval Power*) - corresponde à marinha militar, incluindo aos meios aéreos embarcados;
- Poder Marítimo (*Maritime Power*) – inclui o poder naval e outros “elementos armados”, como a Guarda Costeira e outras forças não navais;
- Poder no Mar (*Sea Power*)⁵⁰ – engloba o poder marítimo (e, inerentemente, o poder naval) e outros “elementos não armados”, nomeadamente infraestruturas portuárias.

Para compreender os fatores que influenciam o poder no mar (*‘sea power’*) de uma potência, é essencial compreender as bases deste conceito. Para tal, é inevitável mencionar as teorias de Alfred Mahan.

Alfred Mahan (1840–1914) foi um estrategista americano, com uma carreira como oficial de marinha. Mahan defendia os seguintes conceitos de *sea power*: 1. O controlo do mar – especialmente das principais rotas comerciais – é o principal fator para o poder e para a prosperidade de um país; 2. O poder no mar inclui a localização geoestratégica, as bases de apoio logístico ao longo da costa, uma forte frota naval, uma marinha mercante moderna, as defesas ao longo das principais rotas e vastos recursos, território, população e poderio económico; 3. Uma marinha forte possui um papel crucial na projeção do poder nacional, devendo ser capaz de derrotar o inimigo numa batalha decisiva pelo poder no mar (Xiaodong & Qinghai, 2017).

Além disso, Mahan identificou seis elementos que caracterizam o poder no mar (Monteiro, 2018, pp. 31-33):

1. Posição geográfica: que valoriza, particularmente, os países com fronteiras marítimas;
2. Configuração física: além de uma vasta linha costeira, são importantes as condições naturais em que a mesma se insere;

⁵⁰ É importante referir que não existe uma tradução consensual para *‘sea power’*. Neste trabalho será adotada a expressão ‘poder no mar’ (frequentemente abreviada de ‘poder do Estado no mar’), de maneira a evitar confusão com os restantes conceitos anteriormente definidos.

3. Extensão do território: Mahan considerava que o comprimento da linha costeira era, neste âmbito, mais importante do que a área total de um país;
4. Tamanho da população: sendo fundamental a existência de um grande número de pessoas com conhecimento do mar;
5. Carácter do povo: destacando o quanto as trocas comerciais significam para o desenvolvimento do poder no mar;
6. Carácter do governo: Mahan acreditava que os governos não democráticos poderiam ser mais benéficos na aplicação de uma defesa nacional focada na estratégia naval.

Recentemente, o professor Eric Grove (n. 1948) – historiador e estrategista marítimo britânico – fez uma análise crítica destes seis elementos defendidos por Mahan, a partir da qual propôs seis condições principais que afetam o *sea power*, divididas em 1ª e 2ª ordens.

As condições de 1ª ordem são (Monteiro, 2018, pp. 33-34):

1. Em primeiro lugar, deverá estar sempre o **poder económico** de um país, sendo que este será o alicerce que suporta tudo o resto e permite aplicar os recursos necessários para um efetivo poder no mar;
2. Em segundo lugar, uma **capacidade tecnológica** essencial à construção de uma armada tecnologicamente avançada;
3. Em terceiro lugar, uma **cultura sociopolítica** que inclua: a tendência de uma sociedade para investir no mar, e daí tirar partido do poder económico; a capacidade de adaptação às inovações tecnológicas; e outras características, nomeadamente, a capacidade de iniciativa, a desenvoltura e o engenho.

Como condições de 2ª ordem (relacionadas com a situação nacional), Grove identificou (Monteiro, 2018, p. 34):

1. **Posição geográfica**, sendo que, apesar de Grove acreditar que esta posição tem cada vez menos importância (discordando de Mahan), admite que os países sem fronteiras marítimas tendem a não possuir Marinha de todo;

2. **Dependência do mar**, que assenta em fatores como: (a) comércio marítimo; (b) Marinha Mercante; (c) construção naval; (d) capturas de peixes; (e) espaços marítimos. Neste quadro, os países que dominem estes fatores, têm uma grande dependência do mar e, conseqüentemente, maiores razões para estruturar um robusto poder naval que defenda os seus interesses;
3. **Política e percepção governamental**: em que o governo de um país, independentemente do alinhamento político defendido por Mahan, ao definir as políticas públicas, tem uma grande influência no poder naval e marítimo de um país.

Na presente dissertação é adotada uma concepção holística de *sea power*, em linha com a teoria de Eric Grove, na qual o poder no mar é visto numa perspetiva lata que se assenta *ab initio* no pelo poder económico de um país. Tal como o estrategista britânico defende: “mais poder económico significa, por seu lado, mais poder no mar” (Grove, 1990, p. 226).

Em linha com este entendimento lato de poder no mar, o Almirante Thomas H. Collins, antigo Comandante da Guarda Costeira americana, afirmou que “O poder no mar, no século XXI, é a habilidade de uma nação utilizar o mar em segurança, na sua totalidade e com sabedoria, de maneira a atingir os seus objetivos nacionais. Uma potência marítima do século XXI responde perante as necessidades de uma nação, para além das capacidades militares necessárias para a guerra. Isso inclui, para cada país, o uso dos mares – para preservar os recursos marinhos, para assegurar o trânsito seguro de carga e de pessoas nas suas águas, para proteger as fronteiras marítimas de intrusões, para aumentar a soberania marítima, para resgatar quem necessite, e para prevenir o uso incorreto dos oceanos.” (Xiaodong & Qinghai, 2017)

4.2.2 O mar português

O projeto de extensão da plataforma continental portuguesa (ver Figura 22), apresentado em 2009 (que aguarda a aprovação das Nações Unidas), tem como objetivo o aumento da área de soberania sob o solo e subsolo marinho para uma área superior a 4 milhões de km² (cerca de 40 vezes a área de Portugal Continental). Esta é uma proposta com bastante potencial e interesse para o país, porque permitirá a exploração

As mais diversas vantagens do mar português, incluindo o elevado nível de segurança que o país reflete, não têm passado despercebidas aos chineses (**P4**). Prova disso foi a breve passagem de Xi Jinping pela Ilha Terceira, nos Açores, em 2014, onde afirmou que “Os países que têm longas linhas costeiras e recursos marítimos abundantes, como a China e Portugal, têm que reforçar a sua cooperação no desenvolvimento de uma economia dos oceanos” (Marques & Chen, 2017). Entretanto, em 2016, foi assinado um memorando de entendimento para a cooperação marítima entre os dois países, e, em 2017, foi estabelecida a, já mencionada, ‘Parceria Azul’, que confirma o interesse chinês pelos recursos marinhos portugueses - em particular, dos Açores.

4.2.3 Açores

Para além da enorme riqueza mineral e do potencial científico que o Arquipélago dos Açores oferece, este é dotado de uma privilegiada localização geoestratégica (ver Figura 23), no centro do Atlântico Norte, na encruzilhada das rotas transatlânticas. Tem, por isso mesmo, servido de ponto de apoio para as operações militares dos EUA, um pouco por todo o Mundo.

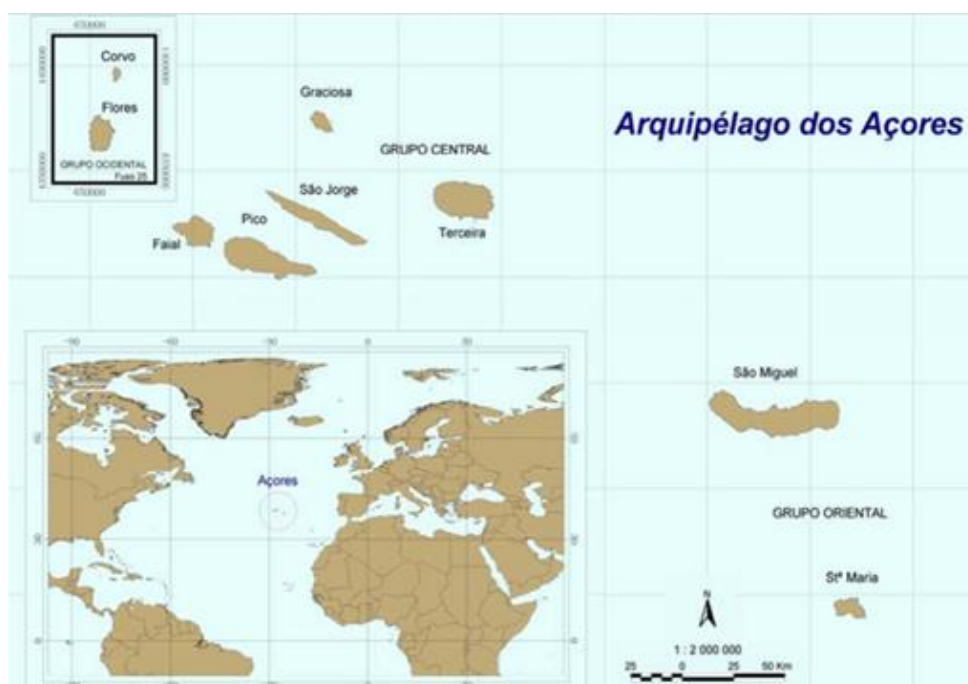


Figura 23 - Arquipélago dos Açores e a sua localização no Atlântico⁵³.

