



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Ciências Sociais

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Beatriz Silva Flores dos Santos

A Belt and Road Initiative: uma análise da região de Xinjiang e de sua importância geoestratégica nos campos comerciais e de infraestrutura através da BRI

Rio de Janeiro

2023

Beatriz Silva Flores dos Santos

**A Belt and Road Initiative: uma análise da região de Xinjiang e de sua importância
geoestratégica nos campos comerciais e de infraestrutura através da BRI**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em Relações Internacionais, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Política Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Elias Marco Khalil Jabbour

Rio de Janeiro

2023

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CCS/A

S237 Santos, Beatriz Silva Flores dos.
A Belt and Road Initiative: uma análise da região de Xinjiang e de sua importância geoestratégica nos campos comerciais e de infraestrutura através da BRI / Beatriz Silva Flores dos Santos. – 2023.
133 f.

Orientador: Elias Marco Khalil Jabbour.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Xinjiang (China) – Teses. 2. Política internacional – Teses. 3. Infraestrutura (Economia) – Teses. 4. Comércio – Teses. I. Jabbour, Elias, 1975-. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDU 327 (510)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Beatriz Silva Flores dos Santos

**A Belt and Road Initiative: uma análise da região de Xinjiang e de sua importância
geoestratégica nos campos comerciais e de infraestrutura através da BRI**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em Relações Internacionais, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Política Internacional.

Aprovada em 03 de Abril de 2023.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Elias Marco Khalil Jabbour (Orientador)

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UERJ

Prof. Dr. Diego Pautasso

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Alexis Toribio Dantas

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UERJ

Rio de Janeiro

2023

AGRADECIMENTOS

Dedico esse trabalho primeiramente à minha mãe, Rosemeri Santos, e minha irmã, Sara Santos por sempre estarem ao meu lado me apoiando através de gestos e palavras nos momentos mais difíceis. Também dedico esse esforço desse trabalho ao meu pai Sergio Ricardo dos Santos (*in memoriam*), que quando estava em plano terrestre sempre me incentivou a estudar e me mostrou que eu poderia chegar aonde eu quisesse. Espero que esteja orgulhoso da minha trajetória.

Gostaria de agradecer também as minhas amigas Bianca Rodriguez, Brenda Costa e Milla Takaoka pelos conselhos, por sempre me ouvirem e me apoiarem. Ressalto aqui as minhas amigas e colegas de mestrado Johanna Larrubia e Fernanda Abreu. Eu não sei como sobreviveria ao turbilhão de emoções que é a vida acadêmica sem vocês. Muito obrigada por me fazerem companhia, me incentivaram, apoiarem e pelas conversas diárias, vocês deixaram o processo do mestrado mais leve.

Não posso deixar de agradecer a Letícia Simões e Fernanda Nanci que me acompanham desde a faculdade e com infinito carinho sempre me incentivaram a seguir a academia, a fazer um bom trabalho e se colocar à disposição quando precisei. Muito obrigada por fazerem parte da minha trajetória e pela imensa ajuda que sempre estão me dando.

E por fim, agradeço ao meu orientador Elias Jabbour por aguentar meus momentos de ansiedade, me incentivar a seguir a minha pesquisa e indicar a direção que eu poderia tomar para tornar o trabalho ainda melhor. Obrigada por dedicar seu tempo ao meu trabalho, mesmo com a correria do dia a dia.

Não tenha medo de crescer lentamente.
Tenha medo apenas de ficar parado.

Provérbio chinês

RESUMO

SANTOS, Beatriz. **A Belt and Road Initiative**: uma análise da região de Xinjiang e de sua importância geoestratégica nos campos comerciais e de infraestrutura através da BRI. 2023. 133 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

A Belt And Road Initiative (BRI) é um dos maiores projetos chineses até o momento, ressaltando que a China é um importante ator no cenário internacional. A Província de Xinjiang é uma ponte de conexão estratégica com a Ásia Central, Oriente Médio e Europa além de ser um centro na cooperação da iniciativa. A partir disso, o objetivo principal desse trabalho é analisar a importância das fronteiras, comércio e infraestrutura da BRI na região de Xinjiang integrada à unidade territorial chinesa para a expansão dos corredores da BRI que passam na região para a Ásia Central e Europa. Sendo assim, o presente estudo apresenta o que é a Belt and Road Initiative, como Xinjiang é importante para que a iniciativa se desenvolva, os investimentos em infraestrutura dos corredores da BRI na região de Xinjiang e o comércio existente nos corredores em operação. A base teórica utilizada para analisar as relações bilaterais na BRI é a Teoria das Relações internacionais chinesa através da teoria relaciona com os conceitos de relacionalidade, poder relacional e governança relacional.

Palavras-chave: Belt and Road Initiative (BRI). Xinjiang. Infraestrutura. Comércio.

ABSTRACT

SANTOS, Beatriz. **The Belt and Road Initiative**: an analysis of the Xinjiang region and its geostrategic importance in the fields of trade and infrastructure through the BRI. 2023. 133 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

The Belt And Road Initiative (BRI) is one of the biggest Chinese projects to date, underscoring that China is an important player on the international stage. Xinjiang Province is a strategic connection bridge with Central Asia, the Middle East and Europe as well as being a hub for initiative cooperation. From this, the main objective of this work is to analyze the importance of borders, trade and infrastructure of the BRI in the Xinjiang region integrated into the Chinese territorial unit for the expansion of the BRI corridors that pass through the region to Central Asia and Europe. , the present study presents what the Belt and Road Initiative is, how important Xinjiang is for the initiative to develop, the investments in infrastructure of the BRI corridors in the Xinjiang region and the existing trade in the corridors in operation. The theoretical basis used to analyze the bilateral relations in the BRI is the Theory of Chinese International Relations through the theory related to the concepts of relationality, relational power and relational governance.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI). Xinjiang. Infrastructure. Trade.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 –	Belt and Road Initiative.....	12
Mapa 2 –	Região de Xinjiang.....	13
Mapa 3 –	Mapa da antiga rota da Seda.....	36
Mapa 4 –	Adesão dos países à BRI.....	51
Mapa 5-	Investimentos chineses em todo o mundo (2005 - 2022).....	61
Mapa 6-	Construção chineses em todo o mundo (2005 - 2022).....	62
Mapa 7-	Mapa da Nova Ponte Terrestre Eurasiática.....	71
Mapa 8-	Rotas da <i>China-Europe Railway Express</i>	74
Mapa 9-	Mapa do Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental.....	99
Mapa 10-	Gasoduto Ásia-Central China Linha D.....	106
Mapa 11-	Mapa do Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC).....	115

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Crescimento do comércio da China, mensal.....	53
Gráfico 2 – Envolvimento chinês em energia na BRI 2013- 2022.....	58
Gráfico 3 – Engajamento chinês na BRI de 2013-2022.....	59
Gráfico 4– Engajamento chinês na BRI nas regiões 2013-2022.....	60
Gráfico 5 – Engajamento chinês na BRI nas regiões 2013-2022.....	62
Gráfico 6 – Atividade ferroviária da <i>China-Europe Railway Express</i>	77
Gráfico 7 – Importações da China pela Bielorrússia de 2000–2017.....	78
Gráfico 8 – Importações da China pela Polônia de 2000–2017.....	81
Gráfico 9- Importações da China pelo Cazaquistão de 2000–2017.....	84
Gráfico 10- Importações da China pela República Tcheca de 2000–2017.....	87
Gráfico 11- Importações da China pelo Afeganistão de 2000–2017.....	100
Gráfico 12- Importações da China pelo Afeganistão de 2000–2017.....	103
Gráfico 13- Importações da China pela Turquia de 2000–2017.....	109
Gráfico 14- Importações da China pelo Irã de 2000–2017.....	112
Gráfico 15- Importações da China pelo Paquistão de 2000–2017.....	116

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	11
1	TEORIA DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS CHINESA E A RELACIONALIDADE.....	18
1.1	Relação e Relacionalidade.....	20
1.2	Poder relacional.....	23
1.3	Cooperação no mundo relacional.....	30
1.4	Governança Relacional.....	32
2	A REGIÃO DE XINJIANG, A ESTRUTURA DA BRI E SUA ESTRATÉGIA NA REGIÃO.....	36
2.1	O sonho Chinês e a Belt and Road initiative.....	44
2.2	Dupla circulação e a BRI.....	52
2.3	Financiamentos e investimentos da Belt and Road Initiative e suas regiões.....	54
2.4	A estratégia da Belt and Road initiative em Xinjiang.....	63
3	INFRAESTRUTURA E COMÉRCIO DOS CORREDORES DE XINJIANG.....	68
3.1	Nova Ponte Terrestre Eurasiática.....	70
3.2	Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental (CCWAEC)....	98
3.3	Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC).....	113
	CONCLUSÃO.....	119
	REFERÊNCIAS.....	124

INTRODUÇÃO

A China é uma das maiores potências em ascensão e em duas décadas foi da chamada área periférica para o centro do sistema internacional e essa ascensão é um dos fenômenos mais significativos das relações internacionais do século XXI (SHAMBAUGH, 2013; BO, 2018). Após a crise de 2008 e nas últimas décadas a ascensão chinesa e a sua relevância na economia mundial pode ser observada através de diversos setores como manufatura, energia e comércio (BO, 2018). O país é a segunda economia do mundo, podendo ser a maior até 2035, caso mantenha seu nível de crescimento (GUIMARÃES, 2021).

Uma demonstração desse crescimento é a Belt and Road Initiative (BRI). A BRI é um grande projeto que foi anunciado em 2013, pelo atual presidente Xi Jinping, em uma visita oficial ao Cazaquistão e Indonésia (CORRY, 2017; CHATZKY; MCBRIDE, 2019). Inicialmente denominada *One Belt, One Road initiative*¹, a iniciativa tem como objetivo estimular a conexão da China com outras regiões, cooperação regional com a Ásia, Europa e África; fluxo econômico, oportunidades de emprego, investimento e consumo de produtos. A iniciativa “consiste em um plano para a construção de infraestrutura abrangendo mais de 70 países, 62% da população global, mais de 30% do PIB mundial e 75% dos recursos energéticos disponíveis” (KOTZ; OURIQUES, 2021, p. 5). Em 2020, a soma total do comércio de mercadorias entre a China e outros países na Belt and Road somaram mais de US \$ 7,8 trilhões (SHI; HE, 2020).

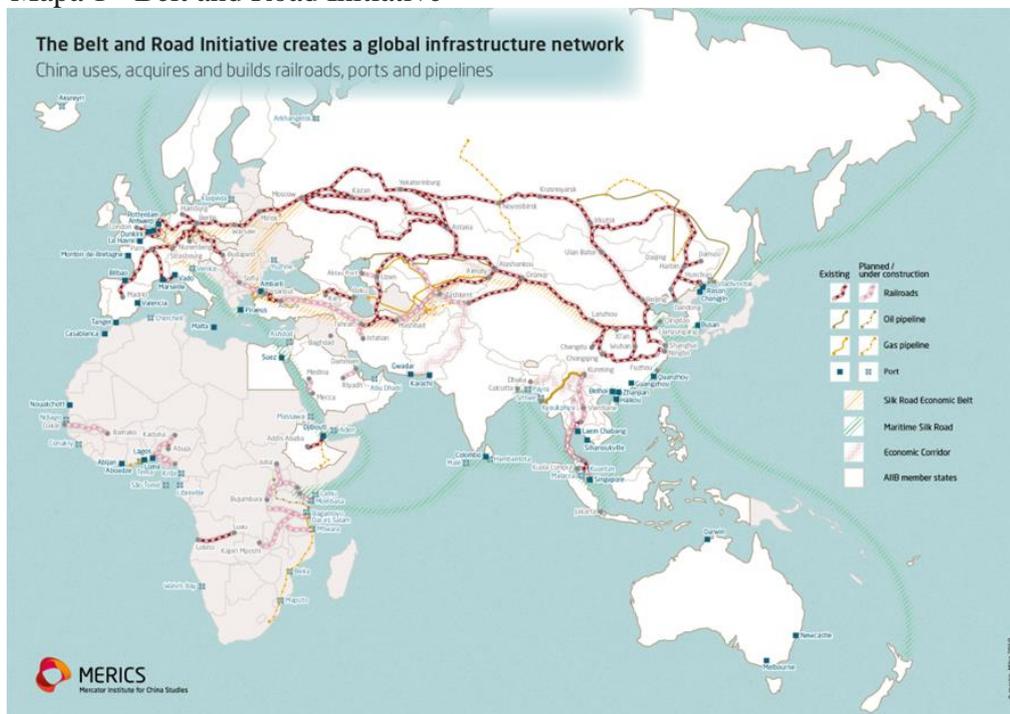
Assim, existem dois grandes corredores projetados na BRI: o Cinturão Econômico e a Rota da Seda Marítima do século 21. O Cinturão se estende da China até a Ásia Central, Rússia e Europa, já a rota marítima tem um corredor que se estende da costa chinesa até à Europa e outro da costa cortando o Mar da China Meridional e o Pacífico Sul (LU; ROHR; HAFNER; KNACK, 2018). Em 2017, no *white paper*² da BRI a China ressaltou ainda mais a visão para cooperação marítima sob a iniciativa, além de trazer também a abordagem para o desenvolvimento verde trazendo orientações de políticas concretas, estabelecendo sistemas de monitoramento e propondo cooperação para melhoria ambiental (GHIASY, SU, SAALMAN, 2018).

¹ Iniciativa Um Cinturão, Uma Rota

² Documento informativo, publicado para promover ou dar detalhes sobre os recursos de uma solução, um produto ou um serviço (NASCIMENTO, s/p, 2021).

Dentre as rotas, a marítima tem o enfoque na criação de uma rede de portos, através da construção, ampliação ou operação de parques industriais portuários e zonas económicas especiais (ZEE). A rota pretende percorrer o Mar da China Meridional (SCS), Região do Oceano Índico, o Mar Mediterrâneo, o Pacífico Sul e o Oceano Ártico. O escopo da BRI está crescendo continuamente e também pretende englobar Oceania, e América Latina (GHIASY; SU; SAALMAN, 2018). O Cinturão Econômico é uma ligação transcontinental, e em seus corredores há ligações que partem da China atravessando a Ásia Central e a Rússia bem como o Oriente Médio – perpassando a Ásia Central, Sul e Sudeste Asiáticos e o Oceano Índico, através de estradas e ferrovias (CHATZKY, MCBRIDE, 2019).

Mapa 1 - Belt and Road Initiative



Fonte: MERICS, 2018³.

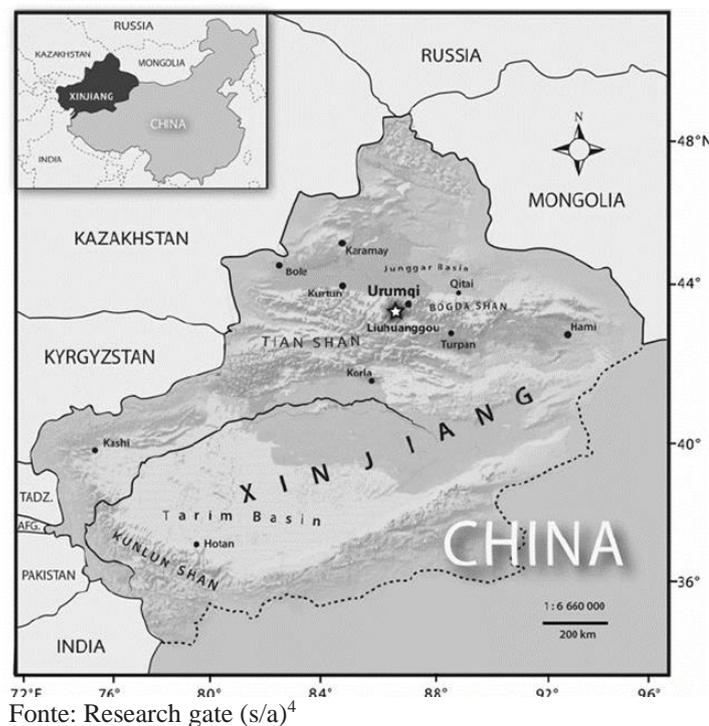
Na iniciativa se encontram mais de 140 países e cerca de mil projetos que envolvem bilhões de dólares investidos voltados para a questão de infraestrutura (MALIK; PARKS et. al, 2021). Até 2019 já haviam sido assinados 173 acordos de cooperação com 125 países e 29 organizações internacionais (KOTZ; OURIQUES, 2021). Existe no país uma transição de uma economia exportadora para uma economia mais baseada no consumo interno e em busca de inovações. A BRI nesse contexto objetiva a expansão e aprofundamento de sua integração econômica no sistema internacional e busca o fortalecimento da cooperação entre os continentes através de infraestrutura, trocas comerciais e circulação de pessoas (PICCIAU,

³ Disponível em: <https://merics.org/sites/default/files/2020-06/Silkroad-Projekt_EN_2020_150dpi.png>

2016). Em 2020, através da maior cooperação comercial, industrial e de investimentos, a China conseguiu aumentar seu comércio com a Associação das Nações do Sudeste Asiático em 7% e seus investimentos diretos não financeiros no país com países da BRI em 18,3%. Também deve-se ressaltar que em 2020 foi assinado um acordo de Parceria Econômica Abrangente Regional com mais 15 países da Ásia-Pacífico e o mesmo além de ser benéfico a China também trará vantagens aos países que compõem a BRI (HU, 2021).

A BRI também busca desenvolver e prosperar as províncias do oeste e nordeste do país, isso inclui a Província de Xinjiang, para que possa haver a diminuição da desigualdade econômica (OECD, 2018). A província de Xinjiang é uma região autônoma da China e se encontra ao noroeste do país. Faz fronteira com as províncias chinesas de Qinghai e Gansu, a Região Autônoma do Tibete ao sul, Afeganistão e o território da Caxemira ao sudoeste, Quirguistão e Tajiquistão ao oeste, Cazaquistão ao noroeste, Rússia ao norte e Mongólia ao nordeste (HSIEH; FALKENHEIM, 2019). É a maior região administrativa chinesa e a China, desde 1949, tem buscado integrar a economia regional de Xinjiang à economia chinesa (HSIEH; FALKENHEIM, 2019; DILLON, 2004).

Mapa 2 - Região de Xinjiang



⁴ Disponível em: <https://www.researchgate.net/figure/Map-of-Xinjiang-Autonomous-Region-in-northwestern-China-Asterisk-indicates-the_fig1_225394092>https://www.researchgate.net/figure/Map-of-Xinjiang-Autonomous-Region-in-northwestern-China-Asterisk-indicates-the_fig1_225394092<

Já existem ferrovias em operação na região, a Ferrovia Chengdu-Xinjiang-Europa, Ferrovia Chongqing-Xinjiang- Europa e Ferrovia Yiwu-Xinjiang-Europa, que integram uma conexão de ferrovias de transporte de carga e isso também é uma importante conexão com a Europa (XINHUA, 2017). Além disso, o corredor China-Paquistão tem um importante fator estratégico para a China, pois ela incorpora regiões que são geograficamente isoladas (ZAAR; ÁVILA, 2020).

A partir disso, Xinjiang por ser mais ao oeste da China é uma ponte de conexão estratégica com a Ásia Central, Oriente Médio e Europa. Em uma visita à região, o atual presidente Xi Jinping, categorizou a região como "um centro" na cooperação do Cinturão e Rota e que essa área central está se abrindo e evoluindo enquanto a China está promovendo a expansão da abertura, o desenvolvimento das regiões ocidentais e a esforços conjuntos na construção do Cinturão e Rota (CGTN, 2022). “O presidente Xi enfatizou o avanço da construção da área central do Cinturão Econômico da Rota da Seda, o componente "cinturão" da "Iniciativa do Cinturão e Rota", e a incorporação da estratégia de abertura regional de Xinjiang no plano geral de desenvolvimento para o oeste do país” (CGTN, s/p, 2022, Tradução nossa⁵). Corredores na região estão em operação como a China-Europe Railway Express (Urumqi), o porto de Alashankou e o porto de Horgos (CGTN, 2022).

O presente trabalho tem como objetivo geral analisar a importância das fronteiras, comércio e infraestrutura da BRI na região de Xinjiang integrada à unidade territorial chinesa para a expansão dos corredores da BRI que passam na região para a Ásia Central e Europa. Já os objetivos específicos são: (I) Apresentar Xinjiang e analisar o plano chinês para o desenvolvimento da região de Xinjiang e os corredores da BRI (II) Analisar os investimentos em infraestrutura dos corredores da BRI na região de Xinjiang. e o comércio existente nos corredores em operação; (III) Apresentar alguns países que entraram no acordo dos corredores que passam por Xinjiang; e (IV) Analisar como a fronteira de Xinjiang influência na escolha estratégica chinesa.

Dessa forma, a pergunta que norteará esse trabalho é: Qual a importância estratégica e comercial dos corredores da BRI que passam por Xinjiang para a China? O argumento da pesquisa é que a região de Xinjiang é fundamental para fomentar a economia chinesa e para estabelecer uma eficaz geoestratégia do país. Pela região ser próxima da Ásia Central, o dragão asiático busca utilizá-la como uma forma de acesso e desenvolver a BRI. A iniciativa

⁵ Não original: "O presidente Xi enfatizou o avanço da construção da área central do Cinturão Econômico da Rota da Seda - o componente "cinturão" da BRI - e a incorporação da estratégia de abertura regional de Xinjiang no plano geral de desenvolvimento para o oeste do país.

vem sendo usada pelo governo chinês como um dinamizador para integração de infraestrutura com a Ásia Central onde a principal saída é Xinjiang (PORTUGAL; SILVA, 2016). Para que possa haver uma efetiva implementação da BRI através da infraestrutura é necessário a unidade do Estado, pois a infraestrutura são estruturas que vão trazer desenvolvimento e conexão para a região, além de que “a infraestrutura exerce um papel central na formação e na consolidação do Estado Nacional, se configurando em uma das vértebras que estruturam a capacidade de competição sistêmica dos Estados.” (BRITES; JAEGER, 2015, p.2). Ela pode fortalecer um Estado devido a sua característica de trazer desenvolvimento social, econômico, mas também atuar como um recurso de estratégia e defesa (BRITES; JAEGER, 2015).

Os investimentos de infraestrutura na Ásia central são importantes para a China desenvolver economicamente suas regiões mais distantes da capital (HASHIMOVA, 2018). A Ásia Central sempre foi alvo de interesse geopolítico e também de seu potencial econômico e para a China não é diferente atualmente, pois a região é uma zona de escoamento de seu comércio entre o Ocidente e Oriente (SANTOS, 2017). Por isso, existem iniciativas e grandes orçamentos para construir ferrovias e rodovias, além de investimentos de construção de gasodutos que levam a “produção diretamente para o seu território e atendendo a sua própria demanda” (SANTOS, 2017, p.15).

O tema deste trabalho tem ganhado espaço na política internacional, principalmente conforme a China vem se inserindo cada vez mais no mercado internacional e se estabelecendo como no sistema internacional principalmente devido ao seu crescimento econômico e comercial. Buscando expandir-se nos últimos trinta anos, hoje é um dos principais players no cenário mundial (RIBEIRO; SCHUTTE, 2017). A China está buscando uma estratégia multifacetada para a governança global e se tornou uma força poderosa na área. (HUANG; KURLANTZICK; O'NEIL et al, s/a).

A BRI representa oportunidades de desenvolvimento para determinadas regiões como a Ásia Central. Isso ocorre porque o governo chinês oferece acesso a investimentos significativos em infraestrutura, energia e desenvolvimento comercial, reduzindo a lacuna de infraestrutura em alguns países e facilitando a conectividade China-Oeste (PICCIAU, 2016). Além disso é um projeto que busca o desenvolvimento e investimento nacional já que “[e]m termos de recurso, a China visando o seu mercado interno, investe na construção de vários gasodutos pela região, [...] levando a produção diretamente para o seu território e atendendo a sua própria demanda” (SANTOS, 2017, p.15). Ela demonstra ser um projeto com a estratégia de fortalecimento ainda maior da Ásia enquanto busca ampliar sua influência, mercados e

acordos de cooperação, sendo um projeto chinês para sua política externa e interna (RIBEIRO; SCHUTTE, 2017).

A região de Xinjiang é importante, não somente pelos recursos energéticos, como petróleo e gás, mas também pela possibilidade de espaço de conexão de todo tipo de infraestrutura. A região tem um grande potencial e uma grande expansão do comércio transfronteiriço entre muitos Estados da Ásia e a China. Além disso, a possibilidade de uma unidade territorial e as diversas fronteiras com a região, faz com que oportunidades de novos mercados e corporações possam ser aplicados (PAUTASSO; NOGARA; SOUSA; DORIA, 2020).

A importância do tema para as relações internacionais se deve a China impulsionar a BRI na liderança da direção política geral, metas e até financiamento do projeto, assim como “[...] a posição existente da China no sistema internacional também afetaria a trajetória e a influência da BRI.” (PAN, s/a, tradução nossa⁶). Além disso, a BRI não é somente um projeto comercial multilateral, mas também de política externa, fazendo com que a sua estrutura seja hierárquica com políticas orientadoras e direções decididas predominantemente pela China. A ênfase dos atributos unitários ou de atores estatais e não estatais, assim como tratar o sistema internacional como um todo com, um ambiente imutável, faz com que nas relações internacionais contemporânea a BRI se sobressaia e traga uma nova ferramenta e análise da perspectiva chinesa no sistema internacional (PAN, s/a).

A metodologia empregada nesta pesquisa é, a partir de seus objetivos, exploratória, pois tenta identificar o problema a fim de explorá-lo ou criar hipóteses, através de bibliografias e análises (GIL, 2002). A forma da pesquisa é o estudo de caso, pois segundo Gil (2002) esta metodologia tem o intuito de descrever o contexto e a situação do caso analisado, assim como tenta explorar a explicação de variáveis causais do objeto em situações mais complexas e com um caráter mais exploratório.

Neste projeto pode-se aplicar a metodologia, através de dados bibliográficos, para analisar a região de Xinjiang e os corredores que passam por ela, analisando dados de infraestrutura e comércio. Para apresentar a região de Xinjiang e fazer uma análise histórica será utilizada bibliografias sobre a história da região. Ademais, a compreensão da política chinesa e seu plano de desenvolvimento e o pensamento de suas demandas para a BRI e Xinjiang será feita através de bibliografias e análises de documentos oficiais para o entendimento do discurso chinês. Para a melhor análise e de variáveis quanto ao fluxo de

⁶ No original: “[...] China’s existing position in the international system would also affect the trajectory and influence of the BRI.”

comércio existente nos corredores em operação serão utilizados Fontes de comércio como UN contrade e OEC também serão utilizados para a obtenção de gráficos e análises de comércio nos corredores da BRI, assim como outras fontes de comércio que possam dar embasamento ao trabalho.

Com o intuito de realizar a pesquisa, busca-se utilizar como marco teórico a Teoria das Relações Internacionais Chinesa e a Relacionalidade de Yaqing Qin (2018). Nele busca-se analisar o mundo através das relações dos atores na teoria relacional, assim como seus conceitos de poder e governança relacional como princípio para a diplomacia e relações chinesas com o mundo, através de uma visão confucionista e chinesa das Relações Internacionais. A relação entre dois atores ou mais através de seus círculos relacionais, ou instituições, são imprescindíveis já que sem as relações nada aconteceria. As relações têm a dinâmica de ser fluidas e móveis, segundo Qin, então um único ator não tem poder, pois ele é processo de seus círculos relacionais para vantagem própria (QIN, 2018).

O trabalho consistirá em três capítulos, sem contar a introdução e conclusão. No primeiro capítulo será apresentada a teoria das relações internacionais chinesa através da teoria relacional de Yaqing Qin utilizando os conceitos de relação e relacionalidade, poder relacional, cooperação no mundo relacional e governança relacional. O segundo capítulo apresentará a região de Xinjiang e o plano chinês para o desenvolvimento da região. Depois será apresentada a BRI seus investimentos e a fronteira de Xinjiang e sua geoestratégia. O terceiro capítulo consiste em analisar o fluxo de comércio existente nos corredores da BRI que passam por Xinjiang.

1 TEORIA DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS CHINESA E A RELACIONALIDADE

Para se entender as características da Belt and Road Initiative é necessário trazer conceitos e teoria das Relações Internacionais (RI), as perspectivas ocidentais que dominam a área não conseguem proporcionar todas as respostas ao quebra-cabeça que é a BRI. Isso se deve por alguns aspectos, primeiro, a cultura chinesa e a ocidental são diferentes e muitas experiências predominantes das RI são vivenciadas na experiência Ocidental e então suas reflexões serão a partir dela; segundo, a literatura das RI em inglês não olha a China através da perspectiva chinesa, que pode ser devido à os autores internacionais não estão familiarizados com as terminologias chinesas; e Terceiro, o processo de interações e experimentação de políticas da BRI. Nas pesquisas atuais das RI se buscam certezas, no entanto a BRI permanece amplamente incerta por causa de seu processo de desdobramento moldado por vários atores dentro e fora da China. Isso inclui atores estatais e não-estatais (HANG, 2020). A China tem impactos crescentes na economia política global no século XXI e tem sido mais proativa e assertiva nos assuntos internacionais, principalmente com a BRI (WANG, 2021).

A ascensão da China se tornou um fenômeno global e traz a disciplina de RI na China. Isso trouxe frutos e colocou a comunidade de RI da China como a segunda maior do mundo. A abordagem chinesa busca a relação entre a China, o sistema internacional e a sociedade internacional. São utilizadas abordagens da teoria das relações internacionais na visão construtivista de Yaqing Qin (2018) e de pensadores da teoria relacional chinesa que trabalham conceitos das Relações Internacionais dentro do escopo chinês. Qin observa conceito e abordagem interativa que liga as teorias ocidentais de RI com o pensamento cultural chinês (HUN, 2016; QIN, 2011; WANG, 2021).

Para se entender as relações internacionais na visão chinesa é necessário trazer a questão cultural. Segundo Zhang (2001), um sistema de estados pressupõe uma cultura comum e o sistema multiestatal na China Antiga surgiu no coração da civilização chinesa. A comunidade cultural foi enfatizada por um passado recente, e fala sobre uma descendência comum, já que os governantes desses estados nascentes eram da aristocracia na Dinastia Zhou. Isso reforça uma identidade comum, uma moralidade comum e “a identidade comum dos estados contra os 'bárbaros' que não falam chinês foi aprimorada, e a comunicação e diplomacia bilateral e multilateral de estado para estado, e o entendimento mútuo entre os

povos, foram facilitados” (ZHANG, 2001, p.47, tradução nossa⁷). A existência de um sistema de estados aceita a presença de uma cultura comum e assim uma cultura comum entre os membros facilitou o surgimento de instituições extraterritoriais que regulam as relações interestatais e sustentam o sistema por si. Assim, no antigo sistema de estados chinês ainda não havia o termo soberania externa, mas havia a capacidade de concluir tratados internacionais, declarar guerra e ter representação diplomática. Um exemplo disso foi o tratado bilateral entre o estado de Qin e o estado de Chu em 579 aC, onde houve o acordo de não em guerra um com o outro, já que esses estados frequentemente mudavam seus aliados e faziam tratados entre si. Muitas práticas diplomáticas eram conduzidas entre os membros do antigo sistema de estados chinês (ZHANG, 2001). Quando se entra na esfera de interesses e poder, segundo Zhao, as instituições existentes foram criadas pelos Estados e para os Estados, com base nos interesses próprios dos Estados. Uma visão chinesa mais ampla e traz as relações dinâmicas que incluem as relações entre humanos, entre grupos sociais e entre Estados-nação (QIN, 2011). Assim, se o BRI da China for implementado com sucesso, há a possibilidade de existir um sistema relacional na Ásia, onde a relação entre os estados é caracterizada por um senso de identidade dentro de uma comunidade (WANG, 2021).

A BRI pode ser analisada com lógica da relacionalidade e os conceitos relacionais de RI. A iniciativa quando observada através de três elementos da teoria relacional como gestão relacional, governança relacional e sistema relacional, a China enfatiza os esforços de administrar e melhorar as relações com seus países vizinhos, em vez de buscar a dominação regional e competir. Além disso, a governança relacional pode ser uma nova perspectiva de governança regional para facilitar o desenvolvimento e a cooperação regional. Embora o do *hard power* e do *Soft power* sejam importantes, a teoria relacional enfatiza a dimensão relacional do poder, onde o poder pode ser derivado dos círculos relacionais de uma nação. Assim, Qin observa as RI como um mundo composto de relações contínuas, assume os atores internacionais como atores-em-relação e coloca que os processos de relações em movimento como ontologicamente significativos (WANG, 2021; QIN, 2016).

Além disso, os círculos relacionais que serão abordados neste trabalho são importantes, pois podem ser observados com forte ênfase colocada na diplomacia vizinha da China nas últimas décadas. Isso é demonstrado nas conferências de Xi Jinping relacionadas a Relações Exteriores reforçando o discurso de fazer mais amigos e construir uma rede global

⁷ No original: “The common identity of the states against the non-Chinese speaking ‘barbarians’ was enhanced, and the bilateral and multilateral state-to-state communication and diplomacy, and mutual understanding among peoples, was facilitated.”

de parcerias. As relações bilaterais chinesas são utilizadas a muito tempo ao longo da história através de parcerias e essas podem ter um papel ainda maior na estruturação das relações externas chinesas nos próximos anos. (QIN, 2016).

1.1 Relação e Relacionalidade

Enquanto a visão monista nega essa marca de nascença cultural por sua crença na perfeita universalidade de qualquer teoria, a visão pluralista tende a reconhecer a origem cultural da teoria social. Teorizar com conceitos de diferentes histórias, culturas e formações é bem-vindo porque enriquece o conhecimento de RI como um todo, e segundo Qin a universalidade perfeita é impossível. A racionalidade é um componente importante das principais teorias de RI ocidentais, então ela também pode ser complementar nas comunidades confucionistas, ambas tendo origens socioculturais e valores de aplicação além de suas respectivas fronteiras geoculturais. A racionalidade é um elemento característico da história cultural confuciana que se formou e evoluiu na prática e ao longo da história. Essa história cultural confuciana observa o mundo como um mundo de relações e o mundo social como um mundo de relações humanas. Esse conceito é imprescindível para teoria relacional da política mundial, pois sua perspectiva difere das teorias de RI dominantes que tomam a racionalidade individualista como base teórica (Qin, 2018).

Essa teoria relaciona-se com um principal pressuposto: o mundo é um universo de relações, tanto no mundo natural quanto no social. Isso se deve a visão confucionista através da composição de eventos contínuos e relações contínuas e que “se usarmos um tabuleiro de xadrez como exemplo, os chineses veem mais as linhas que ligam as peças do que as próprias peças. Essa relação decide que as relações são reais e importantes” (QIN, 2018, p.108, tradução nossa⁸). Desse modo, sem relações nada aconteceria e o mundo não seria um mundo, pois as relações têm a dinâmica de ser fluidas e móveis. A teoria relacional traz três pilares fundamentais: a RI é um universo de inter-relação, os atores são e só podem ser atores-em-relações e processo como um conceito-chave através de relações em movimento (QIN, 2018; QIN, 2016).

⁸ No original: “If we use a chessboard as an example, the Chinese see more the lines that link the pieces rather than the pieces themselves. This relatedness decides that relations are real and important.”

Nas RI no universo de inter-relação o mundo é composto de eventos e relações contínuas que tem uma relação fluida e móvel que favorece essa dinâmica sem que haja necessidade de forças exteriores para fortalecer esse movimento. Os atores estão relacionados entre si através de um contexto, ou totalidade de seus círculos relacionais e assim “não existe um ser ou princípio transcendental que esteja acima desse todo inter-relacionado e decida pelos atores emaranhados no contexto relacional nele contido” (QIN, 2016, p.36, tradução nossa⁹). O relacionamento desses atores junto em seu grupo social, moldam suas identidades e papéis. Essas identidades podem ser múltiplas, pois ela se encontra em um círculo relacional de vários tipos e com diferentes naturezas e o seu comportamento através de uma ação racional ou apropriada para aquele contexto vai depender da natureza de suas relações com os outros atores. Além disso, as relações entre as unidades são dinâmicas por natureza com desdobramentos e contínuos processos e não com laços estáticos entre unidades inertes às suas relações. Desse modo, o ator através dessas relações está em um processo contínuo e pode produzir ou reproduzir suas múltiplas identidades, assim como definir ou redefinir seu papel (QIN, 2016).

As relações são processos transacionais, que estão sempre se desdobrando e em andamento. O conceito de relação é basicamente não-humano, ou seja, pode envolver fatores humanos e não humanos, mas fundamentalmente não considera as relações humanas como a chave. Então, as relações são laços entre entidades (unidades) e tais unidades são criadas por processos. Esse dinamismo dá origem a uma entidade, como o estado-nação na política mundial. Assim, para se analisar essa política mundial deve se observar através das relações e não do pressuposto de que os Estados-nação são unidades independentes interagindo de maneira egoisticamente racional (QIN, 2018; QIN, 2016).

“[...] Os processos substituem as estruturas e desempenham uma função semelhante na formação da entidade, incluindo identidades, propriedades e atributos das entidades (QIN, 2018, p. 112, tradução nossa¹⁰), assim, de uma perspectiva estrutural as relações ou processos estão antes dos atores, mas de uma perspectiva de agência, as relações não podem vir antes dos atores. Na visão chinesa há a concepção do mundo como um conjunto de atores interdependentes e inseparáveis presos em relações complexas entre si e com contexto. Os atores estão relacionados entre si, conectados de alguma forma significativa (QIN, 2018).

⁹ No original: “ There is no such a thing as a transcendental being or principle that is above this interrelated whole and decides for actors entangled in the relational context therein.”

¹⁰ No original “[...] Processes replace structures and perform a similar function in entity formation, including identities, properties, and attributes of the entities”

Da mesma forma, o País A é amigo do País B, rival do País C e inimigo do País D. Não importa qual seja a natureza dos relacionamentos, ninguém pode escapar das relações entre si e os outros específicos. Essas relações são muito importantes e constituem o pano de fundo sobre o qual um ator pensa e faz (QIN, 2018, p. 115, tradução nossa¹¹).

Assim, não pode se concentrar apenas em objetos individuais ou entidades isoladamente para encontrar a relação linear entre tais objetos ou entidades, e assim negligenciar seus arredores ou assumir os arredores como constantes. mas deve-se perceber o mundo como composto de relações, não podendo perder as relações importantes entre o ator e seu contexto, ou seja, um ator está sempre relacionado ao contexto, ou à totalidade de suas relações. Devemos ainda, observar a sociedade internacional, que é uma sociedade humana, com todas as suas características definidoras. Nesse contexto, a relação não é apenas configuração dos processos que desempenham o papel crucial na formação da entidade/estado, mas também tem a presença e as relações humanas nesse processo. As relações internacionais, nesse sentido, são relações humanas e um ator internacional não existiria se não houvesse relações entre eles. Assim as propriedades e atributos são formados através das relações do eu com os outros e com a totalidade relacional em que ela está inserida (QIN, 2018).

Os processos criam atores e assim o contexto relacional molda os atores, incluindo suas identidades e comportamentos. Isso não significa que as relações venham antes dos atores, mas que as relações e os atores são um processo simultâneo e que atores são sempre atores em relações e relações são sempre relações com atores. Não existem um sem o outro. Esses atores podem iniciar um processo para atingir um objetivo, mas esse processo que começou tem vida própria através do desdobramento e das relações dinâmicas entre os atores (QIN, 2016). Através disso se tem o conceito mencionado anteriormente, de atores em relações, onde a unidade primária de análise são as relações, e não os atores se. Ou seja, a existência do ator é simultaneamente relacional e assim a ação desse ator só pode acontecer nessa teia relacional (QIN, 2018; QIN, 2016).

Não há a negação de que organizações intergovernamentais, organizações não governamentais, redes transnacionais, têm se tornado muito mais significativas em seus

¹¹ No original: “Similarly, Country A is a friend of Country B, a rival of Country C, and a foe of Country D. No matter what is the nature of the relationships, no one can escape the relations between herself and the specific others. These relations matter a great deal and constitute the background against which an actor thinks and does.”

papéis na política mundial e que indivíduos às vezes podem desempenhar um papel crucial, mas os Estados ainda são os atores mais perceptíveis. Um exemplo é a diplomacia que conecta os líderes nacionais e permite que eles estabeleçam algo parecido com um relacionamento pessoal. Apesar disso, as relações sociais estão sujeitas a mudanças em duas nações podem ser amigas, mas acabar como inimigas. Um exemplo disso é

A China e a União Soviética foram aliadas nas décadas de 1950 e 1960, tornaram-se inimigas nas décadas de 1970 e 1980 e melhoraram suas relações na década de 1990. Agora os dois parecem estar muito próximos um do outro em seu relacionamento estratégico. Uma vez que as relações estão sujeitas a mudanças, a gestão das relações é de extrema importância na política, bem como na sociedade. (QIN, 2018, p.118, tradução nossa¹²).

A identidade de um ator é formada e mudada por meio de relações com outros atores da sociedade; e o interesse próprio sempre compartilha com o interesse dos outros, tratando-se assim de coexistência e Co interesse. A coexistência acredita que a política é uma arte de administrar as relações entre atores que coexistem em um determinado espaço, assim, esse é o pressuposto mais importante. Isso significa que a auto existência é simultaneamente a coexistência com os outros e que os atores mais bem relacionados são mais aptos para sobreviver e que harmoniosamente os relacionados prosperam (QIN, 2018).

1.2 Poder relacional

Poder é o conceito mais importante das relações internacionais. O poder relacional advém das relações e assim as relações são poder. O conceito de poder relacional é parecido com o soft power e o Hard power, pois “hard power e ao soft power,[...] é a capacidade de mudar a atitude, a motivação ou o comportamento dos outros e, assim, torná-los conformes à vontade de alguém durante o processo de interação social” (QIN, 2016, p. 42, tradução nossa¹³). A

¹² No original: “China and the Soviet Union were allies in the 1950s and 1960s, became foes in the 1970s and 1980s, and improved their relations in the 1990s. Now the two seem to be very close to each other in their strategic relationship. Since relations are subject to change, management of relations is of utmost importance in politics as well as in society.”

¹³ No original: “hard power e ao soft power, pois é a capacidade de mudar a atitude, a motivação ou o comportamento dos outros e, assim, torná-los conformes à vontade de alguém durante o processo de interação social”

diferença é que o poder não pertence a somente de um único ator e sim um processo de gerenciamento constante dos círculos relacionais para vantagem própria. O ator principal desse sistema tem mais poder porque têm círculos relacionais maiores e conseqüentemente também tem pessoas mais importantes nesses círculos e mais prestígio social. A manipulação/manuseio desses círculos relacionais é capaz de influenciar os outros e na sociedade chinesa é refletida através do jogo do poder pelo *mianzi* (reputação) (QIN, 2016).

Desse modo, no sistema internacional através da ótica relacional observa-se que o poder originário dos círculos relacionais de uma nação, com o tamanho dos círculos e a importância dos atores internos, é relacionados ao *mianzi* ou prestígio da nação. Com isso, um ator internacional, tem *mianzi* e é poderoso se sua iniciativa for bem recebida pelos outros, mas caso não haja *mianzi* ele perde seu prestígio e não é considerado influente. O poder é importante e as relações são esse poder, assim um ator internacional busca, mantém e expande seus círculos relacionais para o aumentar (QIN, 2016).

A teoria relacional utiliza abordagens da capacidade material, mas dá mais ênfase aos elementos imateriais e intangíveis. Os atores podem utilizar seus princípios relacionais para aumentar seu capital social, como o prestígio, e isso pode não envolver ganhos tangíveis ou perdas imediatas, mas isso é um importante elemento de poder. Em uma interação entre dois atores, quem doa um favor não espera uma troca simétrica ou recíproca em termos de recompensas materiais, mas sim busca capital social, como reputação, ou apenas aspiram reforço dos laços a longo prazo. Caso esse doador, nesse relacionamento, se recuse a prestar o favor, isso pode agravar esse relacionamento e fazer com que a parte que se recusa a prestá-lo, perca prestígio. Ademais, o doador e o Estado que recebe essa doação tendem a inverter seus papéis em um jogo de poder (QIN, 2016).

Qin (2016) exemplifica esse comportamento com o caso da China na década de 1960, que mesmo ainda ‘atrasada’ e ‘pobre’ forneceu ajuda material a alguns países africanos. A China nesse contexto não esperava retornos materiais simétricos, mas buscava ganhar a reputação de amiga por meio de sua solidariedade com os países do terceiro mundo. O país asiático ter reconquistado sua condição de membro da ONU na década de 1970 se deve em grande medida através do apoio em desenvolvimento aos países africanos.

Na teoria relacional, o poder ou algumas formas de poder não são de propriedade absolutamente privada e não visam domínio desde o início. Qin (2018), busca dentro desse escopo busca duas dimensões para categorizar e conceituar poder, utilizando duas dimensões. A primeira dimensão é localizar os recursos de poder ou onde reside o poder, para assim poder diferenciá-lo. Se o recurso de poder está no nível de agente ele é agencial e pode incluir

o território de um estado-nação, forças militares, riqueza econômica ou liderança; Se está no nível estrutural, é poder estrutural como quando a distribuição de capacidades ou de ideias no sistema internacional é considerada um fator sistêmico que influencia o comportamento dos atores. No entanto, existe um outro tipo de poder, utilizado pela teoria relacional, onde seus recursos não estão exclusivamente nem no agente nem na estrutura e sim nas relações entre os agentes. Se esse recurso de poder está com relações entre agentes, é um poder relacional. Esse poder é de grande importância para a política e para as relações internacionais (QIN, 2018).

A segunda dimensão é a acessibilidade aos recursos de poder. Há a busca se há uma propriedade ou não de um poder e desse modo categorizar.

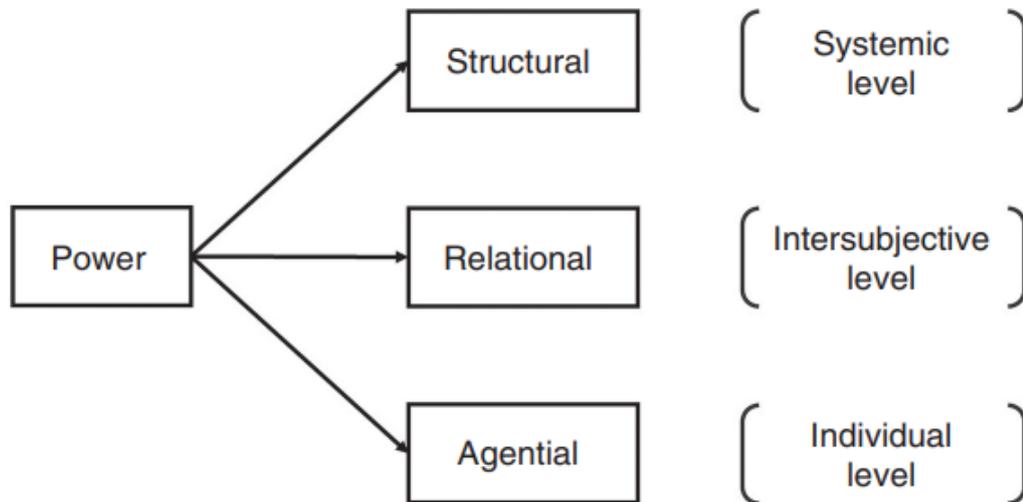
[...]se um recurso de poder é acessível exclusivamente pelo proprietário que é um agente independente, trata-se de poder de agência; se é acessível exclusivamente pelo proprietário que é uma estrutura impessoal, é poder estrutural; se for acessível por outro ator que não seja o proprietário, mas relacionado a ele, é um poder relacional (QIN, 2018, p. 243, tradução nossa¹⁴).

Como observado, a teoria relacional trabalha com o recurso de poder acessível para um outro ator e que seja relacionado a ele. O poder relacional tem seu uso real por meio de relacionamento, e não de propriedade, e é a capacidade de alguém ter acesso a recursos de poder, mesmo que não tenha esses recursos. Um exemplo, é uma aliança, que é um poder relacional, pois os recursos de poder do agente estão disponíveis para seus aliados; Uma relação especial também se categoriza, pois um agente pode ter acesso privilegiado ao poder decisório de uma instituição internacional. Desse modo, o mundo fica cada vez mais interdependente com o poder advindo da conectividade entre os atores, pois conectividade é poder (QIN, 2018).

Quando se busca a existência de recursos de poder, que é o poder de relações e acessado por meio de relações, também é necessário a inserção desse nível de análise, que falta em grande parte no discurso de poder de RI dominante, o nível relacional (Imagem 1). Isso expressa que as relações sociais ou relações entre atores sociais são um importante recurso de poder (QIN, 2018).

¹⁴ No original: “ If a power resource is accessible exclusively by the owner who is an independent agent, it is agential power; if it is accessible exclusively by the owner who is an impersonal structure, it is structural power; if it is accessible by another actor who is not the owner but related to the owner, it is relational power.”

Imagem 1- Tipologia de poder



fonte: QIN, 2018.

Dessa forma, poder como recurso ou como relações são aspectos importantes, um não existe sem o outro e compõem o poder de um determinado agente. As influências são feitas através dos recursos de poder e esses recursos podem ficar adormecidos ou podem ser mobilizados e usados para fins de influência em um relacionamento. O Estado com mais recursos de poder é o que terá mais influência, mas não pode fazer o que quiser. Além disso, tem atores que têm poucos recursos de poder, mas com uma forte influência, como o Vaticano, mas são raros esses casos. O verdadeiro poder de influência se dá quando o poder é exercido em um relacionamento (QIN, 2018).

O poder relacional não existe se não houver primeiro recursos de poder. O poder como recurso e o poder como relação se sustentam e se complementam, mas não são a mesma coisa, já que “qualquer discussão sobre poder não pode escapar do conceito de poder como recursos e, ao mesmo tempo, precisa focar no poder como relações, pois afinal o poder existe nas e através das relações” (QIN, 2018, p. 244, tradução nossa¹⁵). Assim, fica cada vez mais evidente que apesar de ser necessário observar o poder do agente e o estrutural, um terceiro tipo deve ser considerado, o que vem das relações entre os atores sociais onde os recursos não estão no nível da agência nem estrutural ou onde os recursos pode ser acessado por alguém que não é o proprietário (QIN, 2018).

O poder relacional como recurso é importante na perspectiva da teoria relacional, pois considera as relações humanas essencial na análise política e dessa forma conceitua o poder mais a partir de uma perspectiva relacional. Neste contexto, não há a negação de que o poder material como forças militares, riqueza econômica, população e tamanho são princípios

¹⁵ No original: “Any discussion of power cannot escape the concept of power as resources and at the same time needs to focus on power as relations, for after all power exists in and through relations.”

indispensáveis, mas identifica que o poder brando, como liderança e cultura também são cruciais. Além disso, os recursos podem ser incorporados em estruturas materiais ou ideacionais, mas uma forma diferente de poder como recurso existe em cada sociedade e é utilizada por atores sociais para exercer influência e alcançar resultados desejados por eles (QIN, 2018).

O poder relacional está nas relações entre os atores, e não em uma entidade independente, “[...]e reside nas relações entre os atores e, portanto, nenhuma entidade pode ter posse exclusiva dele” (QIN, 2018, p. 259, tradução nossa¹⁶). Desse modo, ele tem três significados, segundo Qin (2018), a relação é um recurso de poder, o poder relacional é compartilhável e o poder relacional aumenta com o uso. Assim sendo, a relação ser um recurso de poder expressa que esse poder não ser possuído por um agente particular nem por uma estrutura sistêmica, pois a própria relação é um recurso de poder. As relações humanas executam funções semelhantes às das forças militares, riqueza econômica ou liderança efetiva. A relação é como esse recurso acontece, pois os círculos relacionais dos atores se sobrepõem aos dos outros e estabelecem juntos um espaço relacional que atua e interage com outros relatores. Então o círculo relacional desse ator e outros relatores nesses círculos, devido à conectividade, produzem poder para relação na forma de um recurso ou valor básico. Qin (2018) argumenta que o conceito de poder relacional é mais próximo do *soft power*, mas se difere em alguns aspectos importantes: o primeiro é que o recurso de poder não é propriedade exclusiva de nenhum ator individual, mas sim são compartilhados entre atores que se relacionam entre si.; Ele também não é atrativo nem cooptativo por natureza, no entanto na relação de poder “as relações funcionam de maneira semelhante tanto como recursos de poder duro quanto brando, porque podem permitir que um ator afete. Relação como um recurso de poder significa que o poder de um ator pode vir de suas relações com os outros” (QIN, 2018, p.259, tradução nossa¹⁷).