⁵³ Imagem retirada de: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/557>, a 12/07/2020.

4.2.3.1 Base das Lages

A Força Aérea americana tem a sua presença assegurada em solo português, desde os tempos da 2ª Guerra Mundial, na base das Lajes, localizada na Ilha Terceira, no Arquipélago dos Açores. A relação entre os EUA e Portugal ganhou ênfase, sobretudo, após a fundação da NATO⁵⁴. As Lajes tornaram-se uma peça-chave para os EUA ao longo das últimas décadas, tendo servido de base permanente no Atlântico e contribuído para travar várias guerras. Para Portugal e, em especial, para a Ilha Terceira, a presença americana representou um investimento de milhões de euros em infraestruturas, em tecnologia, e nos âmbitos científico, cultural e até turístico (Carrapatoso, 2015).

Contudo, os cortes orçamentais no Pentágono⁵⁵ obrigaram os EUA a reduzir o número de militares destacados na Ilha Terceira para cerca de 200 (durante a Guerra Fria chegaram a ser mais de 3000) e, conseqüentemente, de trabalhadores civis portugueses. Este corte acabou por ter um impacto negativo para a ilha - que dependia económica e socialmente dos americanos- e pode, eventualmente, levar ao fim dessa presença (Rodrigues & Silva, 2020; Carrapatoso, 2015).

Enquanto isso, os chineses aproveitaram o desapego dos americanos pela base para se aproximarem e criarem relações com o arquipélago - visitado em 2012, 2014 e 2016 por altas entidades chinesas (incluindo a, anteriormente mencionada, visita do Presidente Xi Jinping). O Primeiro-Ministro português, António Costa, não negou o interesse chinês nos Açores – incluindo no porto de águas profundas da Praia da Vitória, na Ilha Terceira -, mas negou a possibilidade de presença militar (**P3**) (Rodrigues & Silva, 2020).

A maior resistência à aproximação da China virá dos EUA, que é provável que se oponham à eventual presença permanente chinesa nos Açores (Kavanagh, 2019), dada a aliança que mantêm com Portugal. Contudo, António Costa afirmou que, caso os EUA não renovem o seu contrato de exclusividade com Portugal, a China poderá vir a fazer

⁵⁴ Portugal e os EUA foram dois dos membros fundadores.

⁵⁵ O Pentágono é a Sede do Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América.

uso da base aérea das Lajes, mas, apenas, para fins científicos – e não militares (Carrapatoso, 2016).

O multilateralismo tem permitido a Portugal deter relações saudáveis – do seu interesse - com outros países, mesmo que estes nem sempre partilhem dos mesmos princípios. Exemplo disso, é o caso acima referido: Portugal estima a valiosa aliança militar que detém com os EUA, assim como as importantes parcerias comerciais que mantém com a China.

4.2.4 Porto de Sines

Em Portugal Continental, a aposta chinesa, no âmbito portuário, tem-se centrado no Porto de Sines - maior porto oceânico português com potencial para constituir uma alternativa aos maiores portos do Norte da Europa. Especialmente com os novos canais marítimos na América Central, o porto português pode vir a tornar-se bastante atrativo para a China (Rodrigues & Silva, 2020).

Em outubro de 2019, foi lançado um concurso público internacional para a concessão da construção e da exploração do terminal Vasco da Gama, no Porto de Sines, que se estima que corresponderá a um investimento de 642 milhões de euros aplicados em equipamentos e em infraestruturas. O projeto pretende aumentar a circulação de contentores no porto alentejano, estando previsto ter uma capacidade de movimentação anual de 3,5 milhões de TEU (unidade equivalente a um contentor de 20 pés) e para atracar, simultaneamente, até três dos maiores navios do mundo (Cardoso, 2019). Devido à pandemia da COVID-19, o prazo limite para a apresentação de propostas foi prorrogado para 6 de abril de 2021 (Amorim, 2020).

A construção do futuro terminal Vasco da Gama, em conjunto com o projeto para a ampliação do, já existente, terminal XXI⁵⁶ (ver Figura 24), permitirá ao Porto de Sines tornar-se um importante porto, a nível mundial - e, particularmente, no Mediterrâneo Ocidental -, em termos de oferta portuária no segmento da carga contentorizada (**O3**). O porto irá permitir a movimentação de mais de 7 milhões de TEU, tendo capacidade

⁵⁶ Em 2019 foi, também, aprovado pelo governo para se proceder a uma ampliação do terminal XXI, do Porto de Sines.

para competir e para atrair novas cargas e clientes, das cadeias logísticas globais, reforçando o posicionamento de Sines no contexto marítimo-portuário internacional (Silva, 2019).



Figura 24 - Propostas da amplificação do Terminal XXI e da construção do Terminal Vasco da Gama⁵⁷.

Pelas razões já referidas (e não só), este terminal despertou a atenção dos investidores chineses, que se apresentam bastante interessados, tendo o Ministro dos Recursos Naturais da RPC, Lu Hau, visitado, em 2019, o Porto de Sines, a fim de conhecer todos os detalhes do projeto (portugal.gov.pt, 2019).

A então Ministra portuguesa do Mar, Ana Paula Vitorino, afirmou que o Porto de Sines pode representar o início de uma nova era na relação bilateral entre a China e Portugal; referiu, ainda, que existem outras oportunidades em Portugal para as empresas chinesas: como são os casos do porto de Leixões e do porto de Lisboa (portugal.gov.pt, 2019).

Para além da posição geoestratégica da costa portuguesa para a entrada de mercadorias na Península Ibérica (ver Figura 25), as localizações do Porto de Sines e do aeroporto de Beja (com capacidade para a receção de aeronaves como o *Airbus A380*) colocam a região do Alentejo numa posição de relevo para o transporte mundial de mercadorias pelas vias marítima e aérea. Melhorar as acessibilidades ao interior da Europa é, por isso, de extrema importância para um porto como o de Sines, no sentido

⁵⁷ Imagem retirada de: <https://focomar.com/governo-porugues-aprova-novo-terminal-vasco-da-gama-e-ampliacao-do-atual-terminal-xxi-do-porto-de-sines/?lang=pt-pt> a 12/07/2020.

de potenciar o seu uso (V4). Deve ser procurado um equilíbrio entre o aproveitamento do aeroporto de Beja, a modernização das redes ferroviárias – eventual expansão da linha que liga Yiwu (China) a Madrid (Espanha), até Portugal (Rodrigues & Silva, 2020) - e o aumento da capacidade de receção de contentores pelo Porto de Sines. Assim será permitida à região do Alentejo, além de se desenvolver economicamente, ser, também, um polo de atração para a fixação de empresas industriais (Gaspar, 2018).