O poder relacional ser compartilhável demonstra que o domínio do poder relacional ou sua acessibilidade é compartilhada e essa capacidade de compartilhamento é uma característica mais notável. Além disso, os recursos de poder são propriedade conjunta de atores que estão relacionados entre si, porém desaparecem quando há o rompimento dessa relação. Quando é estabelecido um relacionamento de um ator A e B os recursos de poder

¹⁶ No original: “Relational power resides with relations among actors and therefore no single entity can have an exclusive possession of it.”

¹⁷ No original: “ as relações funcionam de maneira semelhante tanto como recursos de poder duro quanto brando, porque podem permitir que um ator afete. Relação como um recurso de poder significa que o poder de um ator pode vir de suas relações com os outros.”

possuídos por esses atores tornam-se compartilháveis e os dois têm acesso aos recursos de poder um do outro. No entanto, caso esse relacionamento seja cortado, os dois atores perdem esses recursos de poder. Até mesmo uma interdependência entre dois atores é um relacionamento e esse relacionamento interdependente assimétrico significa poder. Desse modo, as relações interdependentes assimétricas são consideradas um recurso de poder, no entanto o poder do ator A é por causa do ator B ou do relacionamento que existe entre eles, quando esse relacionamento termina, o poder de A desaparece. O compartilhamento de poder pode ser expresso como um empréstimo, ou seja, o poder relacional pode ser emprestado.

Recursos de poder que antes pertenciam a um determinado agente não são mais usados exclusivamente pelo proprietário uma vez que alguma relação com outro ator é estabelecida. Eles são utilizáveis por aqueles que estão ligados ao agente e compartilham com ele um relacionamento (QIN, 2018, p.263, tradução nossa¹⁸).

Os recursos dos outros atores podem ser utilizados por um ator porque está relacionado a eles, então o compartilhamento de um recurso é mais provável se houver um relacionamento mais intenso entre quem recebeu o empréstimo e o credor. O ato de ter emprestado provavelmente fortalecerá esse relacionamento e a manutenção de um relacionamento significa acessibilidade compartilhada contínua. Para manter as relações é necessário que dois ou todos os relatores invistam nela e nenhum ator sozinho é capaz de fazer isso, pois o poder relacional não se limita ao nível interagencial, ele também transparece em uma relação agente-estrutura (QIN, 2018).

Além disso, no poder relacional também pode ser discutida a capacidade de um agente influenciar resultados por meio de instituições. Isso ocorre, pois o poder institucional não é propriedade de nenhum agente, mas sim está junto na estrutura institucional. Um agente utiliza esse poder, pois tem uma relação especial com a instituição onde ele se encontra e assim por meio desse relacionamento especial o agente consegue emprestar recursos de poder da instituição internacional mais do que outros membros (QIN, 2018).

E por fim, o aumento do poder relacional com o uso ocorre, pois esse poder é mantido e pode aumentar com o uso real, diferentemente dos recursos materiais que são limitados e esgotáveis. Nesse caso é ao contrário, quanto menos as relações como recurso de poder forem usadas, mais fracas elas se tornarão. A origem desses recursos de poder são as relações humanas, desse modo quanto mais se investe nas relações mantendo a comunicação pelo uso,

¹⁸ No original: “Power resources that used to belong to a particular agent are no longer exclusively used by the owner once some relationship with another actor is established. They are usable by those who are connected to the agent and share with her a relationship.”

maior serão seus círculos relacionais e o relacionamento se tornará mais forte. Em contrapartida, se deixar de usar suas relações e diminuir a frequência de contato com outros atores, nos círculos relacionais, começará a acontecer um estranhamento. Para saber a métrica desse relacionamento é necessário analisar a sua ‘intimidade’ e extensão. Quanto mais ‘íntimo’ esse relacionamento com outro ator, mais confiáveis serão os recursos que obter desse relacionamento, pois ele a fornecerá acesso a recursos mais confiáveis. Na extensão desse relacionamento quanto mais extenso for seu círculo relacional, mais recursos obterá dessas relações. Por exemplo, se um Estado A tiver mais amigos íntimos em alguma instituição, como o Conselho de Segurança da ONU, ele será mais Conselho de Segurança da ONU que não têm nenhuma amizade naquele círculo relacional (QIN, 2018).

O poder estrutural, já mencionado anteriormente, também é uma forma relacional impessoal que está inserido nas estruturas sistêmicas e se dá pelos processos de influência que regulam e formam os agentes. Assim, as estruturas institucionais como a estrutura no domínio econômico internacional (FMI, Banco mundial do comércio e outros) são impessoais e não são de nenhum ator em particular, sendo mais difícil identificar quem o possui. Essas estruturas são poderosas e influenciam no comportamento de outros atores em transações econômicas mundiais., através das regras. Assim a natureza relacional do poder estrutural funciona através da relação entre as estruturas como detentoras do poder e os atores dessa estrutura como recipiente do poder. Ou seja, essa estrutura vai produzir um efeito sobre os atores, no processo de influenciá-los e eles como recipientes de poder podem mudar seu comportamento. Essas estruturas não apenas refletem no comportamento, mas também na relação constitutiva na qual os atores são feitos, com suas identidades e interesses. Ademais, a estrutura é relacional, pois define as posições relacionais dos atores no sistema definindo natureza de seus relacionamentos e assim “o poder estrutural é o poder embutido na estrutura do sistema internacional, constituindo as capacidades sociais e os interesses dos atores. A distribuição das posições dos atores no sistema constitui uma estrutura, que por sua vez define, possibilita e consolida tais posições” (QIN, 2018, p. 272, tradução nossa¹⁹). O poder estrutural pode ser material ou ideacional, desse modo o Estado A existe em virtude de sua relação com o Estado B ou a posição do Estado A pode ser definida em relação a B ou vice-versa. A visão confucionista do sistema sociopolítico chinês retrata a distribuição de relacionamentos entre o imperador e ministros, pai e filhos, e assim por diante (QIN, 2018).

¹⁹ No original: “Structural power is the power embedded in the structure of the international system, constituting the social capacities and interests of actors. The distribution of positions of actors in the system constitutes a structure, which in turn defines, enables, and consolidates such positions.”

A teoria relacional apesar de reconhecer alguns aspectos negativos do poder também ressalta um aspecto positivo, que é o poder como uma relação de troca com grande potencial. Quando o ator usa o poder que compartilha ou recebe de outro ator em seus círculos relacionais, ele se prepara para retribuir esse favor no futuro, pois usa algo que é de propriedade conjunta e está intrínseco a um tipo de troca. Assim, nessa teoria, há a exclusão de uma unilateralidade, pois desde o início da relação tem um movimento de mão dupla com a troca como característica (QIN, 2018).

Além desse conceito, há o poder como um processo de co-empoderamento que busca empoderar o ator e o outro e ter um resultado de soma positiva. Mas apesar de positivo o co-empoderamento não é necessariamente bom, pois as duas partes que co-empoderam uma à outra podem estar envolvidas em algo corrupto. Esse co-empoderamento pode ser moralmente desejável quando torna as duas partes mais poderosas. Na filosofia tradicional chinesa o poder é visto como uma relação e essa é tomada como um processo em que as duas partes co-empoderam uma à outra em uma interação múltipla e repetida. “A ilustração mais simples é novamente a meta-relação entre *yin e yang* na dialética *zhongyong* chinesa.” (QIN, 2018, p. 285, tradução nossa²⁰), que coloca que *Yin e yang* são opostos em unidade, mas sua interação é intersubjetiva e imanente, pois eles estão um dentro do outro sendo dois lados de um único e mesmo fenômeno. Além disso, o *Yin e yang* estão em um processo interminável de fortalecimento mútuo e assim se complementam e superam um a fraqueza do outro, ou seja, é positivo, dinâmico e propício a um resultado ganha-ganha (QIN, 2018).

1.3 Cooperação no mundo relacional

No mundo relacional, nas relações internacionais, o foco está nas relações entre os atores, e não nos atores individuais, como visto anteriormente. A ação dos atores está nas relações sociais através da lógica da relacionalidade, e desse modo um ator faz julgamentos e decisões de acordo com os graus de intimidade de seus relacionamentos com outros atores dentro dos círculos relacionais. Assim, nesse mundo, dentro da teoria relacional, existe o princípio da coexistência, o argumento da formação da identidade relacional e o pressuposto do interesse compartilhado. Nesse sentido, a cooperação é promovida quando os atores estiverem

²⁰ No original: “the simplest illustration is again the meta-relationship between yin and yang in the Chinese *zhongyong* dialectics.”

relacionados, em uma relação mais próxima e íntima, e quanto maior for essa proximidade mais eles irão cooperar uns com os outros (QIN, 2018).

O relacionamento é uma variável muito significativa para o estudo da cooperação, pois quanto mais intimamente relacionados estiverem os atores, maior a probabilidade de cooperarem. A reciprocidade nesse caso é importante. No mundo onde há a coexistência e o interesse é compartilhado, esse interesse tem uma conquista mais próspera se conquistado por meio de esforços compartilhados. Nesse sentido, o Confúcio acredita que a autopromoção precisa do avanço de outro ator e que o auto interesse requer cooperação altruísta para ser realizada e assim o interesse é sempre compartilhado de uma perspectiva relacional. A partir disso, aumentar o interesse dos outros é aumentar o seu próprio interesse e desse modo se um ator quer ter sucesso tem que fazer os outros terem sucesso, pois o sucesso desse ator depende do sucesso dos outros. A reciprocidade direta é a principal estratégia de cooperação evolutiva, pois cooperação indica relações (QIN, 2018).

Qin (2018) traz a *Mencius Optimality*, onde a reciprocidade cooperativa facilita as relações humanas harmoniosas, criando uma condição ideal para a realização dos seus interesses próprios. A reciprocidade não é apenas um meio para melhor materializar o autointeresse, mas também uma forma de criar relações mais favoráveis e harmoniosas em uma comunidade onde o interesse de seus membros pode ser facilitado. Assim, há dois níveis para se explicar essa reciprocidade:

[...] No nível diádico, significa que a reciprocidade positiva melhora as relações entre dois atores e assim facilita sua cooperação; no nível macro, significa que a reciprocidade positiva entre os multiatores melhora as relações harmoniosas entre os membros de uma comunidade, de modo que a cooperação em toda a comunidade seja promovida. (QIN, 2018, p. 309, tradução nossa²¹).

Assim, é reconhecido que a reciprocidade entre atores individuais é importante, mas também enfatiza o ambiente geral mais favorável para o indivíduo realizar seu interesse. A nível macro o altruísmo e a reciprocidade são mecanismos para a realização do interesse próprio, mas também para o estabelecimento e manutenção de relações humanas harmoniosa, pois quanto melhor se manter um ambiente relacional harmonioso, mais poderá se ganhar com isso. Desse modo, o *Mencius Optimality* é a condição ideal para a maximização do

²¹ No original: “[...] At the dyadic level, it means that positive reciprocity improves the relationships between two actors and thus facilitates their cooperation; at the macro-level, it means that positive reciprocity among multi-actors improves harmonious relations among members of a community so that cooperation across the community is promoted.”

interesse e a consideração, e a reciprocidade como um meio de obter ganhos pessoais e também manter boas relações nos círculos relacionais a fim de manter um estado ideal para obter o melhor interesse possível (QIN, 2018).

Em suma, no mundo relacional o parentesco explica uma parte do comportamento cooperativo, pois torna a cooperação mais fácil entre atores intimamente relacionados. Assim, há o estabelecimento e ampliação de seus círculos relacionais para que as coisas possam ser feitas com mais tranquilidade. Nas relações internacionais, a diplomacia busca fazer mais amigos, permitir que esses amigos sejam ainda mais amigáveis e tornar os inimigos em amigos, a fim de fazer, manter e estreitar relações com os outros atores, mesmo que, em alguns momentos, não seja tão fácil. A diplomacia é a realização do interesse de alguém por meio da criação, manutenção e gerenciamento de relações com os outros atores (QIN, 2018).

1.4 Governança relacional

A governança relacional é uma alternativa complementar à governança baseada em regras, que é a mais utilizada nas RI ocidentais. A partir disso, é certo dizer que não há governança sem regras, mas esse modelo de governança não é o único. As limitações da governança baseada em regras está em três aspectos: uma forte orientação individualista de seus atores com regras projetadas para regular seu comportamento; Uma inclinação racionalista onde as regras funcionam somente se os atores forem racionais; E é baseada em regras que contém uma presunção de não confiança, pois são feitas para superar a natureza humana egoísta. Ela depende de regras, regimes e instituições para uma governança boa e eficaz (QIN, 2016; QIN, 2018).

Já a governança relacional, ao contrário da governança em regras, se volta mais para as relações entre os atores para redução de custos e uma governança mais eficiente. A governança relacional é definida como:

um processo de negociação de arranjos sociopolíticos que gerenciam relacionamentos complexos em uma comunidade para produzir ordem, de modo que os membros se comportem de maneira recíproca e cooperativa, com confiança mútua desenvolvida ao longo de um entendimento compartilhado de normas sociais e moralidade humana. (QIN, 2016, p.43, tradução nossa²²).

²² No original: “is a process of negotiating sociopolitical arrangements that manage complex relationships in a community to produce order so that members behave in a reciprocal and cooperative manner with mutual trust evolved over a shared understanding of social norms and human morality”

As regras são indispensáveis para a governança, mas uma dependência exclusiva de regras reprime e marginaliza outras alternativas na prática real. O controle nesse contexto, não é a essência da governança e sim a ênfase na negociação. Essa governança exige responsabilidade de todas as partes da comunidade, mas deve haver uma negociação para decidir suas funções. Além disso, a governança é um processo para fazer estruturas que demonstrem que sua natureza é dinâmica e não estática (QIN, 2018).

Desse modo, há a concentração no governo das relações entre os atores, já que o mundo social é um mundo de relações e uma ordem sustentável precisa de relações harmoniosas entre os atores que são diferentes e têm interesses diferentes. A governança nesse sentido é um processo de fazer ordenações através da comunicação. Utilizar a governança como processo é desafiador, pois é repleta de incertezas e mudanças que precisam de negociação constante entre os atores indicando coordenação e ajuste. Na governança relacional é preciso confiança e somente ela junto a cooperação é sustentável (QIN, 2016; QIN, 2018).

Tanto a governança relacional quanto a governança baseada em regras buscam governar e compartilham um forte sentido político, mas a governança relacional se difere, pois depende mais das relações complexas que atuam em uma sociedade a fim de organizar a vida social e manter a ordem. Os modelos de governança relacional são baseados em regras existentes na vida econômica real. Contratos formais e governança relacional funcionam como complementos, buscando a cooperação, aumentando penalidades para promover uma troca duradoura e fornecer abordagens, políticas e procedimentos mutuamente acordados. Mas a governança relacional estimula a cooperação contínua, o aperfeiçoamento contratual que apoia a cooperação adicional, amparo contra perigos contratuais com o compromisso de continuar apesar de complicações e incertezas inesperadas (QIN, 2018).

Governança não é um governo e devido a isso requer uma contínua negociação, barganha, concessão, coordenação e equilíbrio das relações. Assim, as relações entre atores são administrada pela governança a fim de coordenar essa relação onde ambos podem ter interesses diferentes e visões conflitantes, para se criar e manter ordem boa e harmoniosa. Na cultura chinesa, boa governança e relações harmoniosas entre as pessoas é caracterizada pela expressão *zhengtong*. Ademais, a governança relacional tem sua principal base na filosofia chinesa clássica e é composta por três pilares do confucionismo: relação, moralidade e confiança (QIN, 2018).

A relação, como já debatido anteriormente neste capítulo, entre os membros sociais reflete a governança e a ordem. As relações constituem uma sociedade, é a chave para a

governança e nas sociedades chinesas o confucionismo tem sua atenção voltada às relações intersubjetivas acreditando que as relações humanas são o que definem e moldam uma sociedade. A moralidade se baseia no preceito de que relações humanas harmoniosas dependem de virtudes morais e uma sociedade sem moralidade é inferior (não humana). Ou seja, uma sociedade é bem governada quando regida pela moral que guia o caminho para a sociedade ser administrada e cria códigos para todos os seus membros se comportarem. “Na ética tradicional chinesa, a moralidade é expressa por um sistema de cinco virtudes cardeais, incluindo ren (benevolência/humanidade), yi (retidão/justiça), li (propriedade), zhi (razão/sabedoria) e xin (sinceridade/honra). com benevolência/humanidade como o núcleo” (QIN, 2018, p. 339, tradução nossa²³). Já o pilar da confiança acredita que a espinha dorsal da sociedade é uma pessoa virtuosa (*junzi*) que sabe a importância da coexistência e do interesse compartilhado através da prática da lealdade e tolerância (*zhongshu*), diferente do homem econômico. No confucionismo, a confiança é a norma mais importante nas relações humanas (QIN, 2018).

Ademais, saindo da perspectiva relacional e se inserindo na geopolítica nas relações internacionais é possível a analisar a geopolítica como um instrumento útil, pois leva em consideração o âmbito da estratégica, história, geografia, cultura e economia para sua melhor análise. A abordagem geopolítica é interdisciplinar e integra múltiplas causas e dimensões de conflitos para analisar informações e integrar os processos de tomada de decisão é necessário uma previsão estratégica, no qual a prospecção estratégica na análise geopolítica é antecipar diferentes situações que podem ocorrer para auxiliar os processos de tomada de decisão em diferentes níveis, desde o político, econômico, diplomático e militar (CRIEKEMANS, 2021).

Neste século, com a as tendências tecnológicas de hoje, podem acabar afetando a política mundial do futuro do ponto de vista geoeconômico, geopolítico e geoestratégico. O sistema internacional se encontra em transição geopolítica (CRIEKEMANS, 2021). A ásia retomando um lugar no mundo e eventos como a derrota dos Estados Unidos na Guerra do Vietnã e o colapso da União Soviética possibilitaram a China para ampliar sua base de poder no Leste Asiático, assim como também desempenhar um papel ao longo da Ásia-Pacífico e na Ásia Meridional e Central (COHEN, 2009). Um exemplo é que “dentro de um quarto de século, Pequim tornou-se uma potência global reconhecida e forjou um terceiro reino geoestratégico que compete com os reinos continental e marítimo da Eurásia em todo o

²³ No original: “In traditional Chinese ethics, morality is expressed by a system of five cardinal virtues, including ren (benevolence/humanity), yi(righteousness/ justice), li (propriety), zhi (reason/wisdom), and xin (sincerity/honor) with benevolence/humanity as the core.”

mundo, particularmente na África Subsaariana.” (COHEN, 2009, p. 271, tradução nossa²⁴). Durante os primeiros quatro milênios da China, sua orientação geopolítica foi continental e embora a orientação e o desenvolvimento geopolítico da China tenham sido historicamente continentais, a marítima também se tornou importante e desenvolveu a costa chinesa (COHEN, 2009).

Assim, no início do século XX, estrategistas como Alfred Thayer Mahan e Halford John MacKinder debateram a importância relativa do poder marítimo e do domínio sobre as áreas terrestres, a importância de controlar a massa de terra euro-asiática. A partir disso pode-se colocar que “a China é o principal praticante mundial de geoeconomia” (LI, s/p, 2020). Quando se trata de iniciativas econômicas, como o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) e a BRI, há interesses na questão geoeconômica da China, já que a BRI representa talvez a política geoeconômica mais ambiciosa que a China já propôs (LI, 2020).

²⁴ No original: “Within a quarter of a century, Beijing has become an acknowledged global power and forged a third geostrategic realm that competes with the Eurasian continental and maritime realms throughout the world, particularly in Sub-Saharan Africa.”

2 A REGIÃO DE XINJIANG, A ESTRUTURA DA BRI E SUA ESTRATÉGIA NA REGIÃO

A China é um país diversificadamente multiétnico desde o império, entretanto no Império Qin (221-206 a.C.) houve o fim dos reinos de combate. Xinjiang fica em rotas que na Eurásia ligavam a Bacia do Mediterrâneo, Pérsia, Índia, Rússia e China e portanto, um canal para a transferência de artes, tecnologias, ideologias e itens comerciais em toda a região euroasiática. Era o centro da Rota da seda²⁵ e o coração da Eurásia. A Rota da Seda era a principal ponte entre a China e a Ásia central, além de ser a principal conexão desde a Dinastia Han (I a.C. até o século XIV d.C.) com o Império Romano. Através de Xinjiang passaram os primeiros fazendeiros e nômades da região, assim seguido por Monges, missionários, comerciantes, soldados, colonos e turistas, sendo também local para encontro das sociedades nômades, povos húngaros, turcos e mongóis das estepes e dos agricultores dos oásis da bacia do Tarim (PAUTASSO; NOGARA; SOUZA; DORIA, 2020; MILLWARD, 2007; BANDEIRA, 2014;).

Mapa 3 - Mapa da antiga rota da Seda



²⁵ É uma antiga rota comercial e cultural chinesa que se iniciou durante a dinastia Han (207 a.C - 220 d.C.) até a Dinastia Yuan (1279 a 1368 d.C.), ligando a cidade de Xinjiang à Ásia Central (Oeste) e ao Oriente Médio. A rota atravessava a plataforma euro-asiática, onde hoje se localizam o Afeganistão, Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Turquemenistão e Uzbequistão, levando diversos tipos de mercadoria que abriam caminho através da Ásia Central e Oriente Médio, para chegar nas saídas mediterrâneas (MENDONÇA, 2016).

Fonte: New york times, 2023²⁶

As redes comerciais históricas com o desenvolvimento do comércio dentro da China após a introdução de moedas e mais tarde de papel-moeda, fizeram com que ela se tornasse a “primeira sociedade de mercado” do mundo. Mas durante as dinastias Yuan (1211 a 1279) e Ming (1368 a 1644) houve uma limitação de interação com os estrangeiros, ocasionando o fim da expansão comercial-imperial e recuo com antigo mundo de comércio de larga escala e conseqüentemente o enfraquecimento de poder “global”. Assim, mais desconectados dessa sociedade global, os mercados marítimos europeus superaram os mercadores chineses. Apesar disso, “[...] o comércio continuou e na maior parte do tempo foi em termos chineses, com os chineses exigindo pagamento por seus produtos na forma de prata. Como resultado, por muitos anos, grande parte da prata do mundo fluiu para a China” (HAYES, p. 3, 2015, tradução nossa²⁷).

As diversas mudanças dinásticas chinesas junto a crises e alterações fronteiriças não fizeram com que o império chinês deixasse de ter um importante papel na formação social e cultural de diversos povos e assim “historicamente, as autoridades centrais das dinastias adotavam uma política de “governo por costume” para contemplar as minorias étnicas, garantindo a preservação de seus próprios sistemas sociais e culturais” (PAUTASSO; NOGARA; SOUZA; DORIA, p.30, 2020). A população da região é predominantemente turca e islã vindas da Ásia Central por volta do século VII e X.

Até antes do século XVIII Xinjiang não era uma região integrada e com os limites territoriais atuais, além disso o seu controle territorial era dividido entre muitos governantes locais ou impérios em guerra e durante esse processo foi governada pela dinastia mongol (de 1279-1378) e pela dinastia manchu (de 1644 a 1911). Desse modo, a região era governada por diversos governantes no que hoje são países da ásia Central, partes da China e Tibete (PAUTASSO; NOGARA; SOUZA, 2020; MILLWARD, 2007).

Ainda no século XVIII, durante a dinastia Quing (1644-1912) e subsequentemente as autoridades chinesas buscaram expandir o potencial agrícola da Bacia do Tarim. Ainda durante a Era Qing a regulamentação do comércio fez com que os comerciantes chineses fossem favorecidos, assim como um incentivo para o comércio. Desse modo, durante o final da dinastia Qing e o início da república houve uma maior busca da centralização do Estado

²⁶ Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2020/05/11/t-magazine/the-silk-road.html>>.

²⁷ No original: “[...] trade did continue and for much of this time it was on Chinese terms, with the Chinese demanding payment for their goods in the form of silver.”

chinês e a busca de assimilar e não deixar de lado os grupos não-Han. A busca da integração de Xinjiang com o centro da China passa a ser mais latente e há a consolidação do controle sobre a região por um período prolongado. O local teve um período de isolamento e até certa medida independência em 1839 durante a Guerra do Ópio²⁸, mas somente se tornou província em 1884. A região ainda autônoma da República da China durante a maior parte do período de 1911-49 sofreu com diversos embates, guerras e tentativas de estabelecimento de uma República independente do Turquestão Oriental em 1933 e 1944, que foi ineficaz (MILLWARD, 2007; MACKERRAS, CLARK, 2009; PAUTASSO; NOGARA; SOUZA, 2020; CLARKE, 2016).