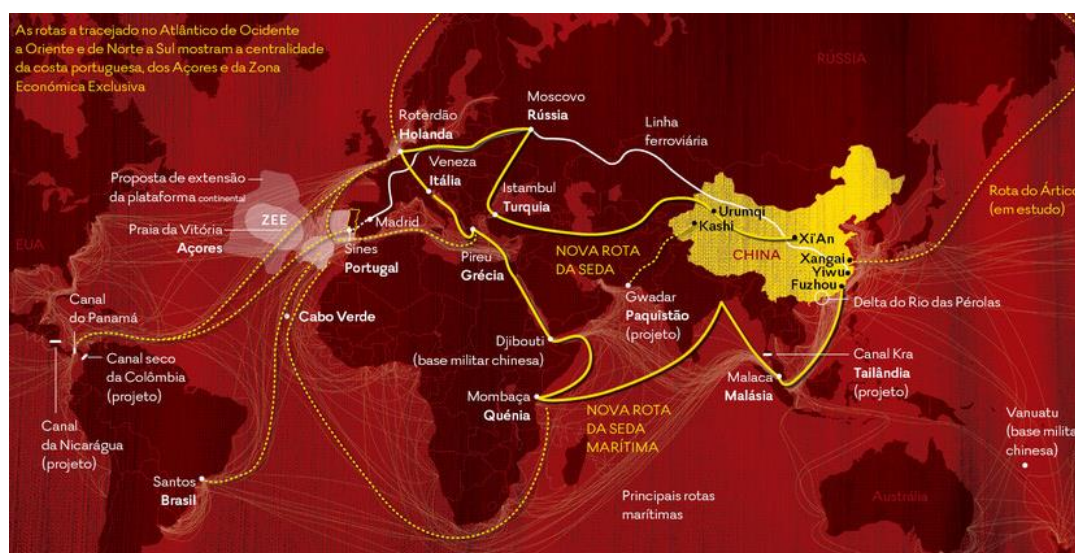


Figura 25 - Rotas principais (linha contínua) e rotas com potencial (linha tracejada), assim como os pontos mais relevantes para a BRI⁵⁸.

4.2.5 Novas Rotas

São várias as razões que podem fazer com que Portugal seja reposicionado em relação ao centro do comércio internacional marítimo. Por ser a fronteira europeia com o Atlântico, encontra-se numa das principais encruzilhadas de rotas marítimas, sendo, deste modo, um local de passagem de milhares de navios, anualmente, oriundos dos mais diversos portos de todo o mundo (O4).

Com a expansão do Canal do Panamá, concluída em 2016, passou a ser possível realizar essa travessia por navios com capacidade para 15000 contentores (o limite anterior era de 5000 contentores) (Schuler, 2019). O recente alargamento do canal possibilitou a navegação de uma maior quantidade de navios porta-contentores,

⁵⁸ Imagem retirada de: <https://expresso.pt/economia/2018-05-31-Portugal-na-nova-rota-da-seda-da-China> a 12/07/2020.

diretamente, desde a China até à Costa Este americana (tendo passado a ser evitado o uso das linhas férreas – menos eficientes - que partiam da Costa Oeste deste país e o atravessavam) (ver Figura 26). A rota do Canal do Panamá, apesar de mais longa que a do Suez, pode ser mais lucrativa, caso sejam apaziguadas as tensões comerciais existentes entre os EUA e a RPC, pois passam a chegar à Europa, por meio da rota marítima China-Costa Oeste americana-Panamá-Costa Este americana-Europa, produtos chineses em conjunto com produtos norte-americanos. Esta rota iria aumentar a importância, tanto do Porto de Sines (ou de outro porto português), que poderia consolidar-se como uma porta de entrada para a Europa, como do Arquipélago dos Açores, que poderia servir para paragens logísticas (O2) (Gaspar, 2018).

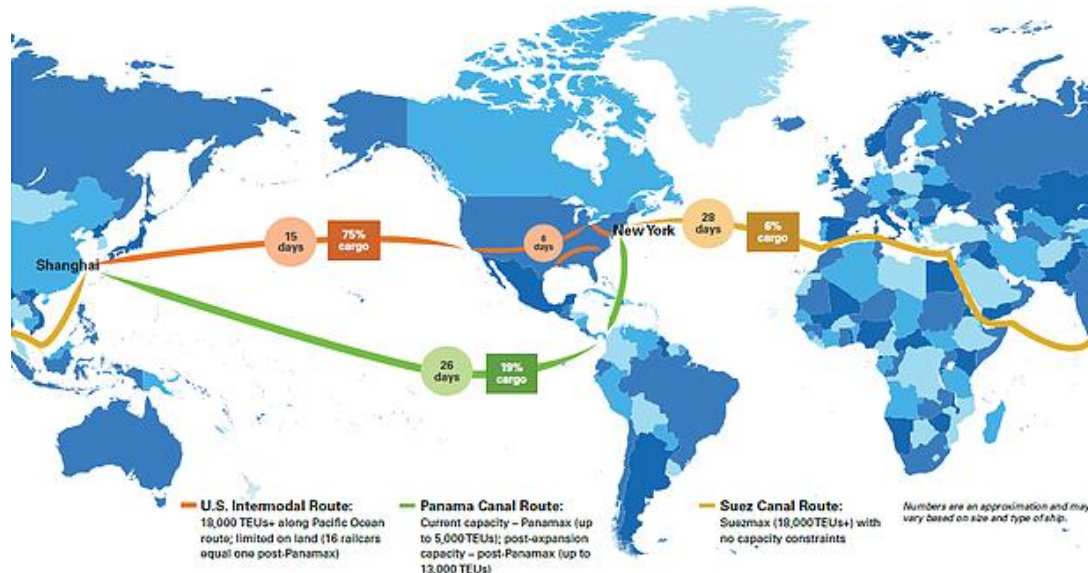


Figura 26 – As diferentes rotas comerciais - intermodal americana (laranja), do Canal do Panamá (verde) e do Canal do Suez (amarelo)⁵⁹.

Além das rotas tradicionais que navegam pelos Canais do Suez e do Panamá, outra opção de navegação para os chineses é a, já referida, Rota da Seda Polar. Caso não sejam tomadas as devidas medidas para contrariar as alterações climáticas e o aumento da temperatura média do planeta, é expectável que, em 2030, o Ártico possa ficar desimpedido de gelo durante a época do verão - o que permitirá o uso das respetivas rotas marítimas para o comércio. Com efeito, existem três potenciais rotas de

⁵⁹ Imagem retirada de: <https://www.allports.com/single-post/2016/08/03/The-Panama-Canal-Expansion-A-Closer-Look-At-The-Canal-and-Trade-Lanes> a 07/07/2020.

navegação que atravessam o Ártico: a passagem a Nordeste - que contorna a Eurásia - até à Europa; a passagem central; e a passagem a Noroeste, ao longo da América do Norte e que se estenderia até aos EUA. Estas rotas ofereceriam à China uma alternativa mais curta e económica no transporte de mercadorias (Chun, 2020). Atualmente, é inviável a utilização destas rotas durante todo o ano; no entanto, caso o degelo se continue a verificar e sejam construídas as devidas instalações, as mesmas poderão apresentar-se como potenciais alternativas no futuro. Tal poderá ser vantajoso, mais uma vez, para Portugal; quer nos Açores, para escala e abastecimento de navios; quer nas entradas e saídas de produtos da Europa para a RPC em Sines. (Gaspar, 2018).

É, por isso, de extrema importância perceber as condicionantes relacionadas com o interesse chinês no mercado português, e de que forma este poderá afetar Portugal em termos económicos, políticos, sociais e estratégicos. Devem ser avaliadas as diferentes possibilidades de cooperação, no sentido de chegar às melhores conclusões e, conseqüentemente, a um resultado favorável para Portugal.

4.3 Desglobalização

Ao longo dos últimos anos tem-se vindo a assistir a uma crescente globalização, que conjuga uma série de processos que levam à interdependência entre países. Estes processos, por sua vez, têm conseqüências tanto económicas como políticas e sociais. É expectável que a BRI possa ser afetada, negativamente, face aos mais recentes acontecimentos que têm levado a uma maior hesitação por parte dos restantes países em apoiar este tipo de iniciativas – o que pode marcar o início de uma era de desglobalização, resultante, principalmente, do *re-shoring*, que consiste no repatriamento das cadeias logísticas.

4.3.1 COVID-19

Em março de 2020, a doença infecciosa do coronavírus (COVID-19), que já se havia propagado por vários países em todo o mundo, foi categorizada como pandemia. O foco depressa migrou da China para a Europa e, mais tarde, para o continente americano.

Foram inúmeros os países a decretar estado de emergência, a declarar quarentena obrigatória, a encerrar o comércio e a fechar fronteiras, com o intuito de conter a

propagação desta doença. Estas medidas acabaram por ter um grande impacto a nível global, em vários sectores (nomeadamente, no económico).

No que diz respeito à BRI, cerca de 20% dos seus projetos foram severamente afetados pela pandemia da COVID-19 - relatou um representante do Departamento das Relações Económicas Internacionais da China (Crossley, 2020). Entre 30% a 40% dos projetos desta iniciativa foram moderadamente afetados, e cerca de 40% dos mesmos registaram um baixo impacto (Crossley, 2020). As restrições de movimento - isto é, voos limitados, portos fechados e fronteiras encerradas - foram a principal causa deste impacto sobre a BRI, ao dificultar o transporte de material, bem como de pessoas, comprometendo, assim, a concretização de muitos dos projetos da iniciativa (Crossley, 2020).

De uma maneira geral, todo o mundo, e não só a BRI, acabou por ser afetado com a redução global do comércio, aquando da pandemia da COVID-19.

A China desempenha um papel fundamental na distribuição global de fármacos, chegando a fornecer, em alguns casos, quase 100% dos medicamentos para determinadas situações clínicas (Fernandes, 2020). No início da pandemia, foram muitos os países que ficaram dependentes dos fornecimentos chineses para equipar os hospitais com ventiladores e outros equipamentos necessários no combate ao vírus (p.e., máscaras, óculos, fatos de proteção, luvas e testes de diagnóstico).

Esta crise pandémica é uma oportunidade para a Europa redefinir a sua estratégia futura. O Ministro da Saúde alemão defende que “devíamos começar a produzir medicamentos com mais frequência na União Europeia, novamente” (Fernandes, 2020). Este começa a ser o pensamento de muitos países europeus - não só virado para a área da saúde, mas também para outras áreas onde possa, atualmente, existir um excesso de dependência externa, especialmente, em casos de catástrofe. No mesmo âmbito, António Costa afirmou que “A Europa – e Portugal tem que se posicionar para isso – tem que perceber que vai ter que voltar a produzir interiormente muito daquilo que se habituou simplesmente a importar da China”. Defendendo que a maior lição a retirar da pandemia é a de que Portugal não pode ser tão dependente de um só país como a China (A2) (Vieira, 2020).

A COVID-19 fez aumentar, de igual forma, a relutância face aos investimentos chineses e a sua influência no mercado global (A3). A Europa teme que a China se volte a aproveitar da recessão económica global que a pandemia provocou para comprar empresas vulneráveis, encontrando-se, por isso, mais atenta do que nunca a qualquer movimento feito pela China (V1). Margrethe Vestager, Vice-Presidente da Comissão Europeia, defendeu que, devido à atual situação pandémica, é necessária uma rigorosa análise dos investimentos estrangeiros. Por outro lado, também afirmou que as pessoas “são mais do que bem-vindas a fazer negócios na Europa”, mas não através de “meios injustos” (Crisóstomo, 2020). É evidente a ambiguidade destas afirmações, que, no entanto, elucidam a posição europeia face a investimentos externos, isto é, estes podem ser feitos, mas com precaução e em condições de transparência.

António Costa Silva segue a mesma linha de pensamento dos líderes europeus, e considera que Portugal deve repensar na sua posição face ao papel que desempenha na Nova Rota da Seda. O responsável pela estratégia de recuperação socioeconómica do país defende que a relação económica que Portugal detém com a China é boa, e deve ser mantida - “Penso que temos de ser mais cuidadosos do que nunca, nós Portugal, mas mantendo o nível das relações económicas, e discutindo com os nossos parceiros europeus, provavelmente, uma abordagem unificada para este problema que se está a gerar no mundo” -, sublinhando, ainda, que o futuro vai depender, também, do resultado das eleições presidenciais dos EUA, em novembro deste ano: “se continuarmos com o Presidente Trump, eu acho que aí as coisas vão ser muito mais difíceis [...]” (Lusa, 2020).

Como agravante, a China tem sido bastante julgada e culpabilizada – mais destemidamente pelos EUA, mas, também, num tom mais diplomático, por alguns líderes europeus -, pelo facto de o coronavírus ter tido origem em Wuhan, e, por consequentemente, se ter propagado rapidamente. Suspeita-se que isto possa ter sido causado por não terem sido reportados os alertas feitos por médicos chineses em relação aos riscos da COVID-19, pela ocultação de evidências científicas e pelo adiar em comunicar a existência do vírus à Organização Mundial de Saúde (OMS). Também o facto de o surto em Wuhan ter sido eficazmente contido, alcançando números não tão dramáticos como aqueles que se verificam, ainda, noutros países, levantou dúvidas

sobre a possibilidade do governo chinês ter ocultado o verdadeiro número total de casos e de fatalidades associados à COVID-19. Além disso, houve mesmo quem colocasse a possibilidade de o próprio vírus ter sido fabricado num laboratório local, ao invés de ter uma origem natural. Pelo facto de a China ter auxiliado outros países no combate à pandemia, através do envio de equipas médicas especializadas, é acusada de ter recorrido a uma "política de generosidade" para dissimular as acusações das quais tem sido alvo; o que, segundo Josep Borrel - alto representante da UE para os Negócios Estrangeiros -, se pôde tratar de uma "arma de influência geopolítica". (RTP, 2020) (Telles, 2020).

4.4 Análise SWOT

Por forma sintetizar a informação recolhida ao longo desta dissertação, irei proceder à apresentação de uma análise SWOT (ver Tabela 2), que consiste numa técnica usada, frequentemente, em planeamento estratégico, para a identificação de potencialidades (S – *Strengths*), de vulnerabilidades (W – *Weaknesses*), de oportunidades (O – *Opportunities*) e de ameaças (T – *Threats*) de uma certa temática, por forma a facilitar a tomada de decisões, através de um panorama simplificado.

SWOT	Fatores positivos	Fatores negativos
Fatores internos	<p><u>Potencialidades (P):</u></p> <p>P1 - Localização geoestratégica de Portugal;</p> <p>P2 - Pertença de Portugal à CPLP e à UE;</p> <p>P3 - Existência de portos de águas profundas e de grande capacidade (nomeadamente Sines e Praia da Vitória);</p> <p>P4 - Elevados níveis de segurança em Portugal e, em particular, nos espaços marítimos nacionais.</p>	<p><u>Vulnerabilidades (V):</u></p> <p>V1 - Recessão económica;</p> <p>V2 - País com mercado pequeno/médio;</p> <p>V3 - Reduzida dimensão das empresas nacionais (numa escala global), limitando a sua participação em projetos estruturantes multinacionais;</p> <p>V4 - Limitações no transporte de cargas comerciais para o resto da Europa.</p>
Fatores externos	<p><u>Oportunidades (O):</u></p> <p>O1 - Inserção numa iniciativa de conectividade global;</p> <p>O2 - Incremento das relações comerciais com a China;</p> <p>O3 - Investimento em infraestruturas no setor dos transportes;</p> <p>O4 - Potencialização de Portugal como <i>hub</i> comercial marítimo para a Europa.</p>	<p><u>Ameaças (A):</u></p> <p>A1 - Endividamento relativamente à China;</p> <p>A2 - Dependência económica e comercial relativamente à China;</p> <p>A3 - Eventual perda de relevância da BRI no pós-COVID-19, face, também, aos comportamentos assertivos da China;</p> <p>A4 - Eventual desalinhamento com as posições mais recentes da UE (que designou a China como um “adversário sistémico”) e da NATO (que se referiu à China como um “adversário”).</p>

Tabela 2 - Análise SWOT

Conclusões

Com esta investigação, e tendo por base o objetivo desta dissertação - compreender a importância que a Iniciativa Faixa e Rota pode vir a ter para o poder no mar português – foi possível averiguar de que forma a valiosa posição geoestratégica de Portugal no Atlântico Norte, em conjunto com a proposta de extensão da plataforma continental portuguesa, terá fomentado o interesse chinês pelo nosso país em particular. Acresce que o Porto de Sines - que poderá tornar-se num *hub* logístico para a Europa -, e o porto da Praia da Vitória nos Açores, têm chamado a atenção dos chineses, pela sua localização e infraestruturas portuárias de águas profundas, podendo tornar-se num fator importante para as rotas transatlânticas.