Devido a isso, “Xinjiang durante o período de 1911-49 esteve clara e intimamente ligada tanto à política externa da República da China (especialmente a relação sino-soviética) quanto ao ambiente geopolítico da Ásia Central” (MACKERRAS, CLARK, p.37, 2009, tradução nossa²⁹). Isso se deve, pois a percepção de uma Xinjiang integrada junto a visão do *Kuomintang*³⁰ de que a restauração de todos os territórios “perdidos” da China poderia garantir a segurança do Estado chinês, levou a uma série de estratégias e abordagens dentro da região e em sua abordagem de política externa. Além disso, a região foi após o fim da dinastia Qing comandada por líderes militares autônomos que tinham alianças com a União Soviética e mais a frente com o Kuomintang. Esses líderes foram derrotados em 1949 pelos comunistas através da Revolução do Partido Comunista da China (PCCh). Nesse período, apesar da China reforçar que desde a dinastia Han (206 aC-24 dC) Xinjiang é uma parte inseparável da nação chinesa multiétnica unitária há indicações que muitas vezes a região permaneceu fora do domínio chinês. Isso ocorreu, pois, a região é uma "encruzilhada" geopolítica da eurásia já que faz fronteira com Rússia, Mongólia, as repúblicas da Ásia Central, Afeganistão e Paquistão, e junto a diversos domínios etnoculturais dos turcos e mongóis houve períodos descontínuos de controle chinês. E assim, com toda perspectiva de pertencimento da região ao Estado chinês, a partir de 1942 houve um encorajamento para o “Movimento de Desenvolvimento do Noroeste” e conseqüentemente levou mais camponeses de etnia Han

²⁸ A Guerra do ópio decorreu da comercialização de ópio para Grã-bretanha os portos de Catão, a China proibiu essa atividade confiscasse o ópio britânico e decorrente a isso a Grã-bretanha declarou guerra à China (BEECHING, 1975)

²⁹ No original: “Xinjiang over the 1911-49 period was clearly and intimately linked to both the foreign policy of the Republic of China (especially the Sino-Soviet relationship) and the geopolitical environment of Central Asia.”

³⁰ É um partido nacionalista chinês que governou de 1928 até 1949

³¹para a região (MACKERRAS, CLARK, 2009; PAUTASSO; NOGARA; SOUZA, 2020; CLARKE, 2016).

De fato, quando Xinjiang em 1949 quando libertada desses embates e disputas pelo local e com uma maior liberdade se tornou uma província subdesenvolvida em relação às outras, dividida, com etnias ligadas mais aos traços muçulmosdo que aos Han. Ressalta-se o povo Uigur, que é uma minoria étnica turca que se espalha pela Ásia central e vive principalmente na China, com grande concentração na região de Xinjiang. No início do século XX, com a queda da dinastia Qing, a república da China mudou nomes de lugares turco-mongóis em seus mapas de Xinjiang e os substituiu por antigos nomes chineses para a região (MILLWARD, 2007; MACKERRAS, CLARK, 2009; BBC, 2009).

Assim, percebe-se que desde o final da dinastia Qing e futuramente com o partido comunista Chinês (PCCh) que há o desejo e percepção da manutenção do estado unitário da China tanto no sentido político quanto geográfico. Desse modo, entre 1949 e 1976 houve movimentos da política chinesa em relação à administração interna de Xinjiang e às suas relações exteriores que refletem nesse objetivo de integração. Um primeiro movimento foi entre 1949e 1955 onde a capital chinesa aplicou estratégias para consolidar e estabelecer um maior domínio na região ao mesmo tempo que suas relações exteriores em Xinjiang, que foram estruturadas em torno de uma abordagem cautelosa e hesitante nas relações com a União Soviética. É notório que desde o estabelecimento da República Popular da China em 1949 há a busca da integração de Xinjiang ao estado chinês, já que não é apenas uma consolidação de controle territorial e a soberania da China sobre a região, mas também uma forma de incorporar a política, economia e cultura de 12 grupos étnicos não han (CLARKE, 2016; MACKERRAS, CLARK, 2009). Desse modo, se declarando um Estado multinacional e com iminência de ser fragmentada, em 1952 houve um princípio para implementar a Autonomia Regional das Minorias Étnicas, que veio a ser conclusiva em 1954 quando:

[...]o Congresso Nacional do Povo aprovou o sistema de autonomia regional para as minorias étnicas na Constituição da República Popular da China. Nesse contexto, foram estabelecidas as regiões autônomas, sendo a primeira a da Mongólia Interior, ainda em 1947, seguida pela Região Autônoma Uigur de Xinjiang (Xinjiang Uighur Autonomous Region - XUAR), em 1955, as de Guangxi e Ningxia, em 1958, e do Tibete, em 1965 (PAUTASSO; NOGARA; SOUZA, p.31, 2020)

Apesar dessa autonomia das regiões, o governo Chinês continuou a repressão a qualquer outro foco de poder que pudesse surgir e tomar o controle, incluindo as minorias

³¹ É o maior grupo étnico prevalecente no país.

étnicas e religiosas. Já o segundo movimento ocorreu entre 1956-1976 foi caracterizado por uma abordagem centrada na acelerar a integração política, econômica e social de Xinjiang com o resto do país. Suas relações exteriores nesse momento seguiam em um movimento de anular qualquer influência da União Soviética (URSS) nos assuntos da região (MACKERRAS, CLARK, 2009; PAUTASSO; NOGARA; SOUZA, 2020; MILLWARD, 2007).

O afastamento entre China e a União soviética nesse período corroborou para uma maior influência e controle chinês na região apesar de uma melhora nas relações sino-soviéticas no final dos anos 1980, mas em 1991 houve uma preocupação mais intensificada com a segurança nacional que se deu devido ao colapso da URSS e a expansão dos grupos fundamentalistas islâmicos que tiveram apoio dos Estado e Paquistão para refrear a URSS, na Ásia Central. Esse temor ocorreu pois os povos minoritários presentes na região da fronteira têm uma maior aproximação sanguínea, linguística e religiosa com os povos da Ásia Central e Turquia. (PAUTASSO; NOGARA; SOUZA, 2020; MILLWARD, 2007).

Outros pontos passaram a ser preocupantes na região, pois “a partir da década de 1990 foi criada uma série de organizações políticas e não-governamentais alinhada às reivindicações separatistas em Xinjiang” (PAUTASSO; NOGARA; SOUZA, p.31, 2020). Dentre essas organizações podem ser citadas a *East Turkistan Islamic Movement* (ETIM) patrocinada pela CIA³² e formada por fundamentalistas islâmicos uigures e outros países feitos de “*puppet-state*”³³, como a Turquia que tem um sentimento pan-turco e panislâmico. Desse modo, movimentos separatistas, assim como as organizações financiadas em diversos momentos pelos Estados Unidos, ocorriam pela Ásia Central através de intermediários turcos, paquistaneses e sauditas já que eles detêm similaridade linguística e cultural, assim como os Uigures em Xinjiang (BANDEIRA, 2014). Desse modo, as rebeliões e movimentos de independência dos povos turco-muçulmanos ocorridos na região entre o século XIX até meados do século XX eram frequentes e com grande influência externa da Ásia Central, Rússia e União Soviética. E na tentativa de administrar esses empecilhos houve a aplicação da “[...] ‘abertura dupla’: integrar simultaneamente Xinjiang com a Ásia Central e a China propriamente dita em termos econômicos e estabelecer segurança e cooperação com os vizinhos da Ásia Central da China.” (CLARKE, p. 304, 2016, tradução nossa³⁴).

³² Agência Central de Inteligência dos Estados Unidos

³³ É a denominação de um Estado fantoche que se denomina independente, mas na verdade é completamente dependente de um poder externo e sujeito às suas ordens.

³⁴ No original: “[...] “double-opening” approach: to simultaneously integrate Xinjiang with Central Asia and China proper in economic terms and to establish security and cooperation with China’s Central Asian neighbors”

E ainda em uma tentativa de tentar apaziguar as investidas Estadunidenses através desses grupos separatistas e terroristas, guerras irregulares na Ásia Central, intervenção da mídia e ações de desordem, Jiang Zemin (presidente chinês), em 2000, estabeleceu o Desenvolvimento do Grande Oeste (GWDS) a fim de criar uma maior relação com seus países vizinhos na Ásia Central, através de um corredor comercial e energético. Além disso, o GWDS era uma tentativa chinesa de melhorar os padrões de vida, infraestrutura e relações étnicas em suas regiões fronteiriças. Nesse discurso as nacionalidades minoritárias eram um grupo-alvo nas declarações oficiais e esse desenvolvimento considerava a região de Xinjiang uma base industrial e agrícola; Também pode ser mencionado que a Organização da Cooperação de Xangai (OCX), que em 2001 com intuito prioritário de conter o separatismo, terrorismo e fundamentalismo na Guerra Global ao Terror, e com a Rússia, Cazaquistão, Quirguistão, Uzbequistão e Tadjiquistão, buscou conter o aumento de grupos extremistas na Ásia Central, a fim de buscar um maior controle na região. Em 2007, campos de treinamento do ETIM ao redor de Xinjiang foram desmantelados pelo governo chinês (BANDEIRA, 2014; PAUTASSO; NOGARA; SOUZA; HAYES, 2015).

Essas constantes revoltas na região levaram o aumento do interesse externo na política doméstica na fronteira. Isso pôde ser observado em maior escala em julho de 2009, na capital (Urumqi) onde após as decorrentes repressões e incidentes terroristas começaram a chamar atenção de muitos observadores externos, inclusive do mundo muçulmano. Isso se deve pela ligação do povo uigur, maioria da população de Xinjiang, com os muçulmanos. Em 2014 houve um aumento da atenção chinesa, pois grupos terroristas islâmicos tinham críticas à China e o Partido Islâmico do Turquestão (TIP) e o Estado Islâmico do Iraque e do Levante (ISIL) identificaram a China como alvo da jihad. A ISIL, no mesmo ano, discursou e

[...] não apenas convocou os muçulmanos chineses a se juntarem à causa do ISIL, mas também ameaçou tomar o território de XUAR. Ele identificou o Turquestão Oriental (XUAR) como uma parte historicamente legítima do califado ISIL, referindo-se à posição central da região na Ásia Central islâmica (HAYES, p.7, 2015, tradução nossa³⁵).

Xinjiang, conhecida como XUAR, entra novamente em pauta histórica por esses grupos e documentos de registro do ISIL identificam combatentes uigures, da China, que levaram suas famílias consigo para o local e desse modo a estimativa oficial chinesa de que aproximadamente 300 uigures que deixaram a China para lutar contra o Estado Islâmico, é validada. Após isso, um vídeo do grupo afirmando que os descrentes (chineses) ficassem

³⁵ No original: “[...] not only called on Chinese Muslims to join ISIL’s cause, but he also threatened to seize the territory of XUAR. He identified East Turkestan (XUAR) as a historically legitimate part of the ISIL caliphate, referring to the region’s pivotal position within Islamic Central Asia.”

atentos, pois eles estavam se preparando no califado para ir até a região e levantar a bandeira no Turquestão, foi exposto e o governo central chinês se preocupou principalmente devido aos atos de violência na região que naquele momento se espalharam para outras regiões da China, incluindo Pequim (HAYES, 2015).

Desde 1990 a China busca melhorar sua relação com a região autônoma através da entrega de modernização estatal com megaprojetos como oleodutos e gasodutos e desenvolvimentos de infraestrutura que ligam Xinjiang à Ásia Central e meridional. Isso gera desenvolvimento econômico, mas em alguns momentos pode corroborar para uma maior pressão socioeconômica e conseqüentemente algumas tensões. Além disso, ainda houve um aumento do terrorismo que conexão entre os incidentes de terrorismo em Xinjiang e as correntes regionais e globais do islamismo radical. Na tentativa de conter esses ocorridos houve um aumento no orçamento de segurança interna de Xinjiang. Assim, em 2009, com um motim ocorrido em Urumqi (capital da região) causando mais de 200 mortes na região e um orçamento securitário de aproximadamente US\$ 241 milhões, passou a aumentar anualmente em 2014 era aproximadamente US\$ 938 milhões (CLARKE, 2016; JIA, BO, 2014).

O governo chinês acredita que a pobreza e a desigualdade são as culpadas pelo aumento das insurgências em Xinjiang. O presidente Xi Jinping, em seu relatório durante o 19º Congresso do Partido Comunista Chinês, estabeleceu suas prioridades voltadas para o investimento regional, incluindo populações de minorias étnicas, áreas fronteiriças, áreas mais pobres e “antigas áreas de bases revolucionárias”, referindo-se claramente à região de Xinjiang. A China adotou duas medidas para aprimorar a condição financeira de Xinjiang: uma delas diz que a proporção de toda receita gerada pelos negócios do local deve permanecer lá para ser reinvestida na região; por outro lado, esse desenvolvimento só ajudará a China se Xinjiang possuir mais linhas de conexão. Dessa forma, a estabilidade desta região é uma das questões mais importantes para a BRI. Mesmo que as regiões costeiras aumentem suas riquezas, uma província sem litoral, a quilômetros de distância da capital, pode ser capaz de desestabilizar o país inteiro (WARREN, 2019).

Também vale ressaltar que nessa busca de preencher a lacuna de desenvolvimento nas regiões ao noroeste do país, a China, em seu 13º plano Quinquenal de Desenvolvimento Econômico e Social (2016-2020) fez progresso nas regiões autônomas Mongólia Interior, Guangxi, Tibete, Ningxia e Xinjiang; e nas províncias multiétnicas Guizhou, Yunnan e Qinghai. Desse modo: “[...]o padrão de vida das pessoas continuou a subir: a população vivendo na pobreza caiu de 31 milhões em 2012 para 10 milhões, e a taxa de pobreza caiu de

34% para 6%” (ONU, s/p, 2018, tradução nossa³⁶). Além disso, em geral nos últimos 40 anos o número de pessoas na Linha Internacional de Pobreza caiu cerca de 800 milhões, o que significa três quartos da redução global do número de pessoas vivendo em extrema pobreza (WORLD BANK, 2022).

Esse progresso é notório através das concessões financeiras à Xinjiang. Em 2016, Pequim viabilizou 110 bilhões de yuans para o financiamento da região destinados à melhora dos meios de subsistência, sendo alocados para 100 projetos em toda a região. Cerca de 10.000 aldeias na região receberam 500.000 yuans para o alívio da pobreza em 1.200 aldeias pobres e 24 bilhões de yuans foram usados para construir casas para 300.000 pastores rurais. Essas medidas são oportunas e necessárias, pois são voltadas para a redução da pobreza e melhoria da segurança humana (HAYES, 2015).

Assim, atualmente a província de Xinjiang é uma região autônoma da China e se encontra ao noroeste do país. Faz fronteira com as províncias chinesas de Qinghai e Gansu, a Região Autônoma do Tibete ao sul, Afeganistão e o território da Caxemira ao sudoeste, Quirguistão e Tadjiquistão ao oeste, Cazaquistão ao noroeste, Rússia ao norte e Mongólia ao nordeste (HSIEH; FALKENHEIM, 2019). Toda sua rede de transporte e instituições governamentais operam no horário de Pequim, mesmo que a região seja tenha o horário de duas horas a menos que a capital, desse modo a população local deixa indicado em suas negociações e compromissos o horário que está usando (DILLON, 2004). A região tem área de 1.664.900 quilômetros quadrados e faz com que ela seja “[...] do tamanho da Grã-Bretanha, França, Alemanha e Espanha – ou Texas, Califórnia, Montana e Colorado – juntos.” (MILLWARD, p. 4, 2007, tradução nossa³⁷). Assim, Xinjiang ocupa um sexto do território total da China, mesmo que só possuísse até 2000 apenas 1,5% da população do país. (MILLWARD, 2007).

A China, na região desde 1949, tem buscado integrar a economia regional de Xinjiang à economia chinesa e esses esforços têm sido acompanhados por um grande crescimento da população de etnia Han (chinesa) na região. Essa passou por um aumento populacional estável e em 2020 possui uma população de 25,85 milhões, ocupando assim a região com o quarto maior crescimento populacional na China. Quase 60% dessa população é composta por minorias étnicas (Uigures, mongóis, huis, cazaques, quirguizes, xibes, tadjiques, uzbeques, russos e tatares) e a etnia Uigur aumentou 3,28 milhões em 20 anos (2000-2020)

³⁶ No original: “[...] people’s living standards continued to rise: the population living in poverty went down from 31 million in 2012 to 10 million, and the poverty rate dropped from 34 per cent to six per cent”

³⁷ No original: “is the size of Great Britain, France, Germany and Spain—or Texas, California, Montana and Colorado—combined.”

representando assim uma taxa de crescimento maior que o total de minorias étnicas que vivem na China. Os Uigures se originaram nas terras centrais da Mongólia, essas tribos denominadas *Uyghur* têm características turcas, ou seja, escreviam e falavam um idioma semelhante ao turco, tinham características físicas semelhantes ao mesmo, maniqueístas, era um povo nômade que se dedicava à agricultura, sendo assim, uma parte importante da população histórica de Xinjiang (XINHUA, 2021; VIEIRA, 2020; MILLWARD, 2007; HSIEH; FALKENHEIM, 2019).

Xinjiang é uma região estratégica pois há uma riqueza de recursos naturais e em depósitos de gás natural, urânio e fontes minerais, além de uma grande reserva de petróleo e gás natural (BANDEIRA, 2014). A região fornece e é “[...] responsável pela produção de um terço do petróleo, dois terços do carvão, um terço do algodão e de 8% das reservas de ouro, jade e outros metais preciosos da China [...]” (VIEIRA, p.281, 2020). Há mais de 122 minerais descobertos na região e vários desses são as maiores reservas de toda a China, como berílio e moscovita (CHINA, s/a). Na região se encontra a bacia do rio Tarim, com 88 milhões de metros cúbicos e diversas geleiras que são de suma importância para recursos hídricos. A região tem quase 50% de terras para o desenvolvimento de agricultura, pecuária e silvicultura, além de florestas para a extração de madeira. Através disso, é nítida a necessidade chinesa de estabelecer um controle sobre a região para buscar sua segurança energética, principalmente devido a Xinjiang deter quase 40% de reservas de carvão, uma das principais matrizes energéticas da China; Ademais, a região possui reservas de gás e petróleo, o equivalente a 30 bilhões de toneladas. (PORTUGAL; SILVA, 2016; CHINA, s/a).

2.1 O sonho Chinês e a Belt and Road initiative

Após o estabelecimento da República Popular da China o sonho chinês (*China Dream*) é o último conceito dentre as políticas de ascensão chinesa. Já na segunda metade do governo de Hu Jintao (2002-2012), ex-presidente chinês, a ideia de *China dream* começou a ser idealizada. Esse sonho era a ideia de uma China moderna e bem-sucedida, e não o sonho de sucesso individual, pois havia a preocupação de restaurar o lugar da China no mundo com foco no desenvolvimento econômico e na elevação do padrão de vida da população. O lançamento real do conceito veio com o presidente Xi Jinping, em 2013 e em seu discurso sobre o conceito, o presidente Xi expressou a busca do rejuvenescimento da nação chinesa ou

o “renascimento” chinês, já mencionado anteriormente pelo ex-presidente, Hu Jintao, a fim de se tornar um país um país rico e poderoso no cenário mundial. O sonho chinês é caracterizado pelo desejo antigo de aumentar o poder econômico e político do país a fim de atingir o status de grande potência. Há a visão de que o conceito deve ser capaz de inspirar os jovens a lutar por uma vida melhor e uma nação mais forte e que é um sonho da nação e de todos os chineses, não somente do Estado. Como parte desse sonho o PCCh criou a BRI. O sonho chinês tem um discurso mais atrativo, pois traz uma nova narrativa para complementar a antiga narrativa de do socialismo com características chinesas e acaba trazendo esperança e inspiração para as gerações mais jovens mais interessadas no futuro a longo prazo (HAYES, 2015; FERDINAND, 2016).

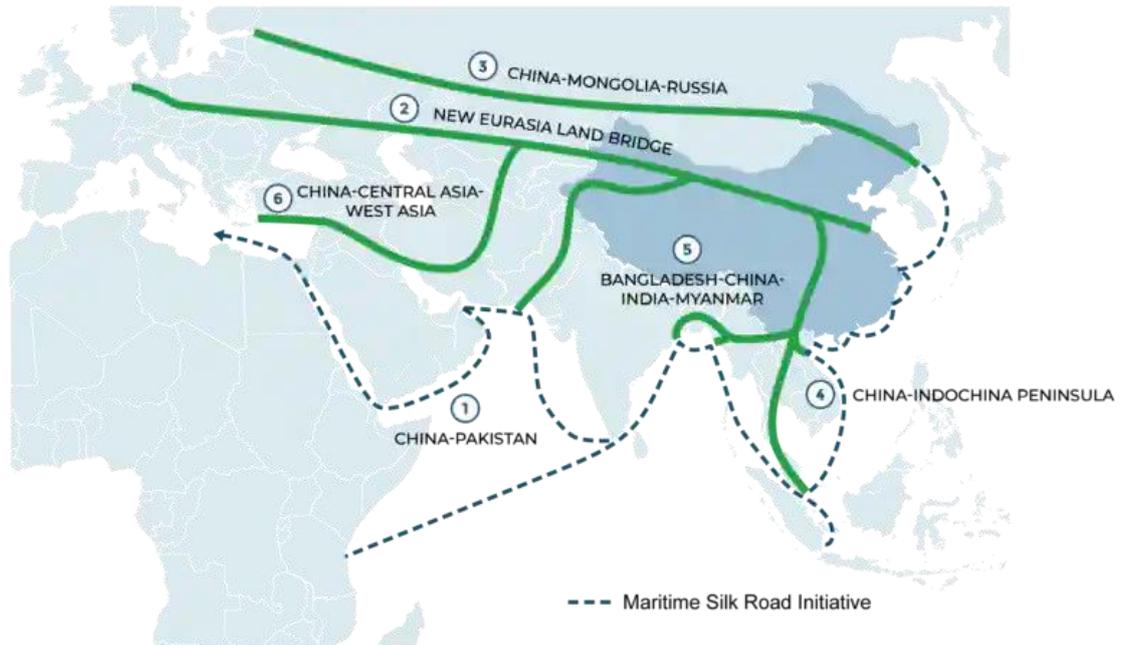
O *China Dream* é sustentado pela crescente confiança sobre as conquistas econômicas chinesas na última década comparado aos países desenvolvidos e em desenvolvimento e isso faz com que essa garantia de confiança avance para para a política externa chinesa e a retórica em torno dela. Assim, com a busca pelo rejuvenescimento e a confiança no sonho chinês a iniciativa da BRI foi pensada. A iniciativa é uma peça fundamental para o projeto de política externa de Xi Jinping a fim de aumentar a influência chinesa em seu entorno regional e além dela. Foi lançada em 2013 e busca a revitalização das antigas rotas de comércio em larga escala do do Velho Mundo, conhecidas como as antigas Rotas da Seda. No início de sua concepção a iniciativa foi denominada One Belt, One Road (OBOR), mas em 2016 houve a mudança de nome, pois incluía muitos cinturões e estradas, que o nome anterior não refletia com precisão. A sua importância e longevidade foi comprovada quando em 2017 a BRI foi colocada na constituição do PCCh. A BRI é uma iniciativa que tem como objetivo aumentar a conexão da Ásia com a Europa, África e Oriente Médio, através de ferrovias, rodovias, portos, redes de energia, gasodutos e sistema de comunicação, enquanto busca através disso o estímulo ao comércio e ao crescimento econômico chinês (XINHUA, 2013; HAYES, 2015; FERDINAND, 2016).

A iniciativa define cinco grandes prioridades: coordenação de políticas; conectividade de infraestrutura; comércio desimpedido; integração financeira; e conexão de pessoas. É um projeto de longo prazo e escala global que não se limita a objetivos econômicos, mas também tem um objetivo de segurança crescente. Com isso, junto aos corredores e a busca de uma maior segurança fez com que uma nova indústria de empresas chinesas de segurança privada esteja se desenvolvendo, fornecendo proteção aos projetos da BRI. Na rota marítima as prioridades de cooperação chinesa estão ligadas ao Desenvolvimento azul e verde, prosperidade voltadas ao oceano, segurança marítima, crescimento inovador e governança

colaborativa (EUROPEAN BANK, s/a; FERDINAND, 2016; MERICS, 2018; UNWTO, s/a).

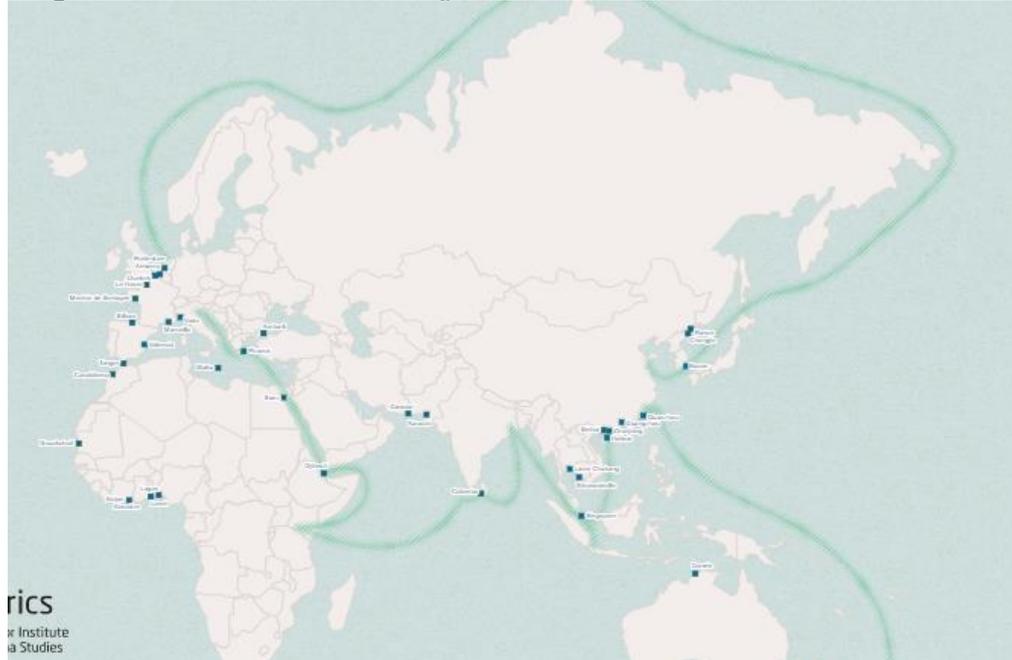
Através dessa revitalização das antigas rotas são idealizados dois corredores para a iniciativa: o Cinturão Econômico (antiga Rotas da Seda) e a Rota da Seda Marítima do Século XXI (antigas redes comerciais do Oceano Índico). O cinturão obteve inicialmente a idealização de seis corredores o Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia, *New Eurasian Land Bridge*, Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental, Corredor Econômico da Península China-Indochina, Corredor Econômico China-Paquistão e Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar; Já a rota marítima em 2017, teve a idealização de 3 *Blue Economic Passages*: a blue economic passage hina – Oceano Índico – África – Mar Mediterrâneo, blue economic passage China – Oceania – Pacífico Sul, blue economic passage China para a Europa pelo Oceano Ártico. (CHATZKY, MCBRIDE, 2019; MERICS, 2018 THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020; UNWTO, s/a).