Resultados obtidos

Com o 1º capítulo foi possível ficar a conhecer a história das antigas rotas da seda, desde a sua origem, à influência que foram gerando – e que, ainda hoje, é notória na sociedade moderna -, e por que caminhos se cruzavam, até às novas rotas descobertas pelos portugueses. Este foi um processo que primou pela partilha de culturas, de riquezas, de religiões e, em especial, de conhecimento, que acabou por contribuir para a evolução da Humanidade.

No 2º capítulo, foram abordadas as bases nas quais a BRI assenta, os objetivos desta iniciativa e, ainda, o seu panorama geográfico. Também a compreensão das componentes económica, geopolítica e militar englobadas pela BRI - e das quais depende para o seu desenvolvimento – se revelou de grande importância, tendo em conta que foi possível chegar à conclusão de que esta iniciativa não se rege por uma componente meramente económica. Neste capítulo, foi, ainda, realçada a vontade de articulação dos países da UE, no sentido de ser estabelecida uma resposta conjunta e uniforme face aos avanços da China. Esta maior concertação de posições resultou, essencialmente, da apreensão sentida pela UE perante os investimentos chineses, tendo sido, por este modo, promovida com o intuito de ser estabelecida uma relação económica com maior equilíbrio e reciprocidade.

No 3º capítulo, foi feito um estudo repartido sobre a MSR. Na 1ª parte, foi evidenciado o vasto poder comercial que a BRI compreende através dos inúmeros portos comerciais pertencentes às empresas estatais chinesas (que refletem as intenções do governo da RPC); foram identificadas duas zonas-chave: a região do Indo-Pacífico - onde a China tem vindo a revelar a sua assertividade, por depender das correspondentes rotas comerciais de fornecimento energético -, e a região da Europa - onde, na última década, se verificou um aumento significativo do número de investimentos portuários chineses. Numa 2ª parte, foi possível averiguar que a China tem vindo, cada vez mais, a modernizar a sua Marinha e, com isto, a aumentar a sua frota naval. Através de uma breve análise dos diferentes possíveis cenários de atuação da Marinha Chinesa, concluiu-se que a estratégia mais provável a ser adotada seja a da dupla utilização de portos.

O último capítulo - 4º capítulo – pretendeu contextualizar a Iniciativa num âmbito nacional, tendo sido procurado expor os fatores a ter em conta quando se trata do interesse que Portugal pode representar para a BRI. A parceria dos países da CPLP com a China no quadro do Fórum de Macau, por exemplo, pode representar uma oportunidade para os países lusófonos tirarem proveito das suas localizações costeiras, e usufruírem desse valor geoestratégico. Portugal pode, neste sentido, funcionar como um mediador entre a China e os países lusófonos. Neste capítulo, foi, também, destacado o inquestionável valor do mar português, que, para além de ser uma vasta fonte de recursos naturais, pode significar uma enorme mais-valia para as redes de comércio marítimas - dependendo das negociações referentes ao Porto de Sines, e, ainda, da relação entre os EUA e os Açores.

Dificuldades e limitações encontradas

Devido à conjuntura de confinamento associada à pandemia da COVID-19, a pesquisa de informação para a realização desta investigação ficou limitada aos recursos disponíveis em formato digital. Este constrangimento foi, essencialmente, sentido aquando da concretização do 1º capítulo referente ao Enquadramento Histórico das antigas rotas da seda. Contudo, tornou-se possível aceder a inúmeras obras antigas de referência em bibliotecas online, não tendo sido comprometido o valor da investigação.

O facto de este ser um tema recente - e com objetivos a longo prazo - faz com que o mesmo se encontre em constante atualização, o que dificulta a avaliação de todas as condicionantes que influenciam a BRI. Como agravante, a atual situação pandémica da COVID-19 provocou um escalar de tensões e de problemáticas no mundo inteiro, que, certamente, terão um grande impacto na iniciativa chinesa e nas suas relações de cooperação com os diferentes países. Posto isto, é necessário um acompanhamento contínuo do presente tema.

Sugestões para trabalhos futuros

De acordo com o acima referido, seria conveniente efetuar uma reavaliação posterior da *Belt and Road Initiative*, no pós-COVID-19, tendo, já, por exemplo, em conta o resultado das eleições presidenciais americanas, bem como a evolução da relação entre a China e os EUA, e a forma como poderá influenciar toda a dinâmica da Iniciativa com os restantes países - nomeadamente com Portugal. Também deve ser acompanhado o desenrolar das negociações do Porto de Sines, assim como a evolução da presença militar americana - e conseqüente avanço chinês - no Arquipélago dos Açores. Torna-se, ainda, relevante analisar a resposta de Portugal e da UE, no combate à recessão económica resultante da COVID-19, e, ainda, a posição adotada perante o crescente desconforto face à dependência para com a China, bem como aos seus investimentos.

Referências

- Abi-Habib, M. (25 de junho de 2018). *How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port*. Obtido em 19 de junho de 2020, de New York Times: <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>
- Amorim, R. (11 de abril de 2020). *Sines: Nova data para Terminal Vasco da Gama é 6 de abril de 2021*. Obtido em 12 de julho de 2020, de Dinheiro Vivo: <https://www.dinheirovivo.pt/economia/porto-de-sines-nova-data-para-novo-terminal-vasco-da-gama-e-6-de-abril-de-2021/>
- Bank, T. W. (4 de maio de 2020). *GDP per capita (current US\$) - China*. Obtido de The World Bank: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN>
- Benedictow, O. (03 de março de 2005). *The Black Death: The Greatest Catastrophe Ever*. Obtido em 04 de April de 2020, de History Today: <https://www.historytoday.com/archive/black-death-greatest-catastrophe-ever>
- Bland, D., Wong, D., & Long, D. (29 de agosto de 2018). *Why Djibouti is home for China's first foreign military base*. Obtido em 15 de junho de 2020, de South China Morning Post: <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/2161807/china-djibouti-base/index.html?src:article-launcher>
- Burgan, M. (2009). *Great Empires of the Past: Empire of the Mongols*. Chelsea House Publishers.
- Cabral, F. S. (21 de janeiro de 2020). *O investimento chinês em Portugal*. Obtido em 06 de julho de 2020, de Renascença: <https://rr.sapo.pt/2020/01/21/francisco-sarsfield-cabral/o-investimento-chines-em-portugal/artigo/179091/>
- Caeiro, A. (26 de novembro de 2017). *Partido Comunista da China: África minha*. Obtido em 21 de julho de 2020, de Expresso: <https://expresso.pt/internacional/2017-11-26-Partido-Comunista-da-China-Africa-minha#gs.iBZx8jk>
- Cai, P. (março de 2017). Understanding China's Belt and Road Initiative. *Lowy Institute Analyses*, p. 26.
- Cameron, F. (19 de setembro de 2018). *Europe's Answer to China's Belt and Road*. Obtido em 28 de maio de 2020, de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2018/09/europes-answer-to-chinas-belt-and-road/>
- Cardoso, M. (16 de outubro de 2019). *Sines. Terminal Vasco da Gama promete criar 1350 postos de trabalho*. Obtido em 2 de julho de 2020, de Expresso: <https://expresso.pt/economia/2019-10-16-Sines.-Terminal-Vasco-da-Gama-promete-criar-1.350-postos-de-trabalho>
- Carrapatoso, M. S. (15 de janeiro de 2015). *A importância da Base das Lajes em sete factos*. Obtido em 12 de julho de 2020, de Observador: <https://observador.pt/2015/01/15/importancia-da-base-das-lajes-em-sete-factos/>
- Carrapatoso, M. S. (12 de outubro de 2016). *Costa admite que China pode vir a usar base das Lajes*. Obtido em 06 de julho de 2020, de Observador:

<https://observador.pt/2016/10/12/costa-admite-que-china-pode-vir-a-usar-base-das-lajes/>

Cesana, D., Benedictow, O., & Bianucci, R. (11 de outubro de 2016). The origin and early spread of the Black Death in Italy: first evidence of plague victims from 14th-century Liguria (northern Italy). p. 3.