Imagem 1 - Corredores existentes do Cinturão econômico



Fonte: STANDARD CHARTERED, 2019

Imagem 2 - *Blue Economic Passages* da Rota da Seda Marítima do Século XXI.



Fonte: MERICS (2018)

Com foco desse trabalho no Corredor econômico da BRI, através de uma lente mais detalhista dos corredores pode-se colocar que o Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia (CMREC) foi uma proposta do então presidente chinês, em 2014, em uma reunião trilateral no Tadjiquistão, com três chefes de Estado: Xi Jinping, o presidente russo Vladimir Putin e o presidente mongol Tsakhiagiin Elbegdorj. O plano para o desenvolvimento desse corredor foi assinado em 2016 e foi o primeiro plano de cooperação multilateral a fazer parte da Iniciativa do Cinturão e Rota. A proposta é uma tentativa de alinhar a BRI com a União Eurasiática (proposta russa) e o Steppe Road (Mongólia). O projeto busca os principais pontos de cada Estado e uma oportunidade de desenvolvimento benéfica para todos eles através da promoção da integração econômica regional e aumento da sua competitividade coletiva no mercado internacional. Através dela existe [...] dois pontos principais de tráfego: uma se estende da região chinesa de Pequim-Tianjin-Hebei para Hohhot e depois para a Mongólia e a Rússia; o outro se estende de Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin e Manzhouli, na China, até Chita, na Rússia” (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, s/p, 2020, tradução nossa³⁸). Sua área de cooperação pretende abranger transporte e conectividade; construção de portos e serviços de inspeção e quarentena alfandegária e fronteiriça; capacidade industrial e

³⁸ No original: “two key traffic arteries: one extends from China's Beijing-Tianjin-Hebei region to Hohhot and on to Mongolia and Russia; the other extends from China's Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin and Manzhouli to Russia's Chita.”

investimento; troca; intercâmbios culturais e interpessoais; Proteção Ambiental; e cooperação com regiões adjacentes.

A Nova Ponte Terrestre Eurasiática (NELB) será explorada detalhadamente ao longo deste trabalho e tem ganhado impulso com a BRI, pois este corredor foi inicialmente inaugurado no início da década de 1990. Ela é uma passagem internacional que liga o Pacífico e o Atlântico e sua rota é trilhada da costa chinesa Lianyungang e Rizhao (na China) até Roterdã (na Holanda) e Antuérpia (na Bélgica) através de uma ferrovia de 10.800 quilômetros de extensão que passa pelo Cazaquistão, Rússia, Bielo-Rússia, Polônia e Alemanha. Essa ferrovia atende ao interesse de mais de trinta países das regiões abrangidas. Já existem rotas transcontinentais existentes que serão abordadas no próximo capítulo, pois suas ferrovias passam por Xinjiang (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020).

O Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental (CCWAEC) também será mais bem abordado no próximo capítulo, pois o início do corredor começa em Xinjiang e assim vai da China até a Península Arábica seguindo a trajetória da antiga Rota da Seda. O corredor atravessa a Ásia Central antes de chegar ao Golfo Pérsico, ao Mar Mediterrâneo e à Península Arábica abrangendo 5 países da Ásia Central: Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Uzbequistão e Turcomenistão; e 17 países da Ásia Ocidental abarcando ainda Irã, Arábia Saudita e Turquia (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020).

O Corredor Econômico da Península China-Indochina (CICPEC) é uma conexão terrestre e marítima com vínculos geográficos, culturais e interpessoais, pois a Península da Indochina é um importante elo da BRI. É uma ligação da China à Península e atravessa Vietnã, Laos, Camboja, Tailândia, Mianmar e Malásia. Ele se estende do rio *Delta*, na China, para o oeste ao pela Via Expressa Nanchong-Guang'an e da Ferrovia de Alta Velocidade Nanning-Guangzhou via Nanning e Pingxiang para Hanói e Cingapura. Através desse corredor da BRI busca-se o impulso uma maior proximidade e cooperação da China com os países da ASEAN. Sua área de cooperação pretende abranger a melhor conexão das cidades desta região com uma rede de ferrovias e rodovias para facilitar o fluxo de pessoas, mercadorias, capitais e informações (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020).

O Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) também será abordado melhor no próximo capítulo, devido a sua conexão com Xinjiang, e foi proposto pelo primeiro-ministro chinês, Li Keqiang (2013- atualmente) em 2013. Ele conta com um corredor de 3.000 quilômetros de extensão que se inicia na China (Kashi) e termina em Gwadar, no Paquistão, a fim de conectar o Cinturão Econômico da Rota da Seda ao norte e a Rota da Seda Marítima

do Século XXI ao sul. Sua área de cooperação abarca rede comercial de rodovias, ferrovias, oleodutos e cabos ópticos (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020).

O Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar (BCIMEC) também foi apresentado em 2013 durante a visita de Li a Índia com o objetivo de ligar esses dois grandes mercados e melhorar a conectividade regional. no mesmo ano um plano de estudos conjunto foi assinado por China, Índia, Bangladesh e Mianmar a fim de estabelecer um mecanismo de cooperação. Em 2017, houve um consenso sobre intercâmbios e cooperação em vários setores-chave, como conectividade, energia, investimento e financiamento, facilitação do comércio e investimento em bens e serviços, desenvolvimento sustentável e intercâmbio cultural e interpessoal. O corredor tem objetivo de trazer o desenvolvimento integrado das economias do Sul, Sudeste e Leste da Ásia (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020).

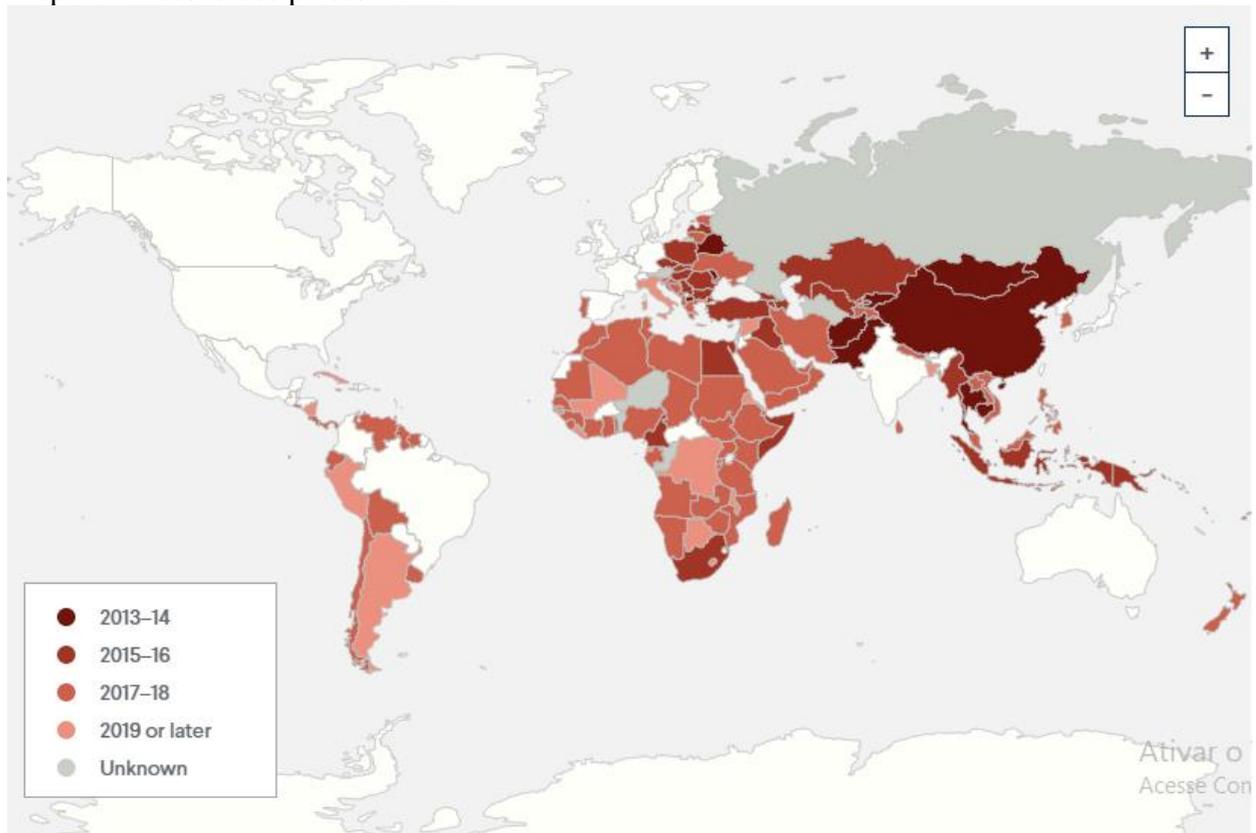
Mesmo com esses corredores definidos há uma constante expansão do escopo geográfico, fazendo com que as regiões-alvo da iniciativa em 2013 já tenham sido ampliadas tanto ao longo das rotas históricas terrestres (como a antiga Rota da Seda) quanto das rotas marítimas entre a China e a Europa. Um exemplo é o anúncio de uma nova rota denominada Rota da Seda Polar que em seu 14º Plano quinquenal discursou a favor de uma aproximação pragmática no Ártico a fim de expandir parcerias econômicas locais, desenvolvimento de infraestrutura, indústrias extrativas (incluindo combustíveis fósseis) e corredores marítimos como cruciais; Uma expansão da iniciativa para a América Latina, através de um convite de Xi Jinping durante a II Reunião Ministerial do Fórum China-Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos. Há assim a busca de uma participação ativa desses países na BRI, principalmente visando o fato de vários países latino-americanos serem o primeiro ou segundo maior parceiro comercial chinês. Ainda segundo o presidente Xi a China “considera que os países da América Latina e do Caribe fazem parte da extensão natural da Rota Marítima da Seda e são participantes indispensáveis na cooperação internacional da Cinturão e Rota” (CARVALHO, s/p, 2019). Assim, é visto um esforço de que a iniciativa se torne um veículo para estruturar e comercializar sua política externa (MERICS, 2018; CARVALHO, 2019; LANTEIGNE, 2022).

Até dezembro de 2022, cerca de 147 países assinaram acordo de cooperação ou indicaram interesse de fazer parte da BRI. Isso indica que dois terços da população mundial e 40% do PIB global estão representados na iniciativa. Quanto à participação dos países é possível notar (Imagem 2) que as regiões com mais adesão de 2013 até 2014 foram as regiões Leste Asiático, Pacífico, Europa e Ásia Central. Ao todo são 25 países do Leste Asiático e

Pacífico, 35 países da Europa e Ásia Central, 20 países da América Latina e Caribe, 18 países do Oriente Médio e Norte da África, 6 países do sul da Ásia e 43 países da África Subsaariana. (NEDOPIL, 2023; COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS, 2023).

Através dessas regiões é possível separar os países através de grupos de renda alta, renda média alta, renda média baixa e renda baixa. Assim, no Leste Asiático e Pacífico a maioria dos países que aderiram a BRI são do grupo de renda média baixa e em menor medida de alta renda; Já na Europa e Ásia Central a maioria dos países são de renda média alta e renda Alta com 5 países de renda média baixa e 1 de baixa renda; Na América Latina e Caribe a maioria dos países é de renda média alta, seguido de renda alta e 3 países de renda média baixa; No Oriente Médio e Norte da África a maioria é renda alta, seguido de renda média alta e baixa e 2 de renda baixa; No sul da Ásia a maioria é renda média baixa e baixa renda, somente 1 sendo renda média baixa; E na África Subsaariana a maioria dos países são de renda baixa e renda média baixa com apenas 5 países renda média alta (COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS, 2023). Desse modo, é possível observar que em algumas regiões os membros que aderiram à BRI não têm renda alta e em sua maioria são de renda média alta ou baixa. De janeiro até Julho de 2022 os principais países da BRI que receberam investimentos foram Cingapura, Indonésia, Paquistão, Malásia, Emirados Árabes Unidos, Tailândia, Vietnã, Camboja, Laos e Bangladesh (MOFCOM, 2022). Os mercados emergentes e em desenvolvimento são onde se encontram a maior concentração de projetos de energia da BRI, mas países desenvolvidos, com economias mais avançadas, também recebem apoio no mercado de energia já que tem a promessa de investimentos mais seguros, tecnologia e confiabilidade das empresas chinesas (MERICS, 2019).

Mapa 4 - Adesão dos países a BRI



Fonte: Council on Foreign Relations, 2023

Em janeiro de 2021, um *White paper* para a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento trouxe à luz a maior necessidade de alinhamento entre a cooperação internacional para o desenvolvimento (IDC) e iniciativas como a BRI. Este *White paper* abre a perspectiva para que a BRI inclua programas mais brandos de compartilhamento de conhecimento e capacitação, financiados por ajuda externa para complementar a infraestrutura pesada e projetos industriais financiados pelo comércio. Isso também corrobora com a fala de xi, em 2019, no 2º Fórum do Cinturão e Rota com o objetivo de alinhar a iniciativa com projetos de infraestrutura mais limpos, verdes e de alta qualidade, mas que sejam sustentáveis, acessíveis e inclusivos. Ele elucida ainda que estes esforços deve ser em conjunto com associações industriais, bancos e empresas chinesas para anteciparem a abordagem dos riscos sociais e ambientais em seus projetos. Isso acaba sendo uma solução para alguns problemas em antigos projetos da BRI como por exemplo o questionamento e resistência de alguns países com a “falta de transparência dos acordos de investimento e empréstimo” ou os impactos sociais e ambientais negativos que a iniciativa possa ter (SHIEH, 2021).

2.2 Dupla circulação e a BRI

Além disso, através desses corredores da BRI a China busca trazer a Economia de Circulação Dual. No 14º Plano Quinquenal (2021-25) há a proposição de incentivo doméstico através da continuidade de políticas que possam se expandir, no caso a dupla circulação. A estratégia foi promovida a fim de contornar a mudança que a relação sino-americana vinha se deteriorando e tornando o ambiente externo menos previsível para a China. Isso poderia se tornar insustentável caso o Estado chinês continuasse contando com a demanda do mercado externo para manter sua manufatura funcionando (UNGARETTI, 2021; TANG, 2020).

A dupla circulação foi proposta em 2020 e essa circulação dual traz dois campos: a economia doméstica e a economia internacional a fim de reequilibrar a matriz econômica da China considerando suas conexões externas. Há um maior foco no mercado doméstico (circulação interna), mas com uma estratégia para se adaptar a um ambiente externo cada vez mais instável e agressivo (NOGUEIRA, 2020; UNGARETTI, 2021; TANG, 2020). Assim, “Espera-se que a China coloque menos confiança em sua estratégia de desenvolvimento orientada para a exportação, ou circulação externa, sem abandoná-la completamente” (TANG, s/p, 2020, tradução nossa³⁹). Desse modo, a expectativa chinesa é de formar gradualmente um novo modelo de desenvolvimento onde a circulação doméstica seja a principal com um papel predominante. A China analisará o seu mercado interno para buscar o potencial deste e contar com a inovação local para alimentar o crescimento, pois envolve explorar um grande mercado doméstico de 1,4 bilhão de consumidores. (TANG, 2020).

Esse modelo não determina uma China fechada completamente para o mundo exterior, apesar da maior ênfase no mercado doméstico e na autossuficiência em alguns setores, e sim a busca de uma maior abertura. Assim, segundo o Plano Quinquenal, o comércio interno e externo será colocado sob o mesmo sistema regulatório, mesmos conjuntos de leis e regulamentos, qualificações comerciais e padrões de qualidade. Há a colocação da garantia de que os produtos do mercado interno sejam das mesmas linhas de produção e atendam aos mesmos padrões para que possam alcançar a mesma qualidade dos produtos exportados. Nisso, é possível observar a promessa chinesa de que através da dupla circulação haja a ênfase de se tornar global, fazer uso efetivo de recursos, fatores de produção e mercados globais por meio de investimentos de alto nível e melhoramento dos mecanismos de

³⁹ No original “It is expected to see China place less reliance on its export-oriented development strategy, or external circulation, without abandoning it altogether.”

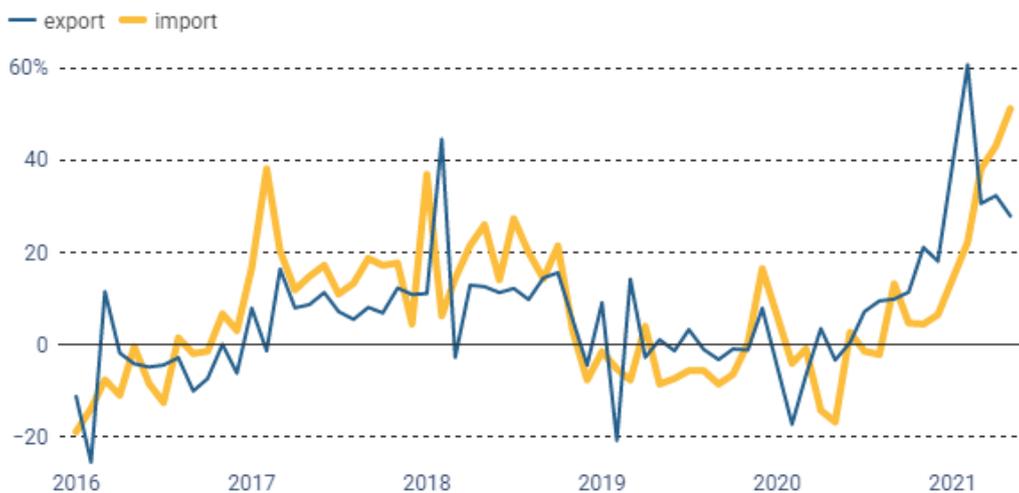
segurança para cadeias industriais e de suprimentos para aumentar a competitividade industrial, assim como efetuar uma melhoria geral nos serviços de investimento estrangeiro (CHINA, 2022; TANG, 2020)..

Após o anúncio da estratégia econômica da dupla circulação, o governo chinês a descreveu como um meio de construir um mercado interno mais consolidado enquanto promove o consumo de mais amplo e abrir novos espaços para investimentos. Desse modo, melhorar a eficiência doméstica faz com que haja uma maior margem de manobra para eventuais medidas de contenção que possam vir do exterior, a fim de reduzir a distorção do mercado e destinar mão-de-obra, terra e recursos financeiros para áreas de maior produtividade (TANG, 2020). A busca dessa estabilização da circulação interna e externa pode ser observada através de seu comércio (gráfico 1):

Gráfico 1 - Crescimento do comércio da China, mensal

China's trade growth, monthly

In US dollar terms



Note, Jan-Feb 2020 & 2021 totals are combined

Source: General Administration of Customs

SCMP

Fonte: TANG, 2020

Através do gráfico e de declarações do governo chinês é possível observar que a estratégia de dupla circulação irá guiar as políticas econômicas chinesas nos próximos anos, mas apesar de ter seu alicerce no consumo doméstico, a mesma não se afastará do mercado internacional. Na verdade, a estratégia junto a BRI busca reduzir as barreiras para investidores e motivar a garantia de novos pactos comerciais regionais. Isso trará uma articulação cada vez maior de estratégia em políticas específicas e mudanças de projetado para o setor estatal isso é

explícito em seu Plano Quinquenal da dupla circulação quando há ênfase no documento da busca do avanço na construção de mecanismos de cooperação de investimento multilaterais e bilaterais a fim de melhorar políticas e sistemas de serviços para promover o investimento no exterior (TANG, 2020; CHINA, 2022).

Também é possível observar que na circulação externa apesar de ter resultados expressivos, durante a pandemia da COVID-19 o cenário internacional foi ofuscado. A comercialização de bens de importação e exportação, no PIB, chegou ao topo em 2006, com 64%, mas em 2020 chegou ao seu menor valor, 34%. Isso fez com que a China se tornasse mais aberta para o comércio e a diversificação do comércio ocorreu conforme planejado com a BRI. Nos países da iniciativa o volume de comércio cresceu significativamente e chegou a US\$ 1,6 trilhão em 2021, o dobro do comércio com os países da Associação das Nações do Sudeste Asiático que alcançaram US\$ 878 bilhões. Desse modo, a dupla circulação é um empenho da China para reequilibrar a sua economia e reduzir a sua dependência da exportação e do investimento em ativos fixos, que se tornaram insustentáveis para impulsionar o crescimento. Devido a pandemia pode ser um processo mais lento, mas continua a fazer progresso (HUANG, 2022).

2.3 Financiamentos e investimentos da Belt and Road Initiative e suas regiões

Na BRI há apoios financeiros para o incentivo da construção dos projetos e há o constante fluxo de financiamentos no projeto provenientes do Governo chinês. Dentre esses, pode-se destacar que, em 2014, US\$ 40 bilhões de dólares e 100 bilhões RMB foram para a criação do ‘Fundo da Rota da Seda’, que é um “[...] suporte de investimento e financiamento aos projetos de construção da infraestrutura, exploração de recursos e cooperação industrial nos países situados ao longo do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século 21” (葡文, s/p, 2017). Esse fundo é uma ordem econômica e financeira internacional complementar com outros bancos de desenvolvimento multilaterais regionais e globais para viabilizar ajuda econômica, e segundo a China, é uma oportunidade de desenvolvimento para os países que estão nessa interconectividade da rota. A participação de seus investidores pode ser dada por investidores asiáticos ou não e tem como finalidade de ajudar no desenvolvimento de infraestrutura do cinturão econômico. Esse fundo demonstrou a seriedade do compromisso chinês com o projeto da BRI. A contribuição de capital do Banco

se dá pela Administração Estatal de Câmbio, através da *Chinese Parasol Investment Holding Company Ltd*, com 65% do capital; *China Investment Corporation (CIC)*⁴⁰, através da *Seres Investment Co., Ltd.*, com 15% do capital; *China Development Bank*, através da *China Development Capital Co., Ltd* com 5% do capital; e *Export-Import Bank of China* ⁴¹com 15% do capital;(CLARKE, 2016; 葡文, 2017; MERICS, 2018; SILK ROAD FUND, s/a).

Outro mecanismo possível para apoio financeiro para a BRI e para a Ásia é o Banco Asiático de investimento e infraestrutura (AIIB). Ele começou a operar em 2016 e é composto por 57 fundadores, sendo 37 regionais e 20 não regionais. O fundo do AIIB contribui com 100 bilhões de dólares, com 30 bilhões subsidiados pela China, sendo assim é uma alternativa de banco multilateral que financia projetos de infraestrutura na região, principalmente aqueles acordados dentro do escopo da BRI. No ano de sua abertura já contava com mais de 100 países membros que aderiram ao banco (sendo mais da metade membros da BRI) e a operar 9 projetos de energia, transportes e infraestruturas urbanas com o empréstimo de 1,73 milhões de dólares. Em 2017, o banco operou em 16 projetos, incluindo aqueles relacionados à tecnologia de comunicações, e forneceu empréstimos de 2,5 bilhões de dólares em países como Azerbaijão, Índia, Bangladesh, Paquistão, Mianmar, Tadjiquistão, Indonésia, Omã e Geórgia. Estimava-se que até o final do mesmo ano o valor chegasse a US\$ 4 bilhões, o que de fato ocorreu, pois em 2018, mais de 35 projetos em setores de transporte, energia, telecomunicações, desenvolvimento urbano e outros foram financiados com mais de 7,5 bilhões de dólares em empréstimos e outros investimento de 40 bilhões de dólares (AIIB, s/a; ARIS, 2016; LIU, XU, FAN, 2020 STANDARD CHARTERED, 2019; SHEPARD, 2017).

Vale ressaltar que o AIIB e a BRI se encontrarão em muitos projetos e mediações críticas já que o banco “além do financiamento direto de alguns projetos BRI ou relacionados ao BRI, as usinas de energia e infraestrutura de transporte nas quais o AIIB está investindo atualmente ajudarão muitos projetos BRI – e vice-versa” (SHEPARD, s/p, 2017, tradução nossa⁴²). Porém, o AIIB não fará parte de todos os projetos, como pode ser visto trecho do Cazaquistão da Rodovia Europa Ocidental-China Ocidental, que foi financiado pelo Banco

⁴⁰ Foi fundado em 2017 e como um fundo soberano chinês, constituído com bases nas leis chinesas, a fim de criar uma diversificação cambial e uma melhor gestão das reservas chinesas. Tem um capital de aproximadamente U\$ 200 bilhões de dólares (CHINA INVESTMENT CORPORATION, s/a).

⁴¹ É um dos três principais bancos institucionais chineses, fundado em 1994. É o responsável por financiar políticas do Estado nas indústrias, comércio internacional, na economia e na promoção de exportação. O banco tem subordinação ao conselho de Estado chinês (EXIM BANK, s/a)

⁴² No original: “Beyond the direct funding of some BRI or BRI-related projects, the power plants and transportation infrastructure that the AIIB is currently investing in will assist many BRI projects — and vice versa.”

Mundial, mas servirá como a estrada predominante da BRI no corredor central. Ou seja, outros bancos como muitos dos grandes projetos de infraestrutura do Banco Mundial, do Banco Asiático de Desenvolvimento e do BERD serão sobrepostos à BRI. Muitos outros projetos de desenvolvimento dos grandes bancos multilaterais, iniciativas governamentais podem ser vistas na tentativa de desenvolver, interconectar e fortalecer economicamente essa conexão na faixa terrestre da Europa Ocidental aos trechos mais distantes da Ásia, mas a BRI é maior e um dos maiores esforços de desenvolvimento já visto (SHEPARD, 2017).