Cfr.org. (14 de maio de 2020). *Territorial Disputes in the South China Sea*. Obtido em 15 de maio de 2020, de Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org/interactive/global-conflict-tracker/conflict/territorial-disputes-south-china-sea>

Chamber, E. (2020). *The Road Less Travelled - The European Involvement in China's Belt and Road Initiative*.

Chun, Z. (10 de janeiro de 2020). *China's "Arctic Silk Road"*. Obtido em 06 de julho de 2020, de Maritime Executive: <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-arctic-silk-road>

Clbrief.com. (11 de março de 2018). *The Portuguese-speaking countries well positioned for Belt and Road Initiative*. Obtido em 10 de julho de 2020, de China - Lusophone Brief: <https://www.clbrief.com/the-portuguese-speaking-countries-well-positioned-for-belt-and-road-initiative/>

Cohen, S. B. (2014). *Geopolitics: The Geography of International Relations* (3ª ed.). Rowman & Littlefield.

Comission, E. (2018). Connecting Europe and Asia - Building blocks for an EU Strategy. *Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank*. Bruxelas. Obtido em 29 de maio de 2020, de https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf

Comission, E. (2019). EU-China - A strategic outlook. *Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council*. Estrasburgo. Obtido em 28 de maio de 2020, de <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>

Comission, N. D. (20 de junho de 2017). *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*. Obtido em 06 de junho de 2020, de The State Council - The People's Republic of China: http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm

Crisóstomo, P. (13 de abril de 2020). *Vestager apoia travão a investidas da China em empresas estratégicas*. Obtido em 15 de julho de 2020, de Público: <https://www.publico.pt/2020/04/13/economia/noticia/vestager-apoia-travao-investidas-china-empresas-estrategicas-1912108>

Crossley, G. (19 de junho de 2020). *China says one-fifth of Belt and Road projects 'seriously affected' by pandemic*. Obtido em 15 de julho de 2020, de Reuters:

<https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-china-silkroad/china-says-one-fifth-of-belt-and-road-projects-seriously-affected-by-pandemic-idUSKBN23Q0I1>

Devonshire-Ellis, C. (10 de julho de 2019). *Who is Financing the New Economic Silk Road?* Obtido em 18 de maio de 2020, de Silk Road Briefing: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/07/10/financing-new-economic-silk-road/>

Duchâtel, M. (2019). *Overseas Military Operations in Belt and Road Countries: The Normative Constraints and Legal Framework*. The National Bureau of Asian Research. Nadège Rolland. Obtido em 21 de abril de 2020, de <https://www.nbr.org/publication/securing-the-belt-and-road-prospects-for-chinese-military-engagement-along-the-silk-roads/>

Dupin, C. (23 de abril de 2018). *Foreign investments in U.S. ports face government scrutiny*. Obtido em 11 de junho de 2020, de American Shipper: <https://www.freightwaves.com/news/foreign-investments-in-u-s-ports-face-government-scrutiny>

Ebrey, P. B. (1999). *The Cambridge illustrated history of China*. Cambridge University Press.

Economist.com. (3 de agosto de 2017). *Western firms are coining it along the One Belt, One Road*. Obtido em 12 de junho de 2020, de The Economist: <https://www.economist.com/business/2017/08/03/western-firms-are-coining-it-along-chinas-one-belt-one-road>

Editors, H. (26 de setembro de 2019). *Silk Road*. (A. T. Networks, Editor) Obtido em 06 de Abril de 2020, de History: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road>

Editors, H. (21 de fevereiro de 2020). *Renaissance*. (A. T. Networks, Editor) Obtido em 08 de April de 2020, de History: <https://www.history.com/topics/renaissance/renaissance>

Emepc.pt. (s.d.). *Extensão da Plataforma Continental*. Obtido em 12 de julho de 2020, de Estrutura de Missão para a Extensão de Plataforma Continental: <https://www.emepc.pt/projeto-pepc>

Emmott, R., & Koutantou, A. (18 de junho de 2017). *Greece blocks EU statements on China human rights at U.N*. Obtido em 17 de junho de 2020, de Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-eu-un-rights/greece-blocks-eu-statement-on-china-human-rights-at-u-n-idUSKBN1990FP>

Esteves, M. (24 de março de 2019). *António Costa defende relação com a China que já leva "mais de 500 anos"*. Obtido em 13 de julho de 2020, de Jornal de Negócios: <https://www.jornaldenegocios.pt/economia/detalhe/antonio-costa-defende-relacao-com-a-china-que-ja-leva-mais-de-500-anos>

European Bank for Reconstruction and Development. (s.d.). Obtido em 17 de abril de 2020, de Belt and Road Initiative: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>

Fannel, E. J. (2019). *Asia Rising: China's Global Naval Strategy and Expanding Force Structure*. *Naval War College Review*, 172(4). Obtido de <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol72/iss1/4>

- Feng, M. (25 de maio de 2017). '南太平洋与21世纪海上丝绸之路' [*'South Pacific and 21st Century Maritime Silk Road'*]. Obtido em 17 de junho de 2020, de 中国国际经济合作学会, [China International Association for Economic Cooperation]: http://econ.cssn.cn/jjx/jjx_gzf/201705/t20170523_3528652.shtml
- Fernandes, F. (13 de abril de 2020). *O mundo a depender da China*. Obtido em 15 de julho de 2020, de Jornal de Negócios: <https://www.jornaldenegocios.pt/opiniao/colunistas/detalhe/o-mundo-a-depender-da-china>
- Frankopan, P. (2015). *As rotas da seda - Uma nova história do mundo*. Ítaca.
- Gaspar, R. M. (2018). *Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégia Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative*. Tese de Mestrado, Universidade de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa.
- Ghiasi, R., & Zhou, J. (2017). *The Silk Road Economic Belt: Considering security implications and EU-China cooperation prospects*. Stockholm International Peace Research Institute.
- Glaser, S. B. (13 de março de 2014). China's Grand Strategy in Asia. *Statement before the U.S.-China Economic and Security Review Commission*.
- Goh, B., & Qing, K. G. (6 de setembro de 2015). *Reuters*. Obtido em 2 de maio de 2020, de China's 'One Belt, One Road' looks to take construction binge offshore: <https://www.reuters.com/article/china-economy-silkroad-idUSL5N10H1XR20150906>
- Grieger, G. (2016). *One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative*. European Parliament.
- Grove, E. (1990). *The future of Sea Power*. Naval Institute Press.
- Gunness, K. (2019). *The Dawn of a PLA Expeditionary Force?* The National Bureau of Asian Research. Nadège Rolland. Obtido em 21 de abril de 2020, de <https://www.nbr.org/publication/securing-the-belt-and-road-prospects-for-chinese-military-engagement-along-the-silk-roads/>
- Guoqiang, R. (25 de maio de 2017). "国防部：中国一带一路没有军事意图不谋求势力范围" [*Ministry of National Defense: China's Belt and Road Has No Military Intentions and Does Not Seek Sphere of Influence*]. Obtido em 26 de junho de 2020, de Sina: <http://mil.news.sina.com.cn/china/2017-05-25/doc-ifyfqvmh8893454.shtml>
- Hansen, V. (2012). *The Silk Road: a new history*. New York: Oxford University Press.
- He, A. (setembro de 2019). The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi's Ever-expanding Strategy. *Center for International Governance Innovation*(225).
- Heather, P. (2006). *The Fall of the Roman Empire - A new history of Rome and the Barbarians*. Oxford University Press.