Houve um memorando de entendimento (MOU) de colaboração com a BRI, assinado em 2017, com os bancos multilaterais de desenvolvimento (MDBs): The Asian Development Bank, The Asian Infrastructure Investment Bank, The European Bank for Reconstruction and Development, The European Investment Bank, The New development bank, The World Bank Group. Esses apontaram seus interesses em comum com a iniciativa e sua busca de promover a conectividade das regiões asiática, europeia e africana; estabelecer e fortalecer parcerias entre os países das rotas da BRI; e realizar o desenvolvimento diversificado, independente, equilibrado e sustentável nos países envolvidos. Através disso, os MDBs se comprometeram a promover o desenvolvimento sustentável e inclusivo, contribuindo para a melhoria dos padrões de vida e redução da pobreza nos países membros da BRI (NEW DEVELOPMENT BANK, 2017). Os bancos junto ao Estado chinês se comprometeram em suas estratégias de parceria com países ou políticas, programas regionais e sub-regionais a atuar nas áreas de:

(i) Apoio aprimorado a projetos de infraestrutura e conectividade. (ii) Construir mecanismos de financiamento do desenvolvimento estáveis, diversificados e sustentáveis. (iii) Melhoria do clima de negócios. (iv) Fortalecimento da coordenação e capacitação e (v) Apoiar a implementação da agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável, a consecução dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e o Acordo de Paris sobre Mudança do Clima (NEW DEVELOPMENT BANK, p. 2, 2017).

Além disso, de 2013 até 2018 mais de 100 bilhões de dólares foram investidos em projetos de infraestrutura dentro da BRI. Mas apesar de todo esse investimento, ainda há alguns pontos de ressalva para alguns países já que “os níveis excessivos de dívida de muitos países-alvo que recebem empréstimos chineses, [...] geraram preocupações sobre a sustentabilidade financeira do BRI e tornaram a mobilização de investimentos privados e empréstimos comerciais uma prioridade para Pequim” (MERICS, s/p, 2018, tradução

nossa⁴³). Esse pensamento vem sendo mudado conforme reuniões e mais projetos saem do papel, mas é um desafio que foi enfrentado pela BRI. Ao longo do início da BRI, conforme os projetos começaram, o interesse de financiamento entre instituições financeiras privadas, chinesas e estrangeiras foi aumentando e há a expectativa de que até 2030 o investimento nos países na BRI chegue a US\$ 300 bilhões. Na região da ASEAN, a presença chinesa cresceu e o investimento estrangeiro direto quase dobrou entre 2014 e 2015.

Há países na BRI que recebem um grande montante de investimento, na Ásia central o Quirguistão recebeu o investimento de US\$ 4,5 bilhões para projetos de estradas, energia e gasodutos. Além disso, há um espaço cada vez maior para a BRI já que: “Espera-se que a Ásia exija US\$ 26 trilhões em investimentos em infraestrutura entre 2016 e 2030, ou US\$ 1,7 trilhão por ano, para manter seu ritmo de crescimento, de acordo com o Banco Asiático de Desenvolvimento - o BRI poderia ajudar a financiar uma parte considerável disso.” (STANDARD CHARTERED, s/p, 2019, tradução nossa⁴⁴). Desde sua criação, em 2013, os compromissos de investimento da BRI acumularam US\$ 962 bilhões com US\$ 573 bilhões em contratos de construção e US\$ 389 bilhões em investimentos não financeiros. Desse modo, através dos investimentos da BRI há o benefício direto para os países em desenvolvimento, mas também pode beneficiar países desenvolvidos através do aumento da demanda por seus bens pelos países membros e China. Em 2022, o financiamento e os investimentos da BRI somaram US\$ 67,8 bilhões (STANDARD CHARTERED, 2019; NEDOPIL, 2023).

A questão energética é importante para a China e é possível observar a preocupação na valorização da cooperação no campo de energia renovável na BRI. Essa cooperação é ainda mais acentuada nos países africanos e da região do Ártico com projetos de usinas de energia renovável já concluídas com financiamentos chineses que chegam a mais de US\$ 20 bilhões. O investimento nas outras fontes energéticas vêm logo atrás da de energia renovável e desse modo o segundo maior investimento são em projetos de geração de energia de combustível fóssil, que somam cerca de US\$ 15 bilhões e logo depois investimentos em *grid investments* com cerca de US\$ 12 bilhões. Desse modo, ainda há financiamentos em usinas a carvão, mas o investimento geral em renováveis é maior, resultado por exemplo de vários grandes projetos hidrelétricos. A relevância de acentuar os investimentos em energia renovável se deve

⁴³ No original: “The excessive debt levels of many target countries receiving Chinese loans have, [...] sparked concerns about the BRI’s financial sustainability and have made mobilizing private investments and commercial lending a priority for Beijing.”

⁴⁴ No original: “Asia is expected to require USD26 trillion in infrastructure investment between 2016 and 2030, or USD1.7 trillion a year, to maintain its growth momentum, according to the Asian Development Bank - BRI could help fund a sizable portion of that.”

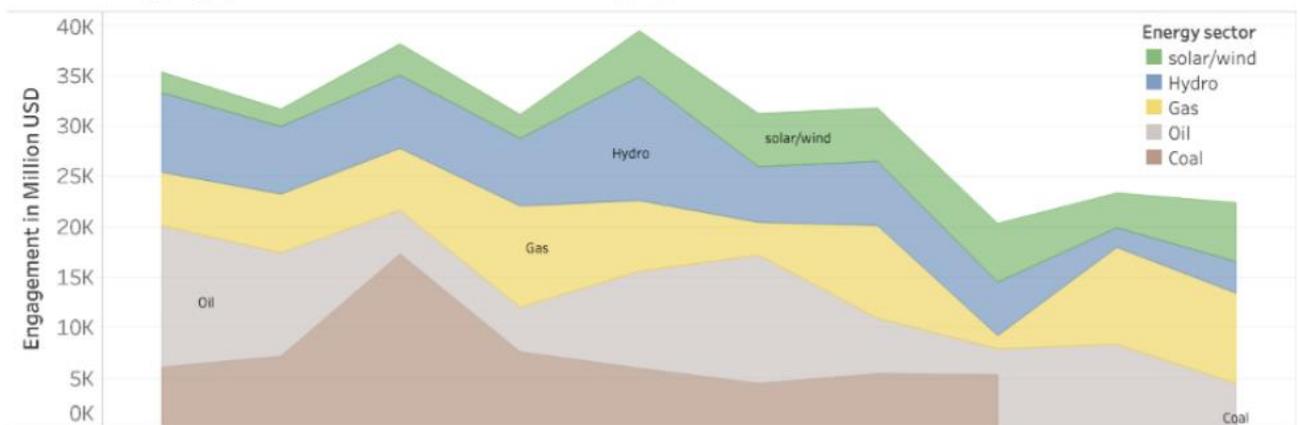
principalmente para honrar o compromisso chinês da Conferência do Clima de Paris para reduzir as emissões domésticas por meio da transição para fontes de energia limpa, incluindo energia hidrelétrica (MERICS, 2019).

Já foi referido que a China ganhou apoio nos mercados de energia das economias avançadas, isso pode ser observado no investimento pesado de empresas chinesas na área de infraestrutura nas redes da Austrália e redes renováveis, como na SP Ausnet, SPI (Austrália) Assets e Pacific Hydro; E também com investimento nas redes renováveis do Sul europeu e energia eólica na Europa Ocidental, com a EDP (Portugal), ADMIE (Grécia), Meerwind (Alemanha), Dudgeon (Reino Unido). Esses IDE e investimentos chineses no setor de energia na BRI são diversificados e em todos os continentes, onde eles somam mais US\$ de 4 bilhões em cada (MERICS, 2019).

Ainda referente à importância do setor, é possível observar que cerca de quase dois terços dos gastos chineses em projetos concluídos são para o setor de energia, que até 2019 somavam US\$ 50 bilhões. Outros setores com forte investimento da BRI são os projetos de transporte, somando US\$ 15 bilhões e a rota da seda digital, somando US\$ 10 bilhões. Projetos em construção, também no setor de energia, têm uma grande ênfase na BRI, assim o Investimento Estrangeiro Direto (IED) recebido neles é semelhante ao dos projetos já concluídos (MERICS, 2019).

Gráfico 2 - Envolvimento chinês em energia na BRI 2013- 2022

Chinese energy engagement in the Belt and Road Initiative (BRI) 2013- H1 2022



Fonte: NEDOPIL. 2023

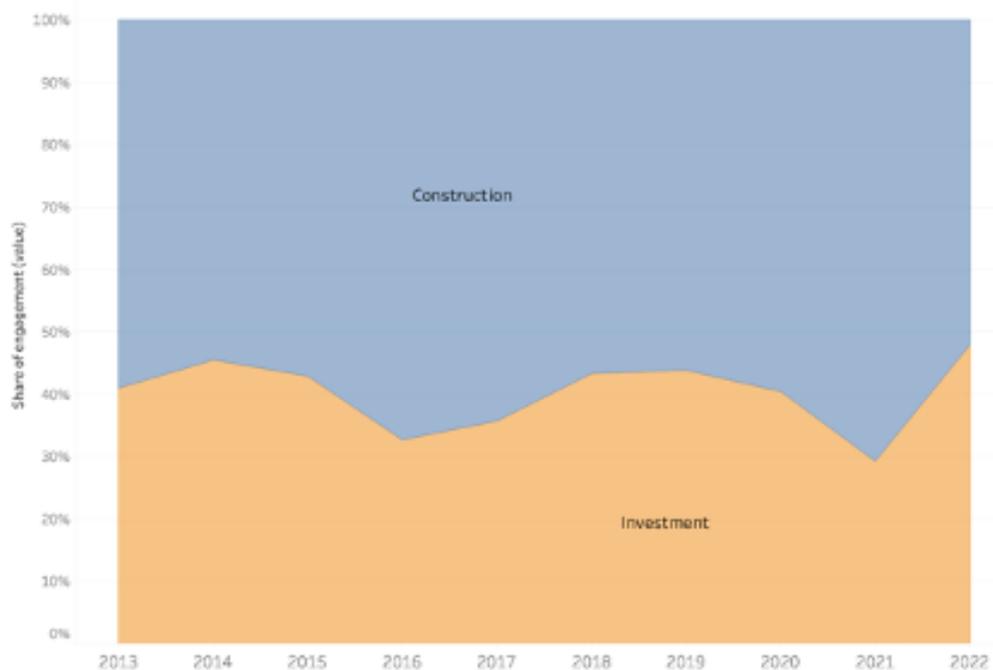
Em 2021, não há um investimento ou projetos em relação à fonte energética do carvão, pois a China anunciou não construir novas usinas a carvão, mas em 2022 alguns novos projetos de energia a carvão parecem progredir, em pequena medida. O investimento e construções relacionadas ao gás em 2020 era consideravelmente pequeno, cerca de 6%, mas

em 2021 e 2022 obteve uma expressividade totalizando, respectivamente, 41% e 40%. (NEDOPIIL, 2023).

Segundo o China Daily (2022), em 2022, empresas chinesas investiram ao longo da BRI em investimentos diretos não financeiros mais de US\$ 19,6 bilhões. Esse dado é considerável e com um aumento 6,5% maior em relação ao ano anterior. Além disso, foram assinados mais de US\$ 98,19 bilhões em novos projetos. Durante os sete primeiros meses de 2022, foram assinados 3.048 novos contratos de projetos com países ao longo da BRI. Ainda nesse ano, pode ser observado (Gráfico 3) que houve a maior participação chinesa na iniciativa por meio de investimentos em comparação, com 48% de envolvimento. Isso demonstra uma grande participação já que em 2021 só houve 29% de envolvimento (NEDOPIIL, 2023; CHINA DAILY, 2022).

Gráfico 3 - Engajamento chinês na BRI de 2013-2022

Chinese engagement in the Belt and Road Initiative 2013-2021

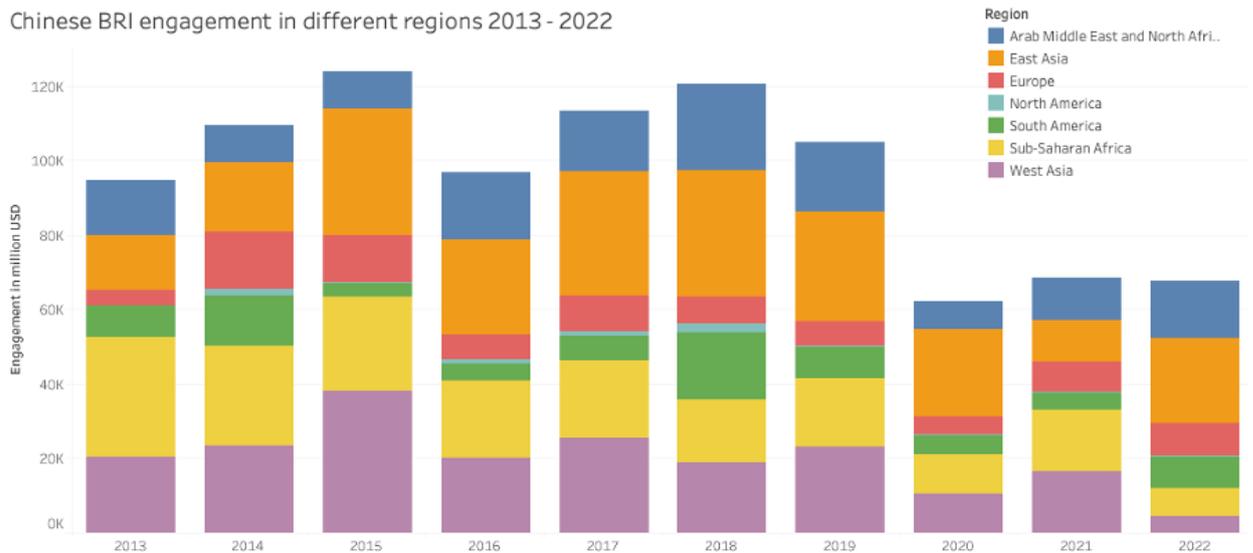


Fonte: NEDOPIIL, 2023

Através de dados é possível observar que os países envolvidos na BRI tiveram uma maior participação chinesa nas atividades de construção e investimentos do que os países que não fazem parte da iniciativa. A diferença é de cerca de US\$ 50 bilhões. Através desse envolvimento também é possível observar (Gráfico 4) que o envolvimento chinês com a BRI no Leste asiático e Oriente Médio obteve crescimento enquanto houve queda nos países da África Subsaariana, Oeste da Ásia e Europa. O Leste asiático teve um aumento de contratos de construção e investimento significativo, mas o Oriente Médio obteve o dobro de

investimentos em 2022 em relação ao anterior. Já a África Subsaariana teve uma queda brusca em relação a 2021 e seus investimentos diminuíram aproximadamente 33%. Desse modo, em 2022 as regiões com menor engajamento chinês nos contratos de construção foram América do Norte, Europa e Oeste da Ásia; no que tange os investimentos as menores regiões de engajamento foram Oeste da Ásia, América do Sul e África Subsaariana. Ainda em 2022, houve financiamento e investimento em 54 países, sendo 26 países com investimentos e 47 em projetos de construção. Os países com maior volume de construções, nesse ano, foram as Filipinas, com aproximadamente US\$ 3,3 bilhões em projetos, Argentina, também com cerca de US\$ 3,3 bilhões e a indonésia com US\$ 2,5 bilhões; Já em relação a investimentos a Hungria foi uma grande beneficiada com um valor de US\$ 7,6 bilhões, a Arábia Saudita com US\$ 5,6 bilhões e Cingapura com US\$ 2,5 bilhões (NEDOPIL, 2023).

Gráfico 4 - Engajamento chinês na BRI nas regiões 2013-2022



Share of BRI engagement in different regions

	Construction								Investment							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
East Asia	14.82%	20.55%	16.44%	21.14%	19.88%	30.91%	13.61%	32.94%	44.27%	38.53%	53.32%	37.73%	38.43%	47.91%	22.37%	34.53%
West Asia	36.41%	20.81%	29.95%	18.43%	23.71%	15.59%	30.02%	8.93%	23.33%	21.11%	9.04%	12.11%	19.94%	18.53%	10.16%	3.91%
Sub-Saharan Africa	29.91%	25.64%	25.49%	18.44%	24.17%	24.24%	16.62%	12.72%	7.61%	12.55%	5.67%	8.03%	9.26%	7.00%	42.49%	9.14%
Arab Middle East and ...	13.93%	25.21%	16.48%	28.89%	23.62%	19.36%	19.24%	24.39%	0.36%	4.71%	9.91%	6.48%	10.40%	1.43%	10.26%	20.90%
South America	3.74%	3.92%	6.85%	5.39%	1.67%	0.76%	5.06%	17.36%	1.56%	6.64%	4.16%	27.35%	16.14%	19.13%	10.11%	8.13%
Europe	0.42%	3.04%	3.17%	3.94%	6.68%	8.52%	14.87%	3.29%	22.86%	14.54%	17.89%	8.30%	5.83%	6.00%	4.60%	23.39%
North America	0.76%	0.83%	1.62%	3.77%	0.27%	0.62%	0.58%	0.37%		1.93%						

(c) Copyright 2023 Green Finance & Development Center, FISF Fudan (Sources: based on AEI and others)

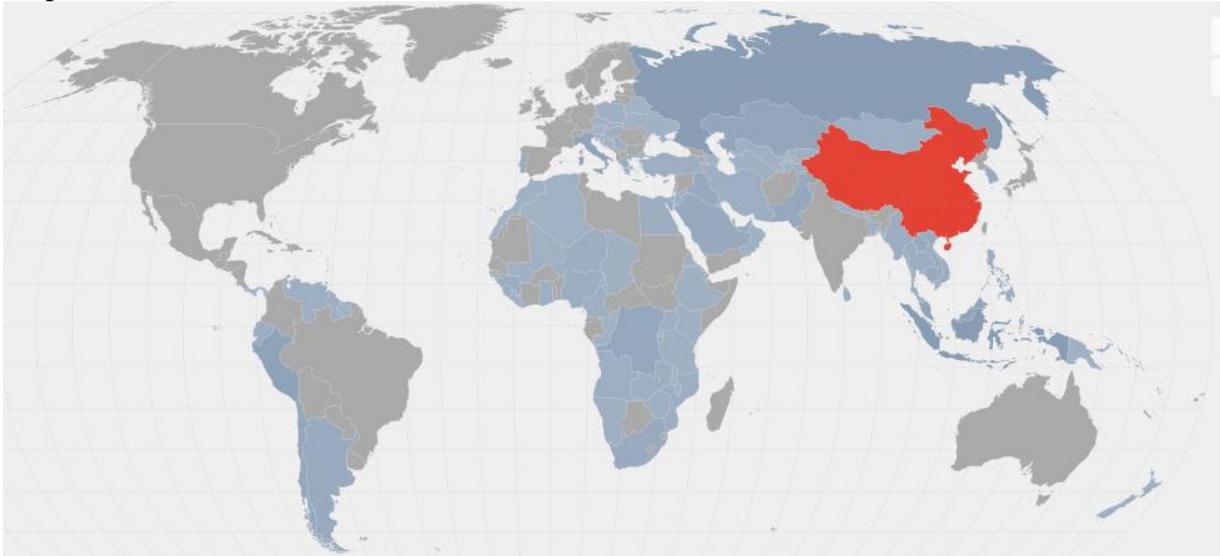
Fonte: NEDOPIL, 2023

Houve uma queda do engajamento da BRI em relação ao ano anterior, em 2022, para 14 países, inclusive a Rússia, e um dos corredores também perdeu um engajamento de cerca de 34%, o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC). Os países com maior aumento do

envolvimento da BRI foram a Hungria, Malásia, Filipinas, Camboja e Argentina (NEDOPIL, 2023)

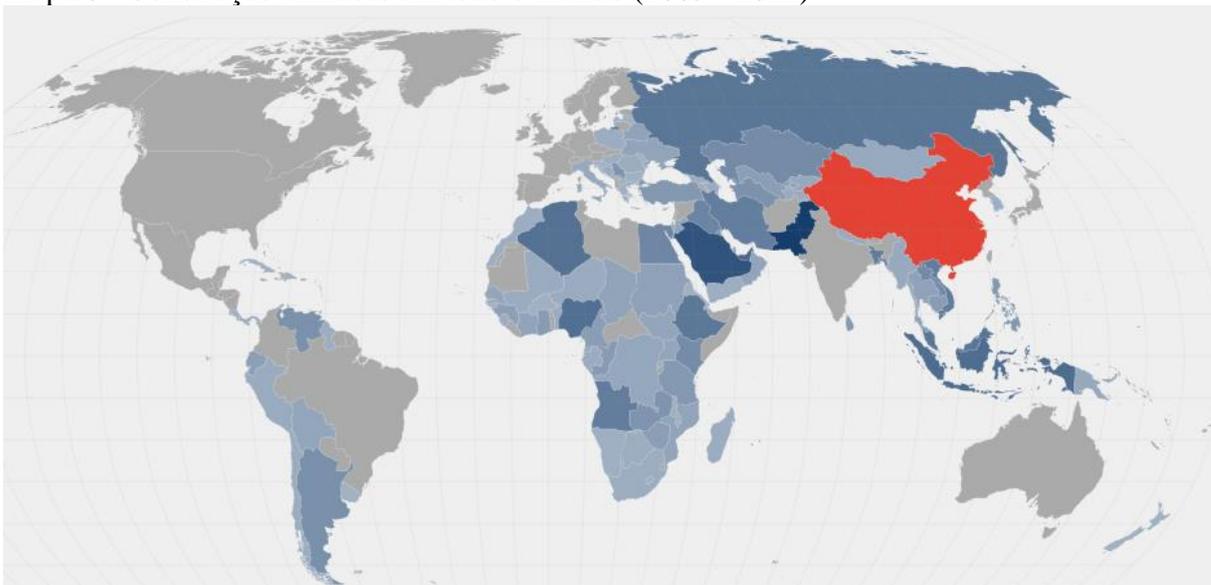
É possível observar (mapa 5) que na BRI de 2005-2022 os investimentos nos países somaram o total de US\$ 369,12 bilhões e se localizam em quase todos os continentes do globo, menos América do Norte, com dados de áreas como agricultura, químicos, energia, finanças, infraestrutura, transporte, logística, tecnologia e outros. Em vermelho se encontra a China e quanto mais azul, maior o valor dos investimentos nesses países. Dentre os países com maior investimento encontram-se Rússia, Indonésia, Peru, Chile e República Democrática do Congo. Já referente às construções é possível observar (mapa 6) que de 2005-2022 as construções somaram US\$ 543,49 bilhões e não se encontra em todos os continentes. É possível notar a falta de construções chinesas na América do Norte e tem maior intensidade no Paquistão, Arábia Saudita, Rússia e Indonésia (CHINA INVESTMENT TRACKER, 2023).

Mapa 5 - Investimentos chineses em todo o mundo (2005 - 2022)



Fonte: CHINA INVESTMENT TRACKER, 2023

Mapa 6 - Construção chineses em todo o mundo (2005 - 2022)

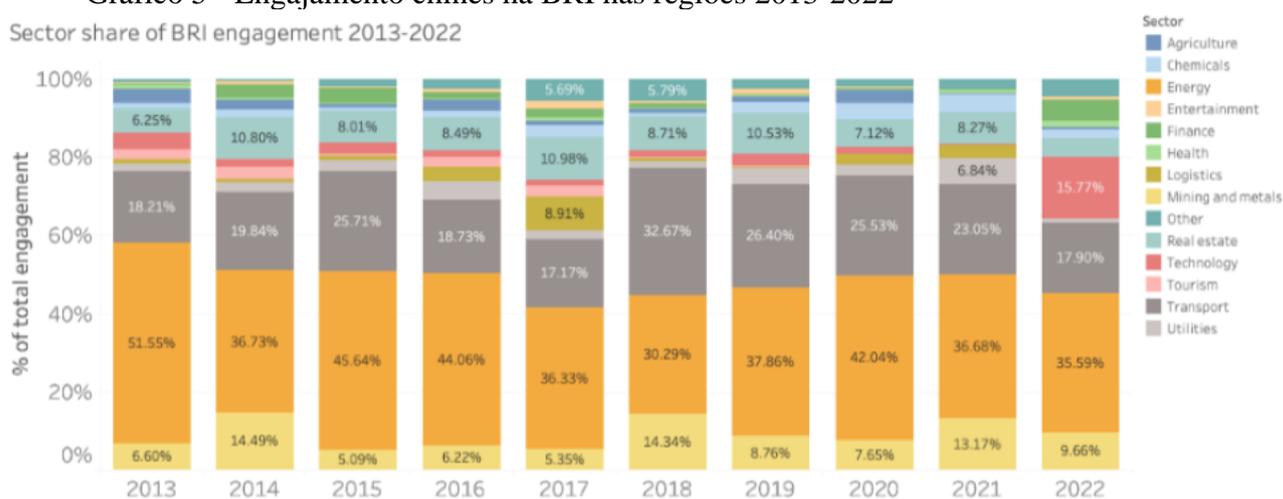


Fonte: CHINA INVESTMENT TRACKER, 2023

Os investimentos e projetos da BRI no exterior ao longo dos anos da iniciativa, também mencionados anteriormente, continuam sendo em infraestrutura, mais especificamente em energia e transporte. Isso é visível quando em 2021 o setor de energia representou 36% dessa parcela e transporte 18% e assim ao total, a infraestrutura representou mais de 60% desses investimentos. Outro setor que sempre representa uma boa parcela dos investimentos chineses é o transporte e em 2022 houve um aumento considerável do setor de tecnologia (NEDOPIL, 2023).

Gráfico 5 - Engajamento chinês na BRI nas regiões 2013-2022

Sector share of BRI engagement 2013-2022



BRI investments in different sectors

Fonte: NEDOPIL, 2023

2.4 A estratégia da Belt and Road initiative em Xinjiang

A Belt and Road Initiative e Xinjiang indicam dois pontos que centrais para a política chinesa um primeiro é que uma resposta a inserção norte americana na região buscando o reequilíbrio da administração Obama para a Ásia e um segundo ponto que a BRI também é uma preocupação interna chinesa, além de ser uma prioridade estratégica. Segundo Clarke (2016) o estudioso Wang Jisi observa uma movimentação chinesa estrategicamente orientada para o leste por suas vantagens de desenvolvimento já conhecidas dessas províncias, assim como as principais ameaças estratégicas e militares dão-se nas suas fronteiras marítimas. Mas com o tempo a marcha para o oeste se tornou uma necessidade estratégica a fim de garantir a estabilidade em Xinjiang e no Tibete a fim de manter a harmonia e combater o extremismo e terrorismo na região. Essa mudança estratégica é importante pois nas fronteiras das províncias ao oeste, principalmente Xinjiang, ainda existem canais de abastecimento de petróleo e commodities que permanecem abertos, assim como são notáveis para expandir a cooperação econômica com a Ásia Ocidental. Desse modo, “[...] a Ásia Central surge como uma válvula de segurança estratégica para expandir a influência chinesa, dado o declínio percebido da influência e dos interesses dos EUA na região após sua retirada do Afeganistão” (CLARKE, p. 298, 2016, tradução nossa⁴⁵).

Essa mudança ainda conta o apoio complementar da BRI com a Rota da Seda Marítima como um reforço de conectar a economia chinesa com a do Sudeste Asiático, Sul da Ásia e Oriente Médio. Não importa a mudança, tanto a Roda da seda marítima quanto a Rota da Seda terrestre têm potencial para dispor de mais acesso ao petróleo e gás da Ásia Central e do Oriente Médio ao mesmo tempo que proporciona uma maior segurança para que esse abastecimento ocorra. É notório que no território chinês inúmeras rodovias e ferrovias nacionais se encontram no litoral, ou seja, em direção aos grandes centros urbanos, mas quando direcionando-se para o oeste essas estruturas são escassas. Essa escassez faz com que o movimento e precaução chinesa no Oeste não seja intensiva, o que pode ocasionar movimentos separatistas e uma menor coesão do território. A parte terrestre da BRI tem como objetivo desafogar o comércio do Mar do Sul da China, tentar estabilizar a região oeste e abrir uma nova rota mais rápida para o comércio (CLARKE, 2016; BRITES; JAEGER, 2015)

Além disso, a BRI é o projeto onde a China não busca somente expandir sua influência na região asiática, mas também ser um investimento interno do país em suas províncias. Esse

⁴⁵ No original “Central Asia emerges as a strategic safety valve for expanding Chinese influence given the perceived decline of U.S. influence and interests in the region following its withdrawal from Afghanistan.”

investimento tem sido aplicado em construções de centros de logística, se adiantando mediante a um possível crescimento comercial e a busca de outros possíveis Estados interessados na BRI (THE ECONOMIST, 2015). Dessa forma, a BRI vem sendo usada pelo governo chinês como um dinamizador para integração de infraestrutura com a Ásia Central, onde a principal saída é Xinjiang. Assim, houve um significativo investimento na região fronteira e a construção planejada de infraestrutura ao longo dos Cinturões Econômicos que passam pela região. É possível observar que entre 2011 e 2012 Xinjiang recebeu cerca de 47,8 bilhões de yuans, do fundo de investimento chinês, e mais 34 bilhões de yuans dos fundos especiais e subsídios. Estima-se assim, que ao total 600 bilhões de yuans foram injetados na região de 2010 até 2016 (PORTUGAL; SILVA, 2016; HAYES, 2015).

Ademais, para desenvolver a província de Xinjiang e manter o controle da mesma é necessária essa estruturação a fim de, a longo prazo, a BRI conseguir assegurar o objetivo da China de manter um plano de segurança energética já que na região existem diversas reservas. A região é essencial para que o Estado chinês continue se expandindo para o oeste, pois é uma das principais pontes de conexão chinês com seu entorno regional. Mesmo com o Desenvolvimento do Grande Oeste houve uma paralelamente um aumento da agitação regional entre as nacionalidades minoritárias na região autônoma, como destacado anteriormente neste capítulo. (PORTUGAL; SILVA, 2016).

A fim de promover a BRI a China coloca o discurso de uma estratégia proativa para uma maior abertura, fortalecimento e cooperação entre as regiões leste, oeste e centro para obter vantagens comparativas nas suas regiões e uma melhor abertura da economia chinesa. Além disso, a vantagem geopolítica é importante para o governo pois em seu documento de política da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da China afirma que:

Devemos fazer bom uso das vantagens geográficas de Xinjiang e seu papel como uma janela de abertura para o oeste para aprofundar a comunicação e a cooperação com os países da Ásia Central, Meridional e Ocidental, torná-la um importante centro de transporte, comércio, logística, cultura, ciência e educação, e uma área central no Cinturão Econômico da Rota da Seda.” (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, AND MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, s/p, 2015, tradução nossa⁴⁶).

Assim, Xinjiang é fundamental para fomentar a economia chinesa e para estabelecer uma eficaz geoestratégia do país. Pela região ser próxima da Ásia Central, o dragão asiático busca utilizar essa ferramenta essencial para ter acesso a mesma e desenvolver a BRI. Além

⁴⁶ No original: “We should make good use of Xinjiang's geographic advantages and its role as a window of westward opening-up to deepen communication and cooperation with Central, South and West Asian countries, make it a key transportation, trade, logistics, culture, science and education center, and a core area on the Silk Road Economic Belt.”

disso, Mackinder descrevia a região como o pivô geográfico da história e desse modo, a Ásia Central hoje é vista como uma região de importância estratégica e econômica. Outro fator importante da região são seus recursos naturais, como reservas minerais, e energéticos, como o petróleo e um potencial área para desenvolvimento de energia solar (PORTUGAL; SILVA, 2016; HAYES, 2015).

Para sair de papel e para que possa haver uma efetiva implementação da BRI através da infraestrutura é necessário a unidade do Estado, pois a infraestrutura são estruturas que vão trazer desenvolvimento e conexão para a região, além de que “a infraestrutura exerce um papel central na formação e na consolidação do Estado Nacional, se configurando em uma das vértebras que estruturam a capacidade de competição sistêmica dos Estados.” (BRITES; JAEGER, 2015, p.2). Ela pode fortalecer um Estado devido a sua característica de trazer desenvolvimento social, econômico, mas também atuar como um recurso de estratégia e defesa. Através dela, um Estado é capaz de gerar um bem estar social, fazer com que um haja um maior acesso a recursos que a população ou região não tinha anteriormente e desse modo, oferece serviços essenciais, bens, comércio, acesso energético, transporte, aumento da produção e outros fatores sociais é uma forma de evitar que ocorram movimentos separatistas ou reivindicações da população (BRITES; JAEGER, 2015).

A China sempre buscou um desenvolvimento em infraestrutura em transporte e energia através de políticas e investimentos do Estado. Desenvolver a região oeste do país é a principal estratégia chinesa e isso se deve à saída ao mar, pois o litoral foi desenvolvido primeiro e é onde se encontra um maior índice de desenvolvimento econômico e social e devido a isso há um deslocamento da população que vive no campo, no oeste menos desenvolvido, para áreas urbanas. A desproporção populacional é desfavorável para a China e gera certa instabilidade e desse modo, a BRI busca assegurar que instabilidade seja controlada pelo dragão asiático (BRITES; JAEGER, 2015).

Para o Estado chinês ter uma assertiva estratégia de defesa e manter o controle é necessário que haja rotas e uma logística nacional para a manutenção e estratégia caso seja preciso movimentar seu contingente de defesa para entrar em guerra ou defender suas fronteiras e território de modo geral. Assim, é necessário corredores de mobilidade e que eles tenham estrutura para facilitar o acesso chinês algumas dessas estruturas podem ser ferrovias, rodovias e outros meios de conexão. A infraestrutura pode dar ao Estado chinês a possibilidade de aumentar seu poder no sistema internacional e fazer manutenção do Estado, já que o mesmo é um grande produtor e importador de energia (BRITES; JAEGER, 2015).

O cinturão econômico atende ao interesse chinês de uma maior interconectividade econômica na Ásia Central através de um enfoque imediatista na melhoria e criação de infraestrutura crítica⁴⁷ destacando oleodutos e gasodutos, rodovias, ferrovias e redes de telecomunicações. Desse modo, esses interesses da China tem um caráter de conseguir energia da Ásia Central, mas também atende a um interesse da mesma de ter um maior investimento em infraestrutura e comércio na região, já que “[...] vários estados da Ásia Central identificaram a diversificação de suas economias além das exportações de recursos como uma prioridade central para seu futuro bem-estar econômico.” (CLARKE, p. 298, 2016, tradução nossa⁴⁸). Além disso, Alguns Estados centro asiáticos como o Cazaquistão e o Turcomenistão, procuram diversificar suas rotas de exportação para petróleo e gás facilitando assim o encaixe de interesses. Há uma clareza de que a China está focada na interação econômica mais livre na Ásia Central e em certa medida gera uma preocupação russa já que difere de sua agenda protecionista dentro do tema euroasiático e seu espaço na região (CLARKE, 2016).

Através da BRI há o discurso de *Silk Road Spirit*, ou seja, o “Espírito da Rota da Seda”. Ele tem por definição a nostalgia como uma forma de abordagem multigeracional para troca e cooperação, assim como ocorria na antiga Rota da Seda. O discurso teve uma abordagem favorável ao argumento de paz e cooperação, abertura e inclusão, aprendizado mútuo e benefício mútuo que a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma buscava. A comissão ressalta que a BRI traz em sua essência os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica da China que está em vigor na sua política externa desde 1954 a fim de garantir o benefício mútuo, segurança e aprofundar a confiança política (HAYES, 2015).

Assim, com esse discurso em alguns momentos a BRI trouxe uma certa desconfiança acerca da sua agenda global chinesa e ocasionou contra iniciativas de alguns países como Estados Unidos, Japão, potências regionais na Ásia e na Europa, devido ao crescimento gradual da influência chinesa com as propagandas chinesas e as obras de infraestrutura já concretizadas. Algumas dessas contra-iniciativas podem ser vistas com a Parceria Ampliada para Infraestrutura de Qualidade, em 2015, apresentada pelo Japão; o Corredor de Crescimento Ásia-África, em 2017, uma parceria entre Japão e Índia; A Grande Eurásia, conceito de integração econômica apresentado pela Rússia em uma tentativa de incluir os

⁴⁷ Infraestrutura crítica são instalações, serviços e bens que, caso haja interrupção ou termine, parcial ou totalmente, provocará impacto social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado (O TEMPO, 2022).

⁴⁸ No original: “several Central Asian states have identified diversification of their economies beyond resource exports as a core priority for their future economic well-being.”

Estados da Comunidade de Estados Independentes, a Organização de Cooperação de Xangai, e potencialmente países da ASEAN. (MERICS, 2018).

Além disso, a BRI é uma maneira da China aumentar e destacar suas relações comerciais e através delas obter espaço de manobra diante das pressões econômicas e sanções, principalmente impostas pelo Ocidente, bem como aumentar o comércio com o resto do mundo. Isso foi realizado através de mais atividades de valor agregado no comércio e desse modo foi “[...] aumentando a parcela de seu valor agregado nas exportações de países estrangeiros, ao mesmo tempo em que reduziu seu valor agregado nas exportações da China, melhorando assim a qualidade de seu comércio com o mundo” (HUANG, s/p, 2022, tradução nossa⁴⁹). O aumento dessas atividades junto à procura de diversificação as fontes de suprimento dos principais insumos importados chineses, como o petróleo, gás e grãos, provenientes de uma maior aproximação com a Rússia; Minério de ferro, aumentando o investimento chinês na Guiné e Camarões; E bauxita, também aumentando o investimento chinês na Guiné e Gana, fizeram com que a China buscasse se tornar menos dependente de petróleo do Oriente médio e minério de ferro da Austrália (HUANG, 2020).

⁴⁹ No Original: “[...] by increasing the share of its value added in the exports of foreign countries while reducing their value added in China’s exports—thus improving the quality of its trade with the world.”

3 INFRAESTRUTURA E COMÉRCIO DOS CORREDORES DE XINJIANG

Com a estrutura da abordagem anterior da BRI, assim como seu mecanismo e funcionamento é apresentado a infraestrutura e comércio de cada corredor que passa por Xinjiang e como ele contribui para a geoestratégia chinesa. O comércio com os países da BRI representa mais de 80% do comércio total de Xinjiang. Os corredores do Cinturão Econômico que passam por Xinjiang são: a Nova Ponte Terrestre Eurasiática, o Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental (CCWAEC) e o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC).

Quando se trata da BRI, a questão da infraestrutura é muito importante para que haja o desenvolvimento da iniciativa. A infraestrutura é formada por estruturas físicas e organizacionais necessárias para o funcionamento de uma sociedade, serviços e instalações para o funcionamento de uma economia, podendo ser definida como “[...] conjunto de elementos estruturais interconectados que fornecem suporte ao desenvolvimento” (BRITES; JAEGER, 2015, p. 2). A infraestrutura é fundamental para a consolidação do estado Nacional e estrutura a capacidade de competição do Estados no sistema. A infraestrutura regionalmente pode ser essencial para oportunidades de fortalecimento de blocos, podendo ser estruturante com efeitos socioeconômicos e de desenvolvimento ou geopolítico, visando a segurança e defesa (BRITES; JAEGER, 2015).

Na estrutura existe a infraestrutura estratégica que é o conjunto de uma infraestrutura produtiva, formada por indústrias centrais, infraestrutura física de geração e distribuição de energia, infraestrutura de transportes e comunicações onde podem ser transmitidos rede de cabos, troncos de fibra óptica (meios físicos) ou através da radiodifusão às telecomunicações, incluindo satélites (meio eletromagnéticos) (OLIVEIRA, 2012). O processo de crescimento econômico da China está principalmente no seus grandes investimentos, que são concentrados majoritariamente nos setores de infraestrutura voltados para transporte e energia, assim como reestruturações produtivas, aço, indústria química e outros setores estratégicos (JABBOUR, 2006).

Xinjiang desde a década de 1990 passou pelo processo veloz de avanços na infraestrutura. Em 22 anos a região teve o aperfeiçoamento de sua infraestrutura com o desenvolvimento tecnológico fazendo com que houvesse a otimização da descoberta de petróleo e gás natural (JABBOUR, 2006). A expansão para o Oeste fez com que novas infra estruturas fossem pensadas, principalmente devido ao fato de que “o litoral chinês é rico no

âmbito comercial e financeiro, contudo, é pobre em recursos energéticos. Já o interior oeste é rico em recursos energéticos – detém 52% das fontes energéticas do país, incluindo aí o 2º maior potencial hidrelétrico do mundo” (BRITES; JAEGER, 2015, p. 15).

A infraestrutura dos corredores apresentados ressalta a importância de que a China é uma das três maiores líderes mundiais em trens de alta velocidade e uma das chaves para o sucesso do BRI é essa tecnologia. Os trens-bala da China são hoje os mais baratos e os de menor tempo de construção, assim há uma vantagem competitiva para o país. Além disso, existem 12 mil milhas (19.312 km) de trilhos de alta velocidade operando na China e isso ainda é maior do que o resto do mundo combinado (LUFT, 2016).

A região autônoma também conta com 25 aeroportos, fazendo com que seja a região com o maior número de aeroportos civis da China. Cinco desses aeroportos foram construídos nos últimos cinco anos, e em 2023, mais três, o Aeroporto Zhaosu Tianma (prefeitura autônoma de Ili Kazakh), o Aeroporto Alaer Tarim (Alaer) e o Aeroporto Tashikurgan (condado autônomo de Tashikurgan TajiK) foram construídos e colocados em operação. Além disso, de 2023 até 2025 o Xinjiang Airport Group planeja construir oito novos aeroportos com estrutura moderna nos condados de Qitai, Bayanbulak, Barkol, Bugur (Luntai), Wusu, Hoboksar, Pishan e Qiemo. É expressiva a construção desses aeroportos e das 18 rotas aéreas dentro de Xinjiang e entre cidades de Xinjiang e outras províncias. O grupo intensificou o esforço para desenvolver o mercado aeroportuário e expansão das rotas aéreas além de buscar que:

[...] recursos logísticos dos aeroportos em Xinjiang serão ainda mais integrados para promover a construção de parques logísticos de aviação, e o grupo expandirá rotas de carga domésticas e internacionais e desenvolverá serviços de voos fretados de carga e serviços de logística aérea internacional na Europa Oriental, Ásia Central e outras regiões (YANG, s/p, 2023, tradução nossa⁵⁰).

A infraestrutura em estradas nos últimos anos tem tido um desenvolvimento intenso na área de infraestrutura de transporte. A região conta com 11.000 km de vias expressas e quase 90% das localidades (condados) são acessíveis por essas vias expressas. Em 2022, foram investidos mais de 74,8 bilhões de yuans no setor. Esse setor também vem se intensificando e são planejados em 2023, segundo o departamento de transporte regional, o investimento de

⁵⁰ No original: “[...] the logistics resources of airports in Xinjiang will be further integrated to promote the construction of aviation logistics parks, and the group will expand domestic and international cargo routes and develop chartered cargo flight services and international air logistics services in Eastern Europe, Central Asia and other regions.”

US\$ 12,3 bilhões de dólares na construção de 66 novas estradas, sendo 22 com pretensão de serem finalizadas ainda esse ano. (XINHUA, 2023).

Estruturas anteriores à BRI vêm sendo utilizadas na iniciativa e passam pela região autônoma. Um desses projetos é o Gasoduto Ásia Central-China (linhas A, B e C) que começam na cidade fronteiriça turcomana-uzbeque de Gedaim e atravessa o centro do Uzbequistão e o sul do Cazaquistão antes de chegar a Horgos, na região autônoma de Xinjiang. Essas três linhas são paralelas e cada uma tem 1,830 quilômetros e começaram a sua operação antes na iniciativa e a partir de 2013 houve a sua intensificação. A linha A entrou em operação em 2009 e a Linha B em 2010 e a linha C em 2012 (CNPC, 2014). A linha D já foi planejada sob a gestão da BRI e será explorada na seção do Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental (CCWAEC).

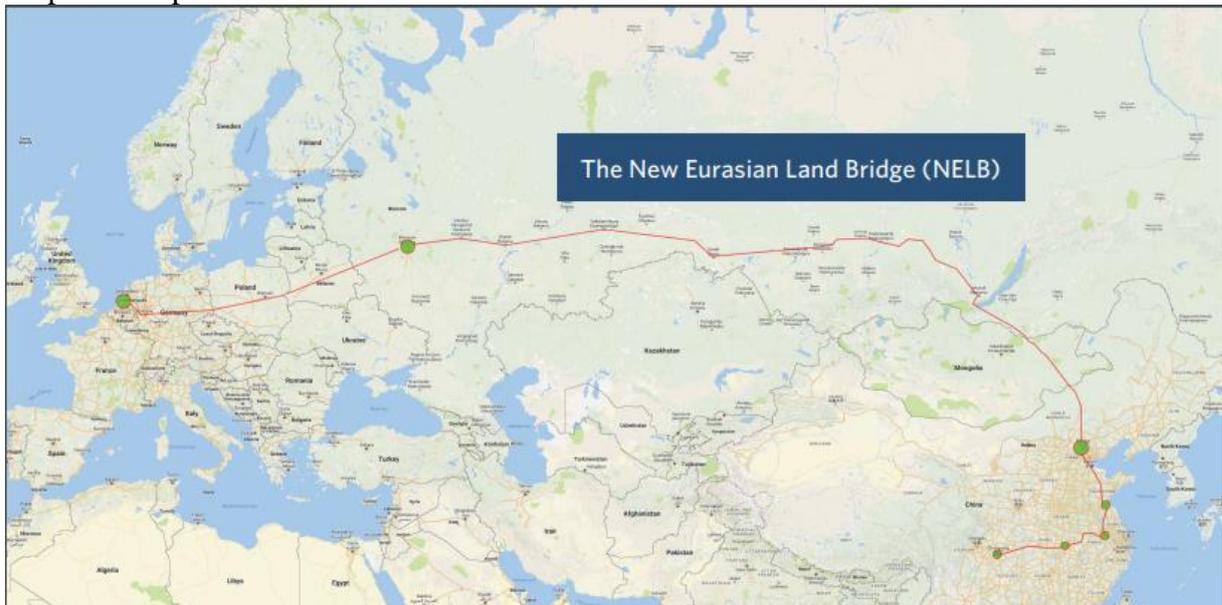
3.1 Nova Ponte Terrestre Eurasiática

Esse é um dos corredores da iniciativa que é considerado o mais ambicioso. Ele consiste em desenvolver redes de transporte através de ferrovias da China até a Europa passando pelo Cazaquistão, Rússia e Bielorrússia e assim aumentar a frequência do transporte ferroviário entre a China e o continente europeu. É a passagem internacional ligando o Pacífico e o Atlântico (OBOREUROPE, s/a; XINHUA, 2021). Esse corredor facilita muito o comércio e outras trocas entre os países ao longo da rota e entre a Ásia e a Europa, já que a ponte terrestre (*Land bridge*) ajudou a aproximar a cooperação econômica e comercial entre a China e a Europa. No centro deste corredor está uma linha ferroviária internacional que liga a China à Rússia, Ásia Central e Europa Oriental e depois à Europa Ocidental (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020; XINHUA, 2021; STANDARD CHARTED, 2019).

Os países que fazem parte desse corredor são: Albânia, Áustria, Azerbaijão, Bielorrússia, Butão, Bósnia e Herzegovina, Bulgária, Croácia, República Tcheca, Estônia, Hungria, Cazaquistão, Letônia, Lituânia, Macedônia, Moldávia, Polônia, Romênia, Rússia, Sérvia, Eslováquia, Eslovênia e Ucrânia. O corredor se inicia na China, nas cidades de Lianyungang e Rizhao, passando por Xinjiang, até Rotterdam (Holanda) e Antuérpia (Bélgica). Isso faz com que mais de 30 países sejam atendidos ao longo desse corredor, mesmo não fazendo parte da iniciativa. A estação ferroviária saindo de Lianyungang até seu

destino tem mais de 10.900 km de extensão e visa promover a conexão ininterrupta entre as principais cidades estratégicas chinesas como província de Jiangsu, Lianyungang, Lanzhao, Wuhan, Chongqing, Xian e Urumqi até a Europa (STEIL, 2022; XINHUA 2021; LUFT, 2016).

Mapa 7 - Mapa da Nova Ponte Terrestre Eurasiática



Fonte: LUFT, 2016



Fonte: STANDARD CHARTED, 2019.

A busca do corredor e da infraestrutura das ferrovias reduz o tempo e o custo do transporte de mercadorias e promete ajudar a dinamizar as economias da China e da Ásia

Central, além de acesso a importantes portos europeus. De 2016 até 2021 mais de 4.000 viagens a partir do porto de Lianyungang, início do corredor, foram feitas com uma média de mais de 20 trens de carga por mês com destino China-Europa. Em janeiro de 2021 houveram mais de 32 trens de carga. Além disso, 10 mil viagens foram feitas em 2020 nessa linha, uma superação de 50% mais viagens em relação ao ano anterior (XINHUA 2021; STANDARD CHARTED, 2019). Em 2016, a China assinou o sistema de trânsito UN TIR (*International Road Transports*), que permite que transportadores autorizados exportem mercadorias através da União européia sem serem submetidos a inspeções alfandegárias, o que faz com que haja a redução do tempo de espera para contêineres enviados da China para a Europa e vice-versa, aumentando assim o número de viagens desses trens (LUFT, 2016).

Há a busca de dinamizar a distribuição para fora da China e desse modo há a canalização dos produtos chineses para Xinjiang pelo sistema ferroviário a fim de chegar à rota que atravessará o Cazaquistão, Rússia, Bielo-Rússia, Polônia e República Tcheca e assim outros países. A combinação chinesa com sua infraestrutura de transporte interno bem desenvolvida e a considerável quantidade de cidades chinesas, faz com que se tenha duas funções nesse corredor: as cidades com mais conexão e sub redes (Zhengzhou, Xangai e Xian) e cidades de papel intermediário central (Yekaterinburg/Krasnodar, na Rússia, Almaty/Astana, no Cazaquistão e Urumqi/Lanzhou na China). Assim, é possível dizer que sem o papel de ponte dessas cidades, como Urumqi (Xinjiang), a rede do Corredor de Pontes Terrestres da Nova Eurásia se desintegraria. (LUFT, 2016; DERUDDER, LIU, KUNAKA, 2018). Assim,

Urumqi é a maior cidade do interior ocidental da China e da Ásia Central em geral. Como uma das cidades mais remotas de qualquer mar do mundo, ela agora capitaliza sua localização central na Ásia, que desenvolveu fortes conexões terrestres e aéreas: com as principais cidades chinesas, mas também – e incomum para cidades chinesas além de cidades como Pequim, Xangai, Hong Kong e Guangzhou – além-fronteiras. Por exemplo, Urumqi é um hub para a China Southern Airlines (uma das maiores transportadoras da China) e o principal hub ferroviário da província de Xinjiang com uma linha ferroviária de alta velocidade conectando a cidade a Lanzhou DERUDDER, LIU, KUNAKA, 2018, p.36, tradução nossa⁵¹).

Com isso, a conectividade de Xinjiang através dessa cidade tem um papel de conectividade regional-internacional e isso faz com que a cidade seja importante, pois a

⁵¹ No original: “Urumqi is the largest city in China’s western interior and Central Asia more generally. As one of the most remote cities from any sea in the world, it now capitalizes on its central location in Asia in that has developed strong landside and airside connections: with major Chinese cities, but also – and unusually for Chinese cities beyond the likes of Beijing, Shanghai, Hong Kong and Guangzhou – across borders. For example, Urumqi is a hub for China Southern Airlines (one of China’s largest carriers) and Xinjiang Province’s main rail hub with a high-speed rail line connecting the city to Lanzhou.”

cidade e a região é uma entrada crítica para o corredor. “Do ponto de vista internacional, Almaty, Astana, Urumqi, Krasnodar e Yekaterinburg são os principais nós na intermediação de conexões entre a China e o restante deste corredor” (DERUDDER, LIU, KUNAKA, 2018, p. 36, tradução nossa⁵²)

Além disso, até 2020 várias rotas ferroviárias transcontinentais, que mostram o potencial da Iniciativa, entraram em operação. Estes incluem a Ferrovia Chongqing-Xinjiang-Europa (chegando a Duisburg na Alemanha via Polônia), a Ferrovia Chengdu-Xinjiang-Europa (chegando à Polônia) e a Ferrovia Yiwu-Xinjiang-Europa (chegando a Madri). A construção de rodovias associadas, linhas de transmissão de energia e portos avança de forma constante (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020). Também existem trens de carga que ligam Chongqing a Duisburg, Chengdu a Lodz, Yiwu a Madri, Wuhan a Hamburgo e Wuhan a Lyon (OBOREUROPE, s/a).