- Hillman, J. E. (3 de abril de 2018). *How Big is China's Belt and Road*. Obtido em 5 de maio de 2020, de Center for Strategic and International Studies: <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>
- Horrox, R. (1994). *The Black Death*. Manchester University Press.
- Huang, K. (10 de maio de 2020). *US-China tensions in South China Sea fuelled by increase in military operations*. Obtido em 15 de maio de 2020, de South China Morning Post: <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3083698/us-china-tensions-south-china-sea-fuelled-increase-military>
- Jianguo, H. (17 de março de 2016). *China exporting industrial benefits, not overcapacity*. Obtido em 2 de maio de 2020, de Global Times: <http://www.globaltimes.cn/content/974284.shtml>
- Jinping, X. (08 de setembro de 2013). *Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future*. Obtido em 17 de abril de 2020, de Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml
- Jinping, X. (03 de outubro de 2013). *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*. Obtido em 18 de abril de 2020, de ASEAN China Center: http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm
- Jiwoon, B. (30 de setembro de 2019). "One Belt One Road" and the geopolitics of empire. *Inter-Asia Cultural Studies*, 20(3), pp. 358-376. doi:10.1080/14649373.2019.1649013
- Kavanagh, R. (11 de outubro de 2019). *China Eyes Azores as Possible Commercial Hub Amid US Concerns*. Obtido em 06 de julho de 2020, de South EU Summit: <https://southeusummit.com/europe/portugal/china-eyes-azores-as-possible-commercial-hub-amid-us-concerns/>
- Kennedy, S. (3 de abril de 2015). *Building China's "One Belt, One Road"*. Obtido em 12 de maio de 2020, de Center for Strategic & International Studies: <https://www.csis.org/analysis/building-china%E2%80%99s-%E2%80%9Cone-belt-one-road%E2%80%9D>
- Kitson, A., & Liew, K. (14 de novembro de 2019). *China Doubles Down on its Digital Road*. Obtido em 17 de maio de 2020, de Reconnecting Asia: <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/china-doubles-down-its-digital-silk-road/>
- Kleven, A. (08 de dezembro de 2015). *Is China's Maritime Silk Road a Military Strategy*. Obtido em 07 de junho de 2020, de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/>
- Kurin, R. (2002). The Silk Road: Connecting peoples and cultures. In S. Institution, *The Silk Road: Connecting cultures, creating trust* (p. 24). Washington DC: Carla M. Borden.
- Kynge, J., Campbell, C., Kazmin, A., & Bokhari, F. (12 de janeiro de 2017). *How China rules the waves*. Obtido em 12 de junho de 2020, de Financial Times: <https://ig.ft.com/sites/china-ports/>

- Liu, W., & Dunford, M. (28 de setembro de 2016). Inclusive globalization: unpacking China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, p. 18. doi:10.1080/23792949.2016.1232598
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in World History*. Oxford University Press.
- Lo, K. (22 de abril de 2020). *Beijing moves to strengthen its hold on disputed islands in the South China Sea*. Obtido em 15 de maio de 2020, de The Business Insider: <https://www.businessinsider.com/beijing-to-strengthen-hold-on-disputed-south-china-sea-islands-2020-4>
- Lopes, B. F. (4 de dezembro de 2018). *A China, os novos donos de Portugal*. Obtido em 6 de julho de 2020, de Sábado: <https://www.sabado.pt/dinheiro/detalhe/a-china-os-novos-donos-de-portugal>
- Lusa. (30 de maio de 2019). *Investimento chinês em Portugal superou os 9 mil ME em 2018 - relatório*. Obtido em 06 de julho de 2020, de Diário de Notícias: <https://www.dn.pt/lusa/investimento-chines-em-portugal-superou-os-9-mil-me-em-2018---relatorio-10958983.html>
- Lusa. (05 de dezembro de 2019). *Portugal e China assinam 17 acordos bilaterais com destaque para cooperação económica*. Obtido em 18 de julho de 2020, de Expresso: <https://expresso.pt/politica/2018-12-05-Portugal-e-China-assinam-17-acordos-bilaterais-com-destaque-para-cooperacao-economica>
- Lusa. (04 de junho de 2020). *Costa Silva: Recuperação económica de Portugal "vai ser lenta" influenciada pelo "medo"*. Obtido em 16 de julho de 2020, de Observador: <https://observador.pt/2020/06/04/costa-silva-recuperacao-economica-de-portugal-vai-ser-lenta-influenciada-pelo-medo/>
- Lusa. (26 de junho de 2020). *Fórum Macau quer ajudar a captar mais investimento chinês para Portugal*. Obtido em 10 de julho de 2020, de Notícias ao minuto: <https://www.noticiasao minuto.com/economia/1517467/forum-macau-quer-ajudar-a-captar-mais-investimento-chines-para-portugal>
- Mahan, A. (1897). *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Boston: Little, Brown and Company.
- Mark, J. J. (01 de maio de 2018). *Silk Road*. Obtido em 06 de Abril de 2020, de Ancient History Encyclopedia: https://www.ancient.eu/Silk_Road/
- Marques, M., & Chen, A. (30 de outubro de 2017). *Cooperação oceânica Portugal-China navega a favor da corrente com nova "Parceria Azul"*. Obtido em 12 de julho de 2020, de Diário do Povo Online: <http://portuguese.people.com.cn/n3/2017/1030/c309806-9286605-3.html>
- Matias, N. V. (2009). Mahan e o poder do Estado no mar. Em A. P. Garcês, & G. d. Martins, *Os Grandes Mestres da estratégia - Estudos sobre o poder da Guerra e da Paz* (1ª ed.). Lisboa: Almedina.
- McCulloch, D. (9 de junho de 2020). *Chinese investment in Australia plummets*. Obtido em 11 de junho de 2020, de The Australian: <https://www.theaustralian.com.au/news/latest->

news/chinese-investment-in-australia-plummets/news-story/0754be0d2f6bc85dc8afbe173e41aa17

- Monteiro, N. S. (26 de novembro de 2009). Mahan, Corbett e o poder naval no séc. XXI. *XI Simpósio de História Marítima*.
- Monteiro, N. S. (janeiro-março de 2018). Vis per mare, Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar. *Cadernos Navais*(47). Obtido em 22 de julho de 2020, de <https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/Caderno%20Naval%2047.pdf>
- NATO. (04 de dezembro de 2019). *London Declaration*. Obtido em 13 de julho de 2020, de NATO: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_171584.htm
- Nouwens, V. (2019). *China's 21st Century Maritime Silk Road - Implications for the UK*. London: Royal United Services Institute for Defence and Security Studies.
- O'Rourke, R. (2020). *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities - Background and Issues for Congress*. Congressional Research Service. Obtido em 18 de junho de 2020, de <https://crsreports.congress.gov>
- Otremba, J. (29 de janeiro de 2020). *On course to master the intricacies of China's laws*. Obtido em 4 de maio de 2020, de South China Morning Post: <https://www.scmp.com/news/hong-kong/education/article/3048046/course-master-intricacies-chinas-laws>
- Oziewicz, E., & Bednarz, J. (30 de setembro de 2019). Challenges and opportunities of the Maritime Silk Road initiative for EU countries. *Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*, 59(131), pp. 110-119. doi:10.17402/358
- Pandya, S., & Tagliapietra, S. (27 de junho de 2018). *China's strategic investments in Europe: The case of maritime ports*. Obtido em 10 de junho de 2020, de Bruegel: <https://www.bruegel.org/2018/06/chinas-strategic-investments-in-europe-the-case-of-maritime-ports/>
- Perlez, J., & Huang, Y. (13 de maio de 2017). *Behind China's \$1 Trillion Plan to Shake Up the Economic Order*. Obtido em 30 de abril de 2020, de New York Times: <https://www.nytimes.com/2017/05/13/business/china-railway-one-belt-one-road-1-trillion-plan.html>
- Poggetti, L. (9 de setembro de 2017). *One China - One Europe? German Foreign Minister's Remarks Irk Beijing*. Obtido em 28 de maio de 2020, de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2017/09/one-china-one-europe-german-foreign-ministers-remarks-irk-beijing/>
- Poling, G. B. (10 de janeiro de 2020). *The Conventional Wisdom on China's Island Bases is Dangerously Wrong*. Obtido em 15 de maio de 2020, de War on the Rocks: <https://warontherocks.com/2020/01/the-conventional-wisdom-on-chinas-island-bases-is-dangerously-wrong/>
- Portal, B. a. (janeiro de 2020). "已同中国签订共建“一带一路”合作文件的国家一览"[Lista de países que assinaram um documento de cooperação para a construção da Iniciativa

- Faixa e Rota*]. Obtido em 18 de maio de 2020, de Belt and Road Portal: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm>
- portugal.gov.pt. (22 de maio de 2019). *Porto de Sines pode representar uma nova era na relação entre Portugal e China*. Obtido em 06 de julho de 2020, de República portuguesa: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=porto-de-sines-pode-representar-uma-nova-era-na-relacao-entre-portugal-e-china>
- Ramasamy, B., Yeung, M., Utoktham, C., & Duval, Y. (novembro de 2017). Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors. *ARTNeT Working Paper Series*(172). Obtido de <http://hdl.handle.net/10419/172051>
- Reed, J. (18 de janeiro de 2020). *China and Myanmar sign off on Belt and Road projects*. Obtido em 18 de junho de 2020, de Financial Times: <https://www.ft.com/content/a5265114-39d1-11ea-a01a-bae547046735>
- Reid, S. (1994). *The Silk and Spice Routes. Exploration by sea*. New York: New Discovery Books - UNESCO Publishing.
- Rodrigues, C., & Silva, J. T. (janeiro de 2020). Portugal, China and the US: A 'Universal' Stance to get along with both Powers. *Europe in the Face of US-China Rivalry*. Obtido em 02 de julho de 2020, de https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_report_us-china-europe_january_2020_complete.pdf
- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of National Research.
- Rolland, N. (2019). *Securing the Belt and Road: Prospects for Chinese Military Engagement Along the Silk Roads*. The National Bureau of Asian Research. Nadège Rolland. Obtido em 4 de abril de 2020, de <https://www.nbr.org/publication/securing-the-belt-and-road-prospects-for-chinese-military-engagement-along-the-silk-roads/>
- RTP. (21 de abril de 2020). *Covid-19. Países europeus levantam dúvidas sobre informações vindas da China*. Obtido em 16 de julho de 2020, de RTP Notícias: https://www.rtp.pt/noticias/covid-19/covid-19-paises-europeus-levantam-duvidas-sobre-informacoes-vindas-da-china_n1222545
- Schuler, M. (15 de maio de 2019). *Expanded Panama Canal Breaks 15,000 TEU Vessel Threshold*. Obtido em 06 de julho de 2020, de gCaptain: <https://gcaptain.com/expanded-panama-canal-breaks-15000-teu-vessel-threshold/>
- SCMP. (16 de fevereiro de 2019). *Explained: South China Sea dispute*. Obtido em 13 de maio de 2020, de South China Morning Post: <https://www.scmp.com/week-asia/article/2186449/explained-south-china-sea-dispute>
- Secrets of the sea: a Tang shipwreck and early trade in Asia*. (2020). Obtido em 08 de April de 2020, de Asia Society: <https://asiasociety.org/new-york/exhibitions/secrets-sea-tang-shipwreck-and-early-trade-asia>
- Silva, L. M. (26 de julho de 2019). *Governo português aprova terminal Vasco da Gama e ampliação do atual terminal XXI do Porto de Sines*. Obtido em 12 de julho de 2020, de

- Foco Mar: <https://focomar.com/governo-porugues-aprova-novo-terminal-vasco-da-gama-e-ampliacao-do-atual-terminal-xxi-do-porto-de-sines/?lang=pt-pt>
- Strathern, P. (1994). *The Silk and Spice Routes. Exploration by Land*. New York: New Discovery Books - UNESCO Publishing.
- Sun, I. Y. (maio-junho de 2017). *The World's Next Great Manufacturing Center*. Obtido em 21 de julho de 2020, de Harvard Business Review: <https://hbr.org/2017/05/the-worlds-next-great-manufacturing-center>
- Telles, G. R. (08 de abril de 2020). *A anomalia chinesa e a pandemia*. Obtido em 15 de julho de 2020, de Público: <https://www.publico.pt/2020/04/08/opiniao/opiniao/anomalia-chinesa-pandemia-1911336>
- Top 10 box port operators 2019*. (1 de dezembro de 2019). Obtido em 10 de junho de 2020, de Lloyd's List - Maritime Intelligence: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130163/Top-10-box-port-operators-2019>
- Valente, A. (2018). A China e o 'novo normal' do sistema internacional. *Perspectivas para a CPLP. Fórum do mar dos países da CPLP*.
- Vieira, S. (03 de abril de 2020). *António Costa: "Portugal terá de voltar a produzir o que se habituou a importar da China"*. Obtido em 16 de julho de 2020, de Renascença: <https://rr.sapo.pt/2020/04/04/economia/antonio-costa-portugal-tera-de-voltar-a-produzir-o-que-se-habituou-a-importar-da-china/noticia/187883/>
- Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Road*. (28 de março de 2015). Obtido em 19 de abril de 2020, de Nacional Development and Reform Commission (NDRC) - People's Republic of China: https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201503/t20150330_1193900.html
- Wang, L., Zheng, Y., Ducruet, C., & Zhang, F. (7 de abril de 2019). Investment Strategy of Chinese Terminal Operators along the "21st-Century Maritime Silk Road". *Sustainability*, 11(2066). doi:10.3390/su11072066
- Watkins, D. (27 de outubro de 2015). *What China Has Been Building in the South China Sea*. Obtido em 15 de maio de 2020, de The New York Times: <https://www.nytimes.com/interactive/2015/07/30/world/asia/what-china-has-been-building-in-the-south-china-sea.html>
- Weber, J. (11 de outubro de 2019). *China's expansion in the Indian Ocean calls for European engagement*. Obtido em 19 de junho de 2020, de Merics: <https://www.merics.org/en/blog/chinas-expansion-indian-ocean-calls-european-engagement>
- Wei, L. (12 de fevereiro de 2014). *Análise da estratégia de desenvolvimento do futuro energético da China*. Obtido em 29 de junho de 2020, de people.cn: <http://politics.people.com.cn/n/2014/0212/c1001-24329909.html>
- Wijeratne, D., Rathbone, M., & Wong, G. (22 de janeiro de 2018). *A strategist's guide to China's Belt and Road Initiative*. Obtido em 15 de abril de 2020, de strategy+business:

<https://www.strategy-business.com/feature/A-Strategists-Guide-to-Chinas-Belt-and-Road-Initiative?gko=a98e0>

- Wood, F. (2002). *The Silk Road: Two thousand years in the heart of Asia*. University of California Press.
- Xiaodong, X., & Qinghai, Z. (27 de julho de 2017). *America's Rethinking of Seapower and Its Policy Impact*. (W. Jiapei, Editor) Obtido em 11 de julho de 2020, de China Institute of International Studies: http://www.ciis.org.cn/english/2017-07/27/content_39059508.htm
- Xin, Z. (5 de junho de 2019). *Nation' reliance on crude oil imports set to continue*. Obtido em 17 de junho de 2020, de China Daily: https://www.chinadaily.com.cn/global/2019-06/05/content_37477320.htm
- Xu, M., & Aizhu, C. (7 de maio de 2020). *China's daily crude oil imports rebound in April as fuel demand picks up*. (K. Maxwell, Editor) Obtido em 17 de junho de 2020, de Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-china-economy-trade-crude/chinas-daily-crude-oil-imports-rebound-in-april-as-fuel-demand-picks-up-idUSKBN22J0B6>
- Xue, J. G. (2019). *The Potencial Dual Use of Support Facilities in the Bel and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research. Nadège Rolland. Obtido em 21 de abril de 2020, de <https://www.nbr.org/publication/securing-the-belt-and-road-prospects-for-chinese-military-engagement-along-the-silk-roads/>
- Yu, S. (20 de maio de 2019). The Belt and Road Initiative: Modernity, Geopolitics and the Developing Global Order. *Asian Affairs*. doi:10.1080/03068374.2019.1602389
- Yung, C. D., Rustici, R., Devary, S., & Lin, J. (2014). *“Not an Idea We Have to Shun”: Chinese Overseas Basing Requirements in the 21st Century*. Institute for National Strategic Studies, Center for the Study of Chinese Military Affairs. Washington D.C.: National Defense University Press. Obtido em 20 de junho de 2020, de <https://inss.ndu.edu/Portals/68/Documents/stratperspective/china/ChinaPerspectives-7.pdf>
- Zhang, X. (26 de fevereiro de 2017). Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective. *Geopolitics*, 00(00), pp. 1-22. doi:10.1080/14650045.2017.1289371
- Zhou, O. (8 de junho de 2020). *China's May crude imports hit record High at 11.34 mil b/d, up 19% on year*. (G. Narayanasamy, Editor) Obtido em 17 de junho de 2020, de S&P Global: <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/oil/060820-chinas-may-crude-imports-hit-record-high-at-1134-mil-bd-up-19-on-year>