Em Dezembro de 2022, Wang Yi, conselheiro de Estado e ministro das Relações Exteriores chinês, em seu discurso em um simpósio expressou o rápido e constante progresso na BRI com entrega de alta qualidade e resultados bem-sucedidos. Ainda mencionou que ao longo do ano de 2022 o comércio com parceiros da iniciativa cresceu 20,4% e dentre esse aumento se destaca a *China-Europe Railway Express* que completou um número recorde de serviços. A *China-Europe Railway Express*, também conhecida como *China Railway Express* (CRE), é uma ferramenta logística chave para a BRI, pois essa rede intercontinental é um canal crucial para as exportações chinesas para a Europa nos últimos anos. Depois do lançamento da iniciativa, em 2013, a demanda desse frete aumentou de forma significativa a fim de aprofundar as cooperações econômicas entre a China e a Europa (PEOPLE'S DAILY, 2022; JI, 2022).

A *China-Europe Railway Express* foi iniciada em 2011 e houve uma intensificação com a BRI. Em 2016, além da rota Chongqing-Xinjiang-Europa, ocorreu um número crescente de linhas ferroviárias transcontinentais e aumento do volume de carga, tornando essas rotas importantes serviços de trem de carga China-Europa e saída estratégica da China, por Xinjiang, para a Ásia Central até a Europa através da Antiga rota da Seda. Empresas de transporte ferroviário tiveram uma maior demanda e de 2014 até 2015 a transportadora Hellmann aumentou a quantidade de contêineres transportados China-Europa em 430% (XINHUA, 2016).

⁵² No original: “From an international perspective, Almaty, Astana, Urumqi, Krasnodar and Yekaterinburg are the key nodes in brokering connections between China and the remainder of this corridor”

A CRE é uma alternativa para o transporte de contêineres que transportam diversos produtos chineses (desde roupas e eletrodomésticos até peças de automóveis) para a Europa pela via férrea. O caminho é semelhante ao da Antiga rota da Seda e se estende por dois continentes em diversas rotas pelas redes ferroviárias (MAPA 8). A rota segue da China, passando pela Ásia Central e chegando à Europa Ocidental. Os trens da CRE operam em 73 rotas ligando 50 cidades chinesas a 168 cidades de 24 países do mundo. As principais cidades dessa malha ferroviária são Xi'an, Chongqing, Chengdu, Zhengzhou, Yiwu Jinhua e Urumqi (capital de Xinjiang) (JI, 2022; CHINA TRAIN GUIDE, 2023).

Mapa 8 - Rotas da *China-Europe Railway Express*

China Railway Express routes

- Eastern route
- Central route
- Existing Western route
- - - Planned Western route
- ⋯ Cross-sea train-ferry intermodal transport



Source: China Railway Express Construction and Development Plan (2016-20)

SCMP

Fonte: JI, 2022

Os corredores leste, central e oeste são as três principais rotas da ferrovia. A rota oriental abrange as exportações chinesas das áreas costeiras da China, saindo pela região autônoma da Mongólia Interior (Manzhouli) passando pela Rússia via Bielorrússia e Polônia entrando na Europa; A rota central transporta mercadorias do centro chinês e províncias costeiras do sul, saindo pela Mongólia Interior (Erenhot), passando pela Rússia entrar na Europa oriental e ocidental; A rota ocidental é a ressaltada pelo trabalho e tem suas principais exportações do oeste da China, saindo pelo Cazaquistão pelas cidades da região de Xinjiang, Alashankou e Khorgos, para a Europa. Quase todas essas rotas passam pela Rússia, Bielorrússia e Polônia (JI, 2022).

As rotas mais populares e utilizadas para transporte de mercadorias da China e para ela pela CRE passam em sua maioria pelo porto ou HUB da cidade de Alashankou, cidade fronteiriça na Região de Xinjiang. A Estação de Alashankou foi construída em 1990 e vem sendo revitalizada e utilizada com frequência já que 70% de todos os Trens de Carga China-Europa passam pelo local. Com a criação da BRI a estação tem um papel significativo na iniciativa (DIÁRIO DO POVO, 2018). Das 13 rotas mais importantes, 10 têm sua entrada ou saída pela cidade da região.

A rota Yuxinou Chongqing-Duisburg tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia e Alemanha através de 11.000 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 15 dias; A rota Rongxinou Chengdu-Lodz tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia através de 9.965 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 14 dias; A rota Zhengxinou Zhengzhou-Varsóvia tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia através de 9.048 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 12 dias; A rota Zhengxinou Zhengzhou-Hamburgo tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia e Alemanha através de 10.245 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 15 dias; A rota *China Europe Railway Express* Wuhan-República Tcheca tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia e República Checa através de 10.700 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 15 dias; A rota *China Europe Railway Express* Changsha-Duisburg tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia e Alemanha através de 11.808 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 18 dias; A rota Yixinou Yiwu-Madrid tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia, Alemanha, França e Espanha através de 13.052 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 21 dias; A rota *China Europe Railway Express* Lanzhou-Hamburgo tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia e Alemanha através de 8.027 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 15 dias; E a rota *China Europe Railway Express* Urumqi-Duisburg tem sua entrada ou saída do porto de Alashankou passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia, Polônia e Alemanha através de 8.000 quilômetros de ferrovia em uma viagem de 10 dias (CHINA TRAIN GUIDE, 2023).

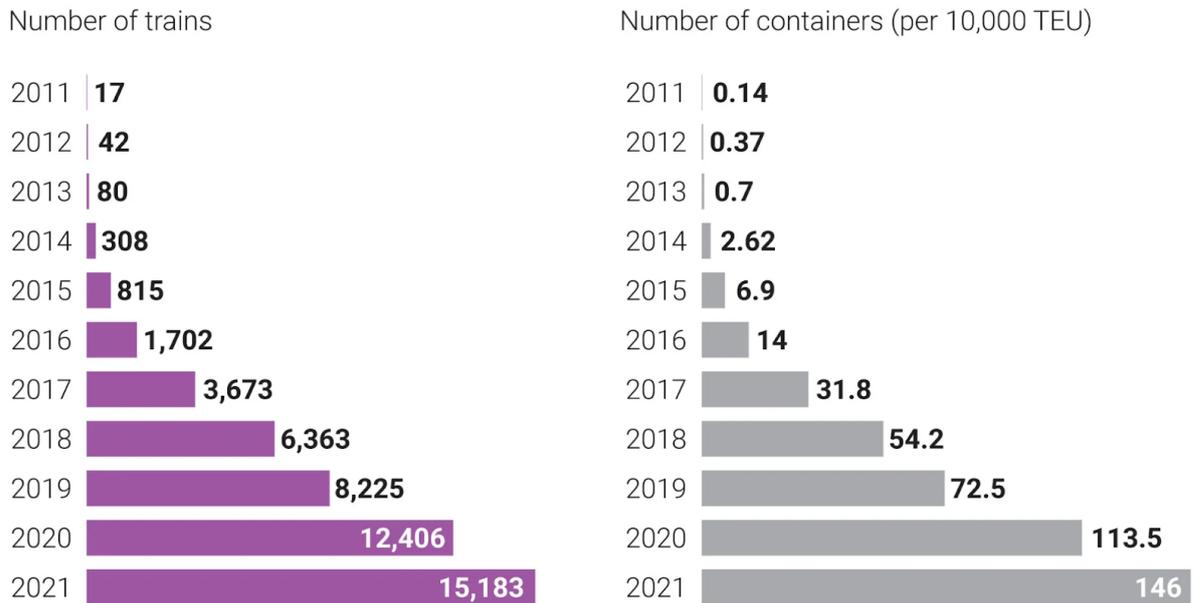
A rota Yuxinou Chongqing-Duisburg, se iniciou em 2011 saindo de Yuxinou (China), passando pela passagem de fronteira de Alashankou em Xinjiang através da Ásia Central para a Europa. Seu nome Yuxinou deriva da combinação de seus caracteres chineses, onde Yu,

significa a cidade de Chongqing, Xin (Xinjiang) e Ou (Europa). Com a BRI a malha ferroviária e o transporte ferroviário de carga China-Europa ganharam um rápido desenvolvimento (YUXINOU, 2023).

Com nove anos de operação a CRE continuou crescendo mesmo com a pandemia do Coronavírus e registrou forte impulso de crescimento em 2022. Houve um aumento da demanda da massa ferroviária e da CRE, já que o custo do frete marítimo aumentou, prejudicando também as operações portuárias em todo o mundo e causando grandes atrasos nas remessas. Isso fez com que exportadores e importadores buscassem alternativas de transportes mais baratas e menos exploradas como os trens. Ainda é possível destacar que há uma década, sem a iniciativa e da expressividade da infraestrutura ferroviária, apenas 17 viagens foram feitas, já em 2021, mais de 15.183 viagens de trens foram feitas na rota da Eurásia, com mais de 1,46 milhões de contêineres (Gráfico 6). Até o primeiro mês de 2022 mais de 50.000 viagens com a movimentação de US\$ 240 bilhões de dólares foram realizadas para 80 cidades em 23 países da Europa, em julho do mesmo ano 57.000 viagens foram realizadas através de transportando 5,3 milhões de contêineres avaliados em US\$ 300 bilhões. Assim, em meio a pandemia, a *Railway Express* desempenhou um papel importante na manutenção da indústria global e na estabilidade da cadeia de suprimentos (JI, 2022; GLOBAL TIMES, 2022). Ainda segundo a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC), “[...] os trens impulsionaram a retomada da produção em países relevantes e fortaleceram o apoio emergencial à logística internacional, e se tornaram cada vez mais importantes para garantir a segurança da indústria internacional e cadeias de suprimentos” (GLOBAL TIMES, 2022, s/p, tradução nossa⁵³).

⁵³ No original: “[...] the trains boosted production resumption in relevant countries and strengthened emergency support for international logistics, and they have become increasingly important in ensuring the security of international industry and supply chains.”

Gráfico 6 - Atividade ferroviária da *China-Europe Railway Express*
CRE activity



Sources: China Railway Container Transport Corporation, China Railway

SCMP

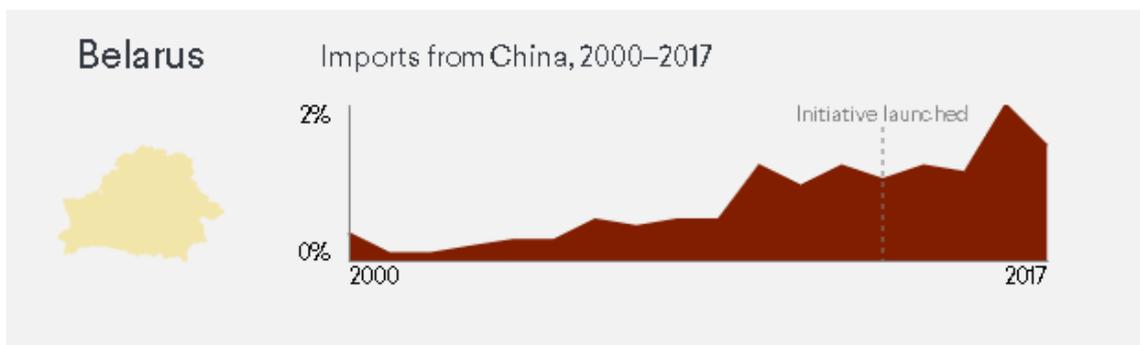
Fonte: JI, 2022

É perceptível que não havia um número expressivo de viagens antes da iniciativa e mesmo com o lançamento da BRI, em 2013, ainda estava com uma pequena expressividade com 42 viagens. No ano seguinte ao lançamento da iniciativa houve um aumento dez vezes maior de viagens em relação ao ano anterior, o dobro de viagens de 2015 para 2016 e de 2016 para 2017. Mesmo com a pandemia em 2019, há um expressivo aumento da procura da malha ferroviária, como mencionado anteriormente, e houve o recorde de 8. 225 viagens. O constante aumento da demanda de viagens, mesmo em anos pandêmicos, traz a expressividade da CRE, de Xinjiang e do corredor da Nova Ponte Terrestre Eurasiática para a China.

Durante a pandemia da Covid-19 a *Railway Express* incluiu ativamente empresas chinesas a fim de suprir suas necessidades de exportação e foram criados trens especiais personalizados para grupos de empresas como TCL (produtora de eletrodoméstico), Lenovo e Geely Auto (área da computação). 1.150 trens desses trens especiais personalizados continuaram operando em 2022 e assim houve o alívio das interrupções na indústria internacional e nas cadeias de suprimento. Nos 24 países que fazem parte da CRE houve um aumento, em 2022, de 7,3% em relação ao ano anterior, no comércio exterior com a China, chegando ao total de US\$ 508 bilhões no primeiro semestre de 2022 (GLOBAL TIMES, 2022).

Nos países onde o corredor da Nova Ponte Terrestre Eurasiática tem passagem é possível observar um crescimento das importações e exportações da China. Se observar os corredores da CRE que passam por Xinjiang é possível analisar o crescimento do comércio na Bielorrússia, uma importante passagem dos trens que passam pela região. As importações Chinesas no país ocuparam 1,7% do PIB, em 2017, e o investimento estrangeiro direto da China no país foi de 1,4%. Quando a iniciativa foi lançada, o investimento estrangeiro direto da China no país era de 0,7% e as importações ocupavam somente 1,2% do PIB. Desse modo, percebe-se que quando a iniciativa da BRI foi lançada houve um aumento das importações e em 2016 chegou a 2,3%, seu melhor desempenho (gráfico 7).

Gráfico 7 - Importações da China pela Bielorrússia de 2000–2017



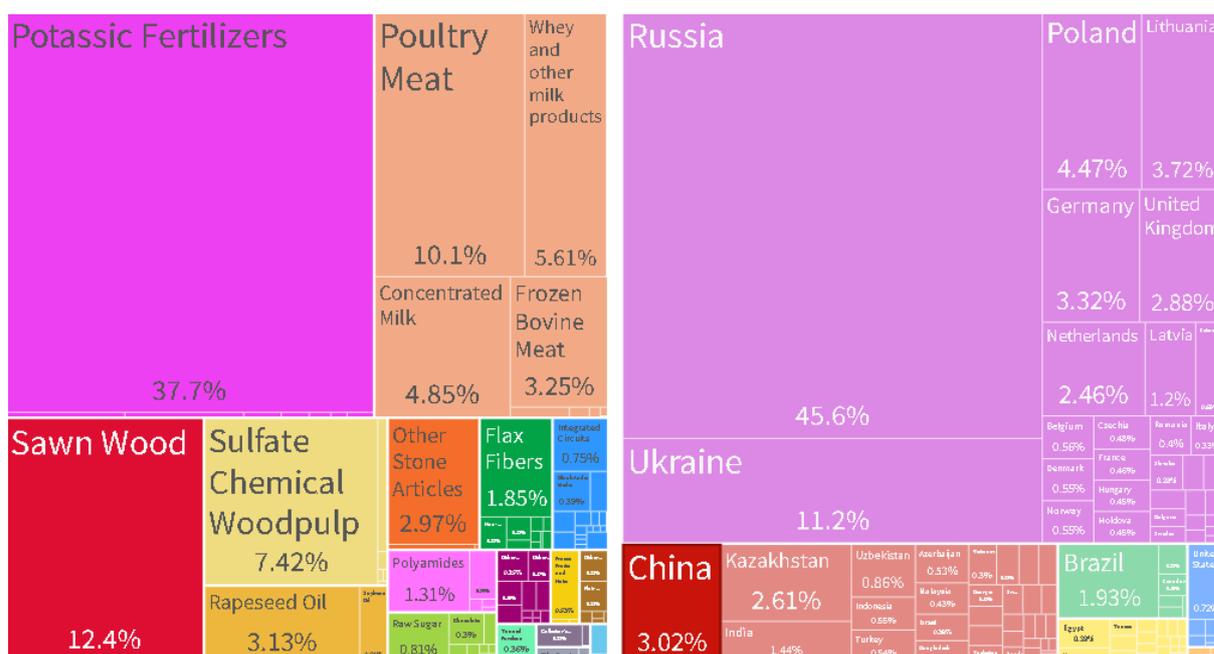
Fonte: SEIL (2022)

Além disso, oito rotas ferroviárias de contêineres no comércio China-Europa Ocidental passam pela Bielorrússia, isso permite que a carga vá muito mais rapidamente entre a China e a Alemanha. Conforme o crescimento ferroviário vai aumentando as relações comerciais também se expandem e assim em 2017, mais de 3.000 trens sino-europeus usaram a rede ferroviária da Bielorrússia. A malha ferroviária dessa rota até a Europa é mais rápida que o frete marítimo, que leva cerca de três semanas, mas o custo do transporte ferroviário é 60% maior. Nesse corredor, oito rotas ferroviárias de contêineres passam pelo país europeu em busca do comércio China-Europa Ocidental (SEIL, 2022; HKTDC, 2018; CHAN, 2018). A Bielorrússia se encontra na Europa Oriental, não tem saída para o mar e faz fronteira com Rússia, Letônia, Lituânia, Polônia e Ucrânia. Sua importância na BRI se dá pelo papel de porta de entrada de transporte que liga a China à união europeia e aos países da Comunidade dos Estados independentes (Armênia, Belarus, Cazaquistão, Federação Russa, Moldávia, Quirguistão, Tadjiquistão, Ucrânia, Uzbequistão, Azerbaijão e Turcomenistão). Devido a

isso, tem sido um ponto para cada vez mais investimentos de desenvolvimentos de manufatura e alta tecnologia (CHAN, 2018)

De 2013 até 2020 houve um aumento de 44,1%, cerca de US\$ 941 milhões nas exportações chinesas para o país e no mesmo período a China importou do país com um aumento de 66,6%, cerca de US\$ 339 milhões. Na Bielorrússia a China fica em segundo lugar como o mercado de exportação e importação de crescimento mais rápido (2013-2020). Assim, em 2020, a Bielorrússia exportou para a China US\$ 848 milhões, correspondendo a 3,2% do seu total de exportação (tabela 1) com os produtos mais vendidos para a China sendo produtos químicos (como fertilizantes potássicos e halogênios), produtos animais (como carne de aves e leite concentrado), produtos de madeira (como madeiras serradas), produtos de papel (como sulfato de celulose química) e animal and vegetable bi products (como óleo de colza e óleo de soja). Em 2013, esse valor era menor, pois o país europeu exportou US\$ 509 milhões, correspondendo a 1,39% do seu total de exportação, ainda mantendo os produtos químicos como a principal comercialização, mas também com o plásticos e borrachas (como poliamidas e pneus de borracha), máquinas (como máquinas de colheita e gravações de som) e transporte (como caminhão de entrega e tratores) com uma presença significativa na pauta exportadora. Em 2013 a China não estava entre os principais destinos das exportações do país europeu, ficando em 11º lugar, mas em 2020 ficou em 6º, demonstrando o aumento do fluxo de comércio (OEC, 2023a; OEC, 2023b).

Tabela 1- Exportação da Bielorrússia para a China em 2020

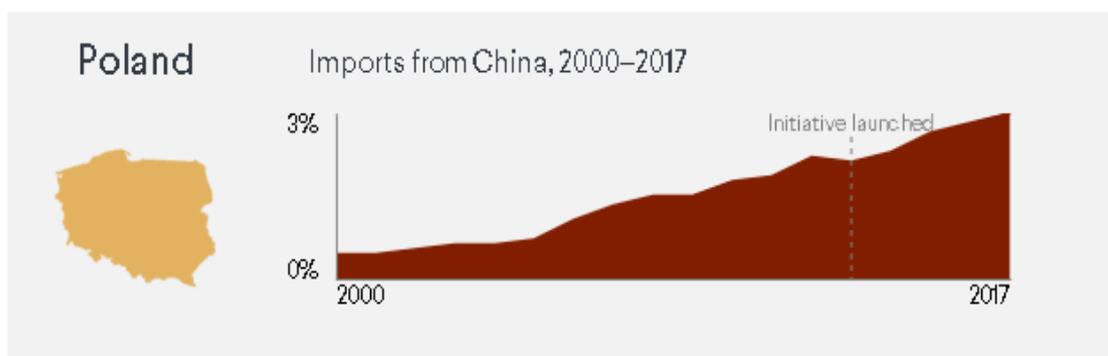


Fonte: OEC, 2023

US\$ 19 milhões e em 2017 aumentou para US\$ 232 milhões no setor manufatureiro. Também vale ressaltar que a forte agricultura e pecuária, a expansão do comércio agrícola, exportações de carne e laticínios, sempre foi um dos pontos principais para desenvolvimento do comércio externo do país europeu. Devido a isso, a China e a Bielorrússia, em 2017, assinaram um acordo e o país europeu foi o primeiro país da Comunidade dos Estados independentes a exportar carne bovina e de aves para a China (CHAN, 2018). Além disso, de 2013 até 2022, as construções no setor de energia através da empresa *China Energy Engineering* somaram US\$ 340 milhões. Já no setor de transporte, as construções através da China International Trust and Investment (CITIC) somaram US\$ 300 milhões (INVESTMENT TRACKER, 2023).

Um outro país do corredor mais utilizado que passa por Xinjiang é a Polônia. Também é possível analisar o crescimento do comércio na Polônia, uma importante passagem dos trens que passam pela região autônoma. As importações Chinesas no país ocuparam 3.4% do PIB, em 2017, e o investimento estrangeiro direto da China no país foi de 0.1%. Quando a iniciativa foi lançada, não era possível observar os dados do investimento estrangeiro direto da China no país, mas de 2014 até 2017 se manteve 0,1%, já as importações ocupavam somente 2,4% do PIB, havendo um aumento de 1% em 4 anos. Desse modo, percebe-se que quando a iniciativa da BRI foi lançada houve um aumento constante das importações e em 2017 chegou a seu melhor desempenho (gráfico 8) (SEIL, 2022).

Gráfico 8 - Importações da China pela Polônia de 2000–2017

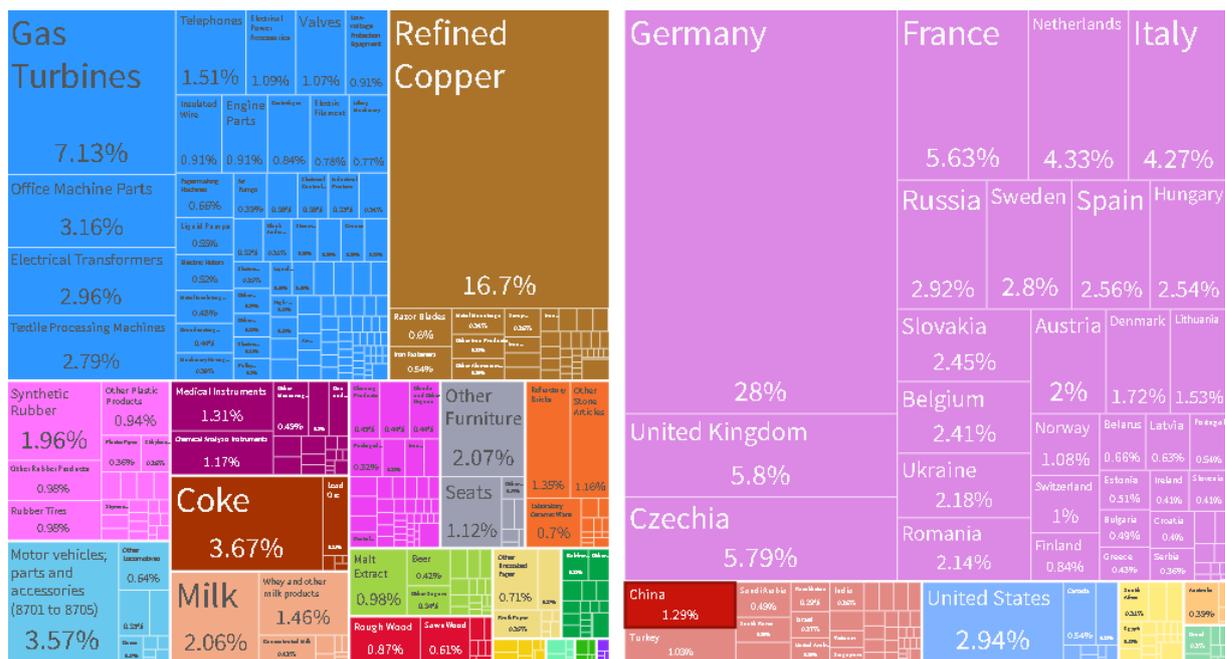


Fonte: SEIL (2022)

De 2013 até 2020 houve um aumento de 98,7%, cerca de US\$ 15.8 bilhões nas exportações chinesas para o país e no mesmo período a China importou do país com um aumento de 51,3%, cerca de US\$ 1,15 bilhões. Na Polônia a China não se encontra entre os três principais países como o mercado de exportação de crescimento mais rápido (2013-2020)

com a Polônia, mas no mercado de importações de crescimento mais rápido a China encontra-se em 1º lugar. Assim, em 2020, a Polônia exportou para a China US\$ 3,38 bilhões, correspondendo a 1,29% do seu total de exportação (tabela 3) com os produtos mais vendidos para a China sendo máquinas (como turbinas a gás e peças de máquinas de escritório), metais (como cobre refinado e lâminas de barbear), plásticos e borrachas (como borracha sintética e outros produtos de borracha), transportes (como partes e acessórios de veículos motorizados) e instrumentos (como instrumentos médicos e instrumento de análise química). Em 2013, esse valor era menor, pois o país europeu exportou US\$ 2,23 bilhões, correspondendo a 1,09% do seu total de exportação com os principais produtos exportados sendo metais, máquinas, produtos animais e transporte. Em 2013 a China não estava entre os principais destinos das exportações do país europeu, não ficando nem entre os 20 primeiros lugares, mas em 2020 ficou em 18º, demonstrando uma melhora do fluxo de comércio (OEC, 2023c)

Tabela 3 - Exportação da Polônia para a China em 2020



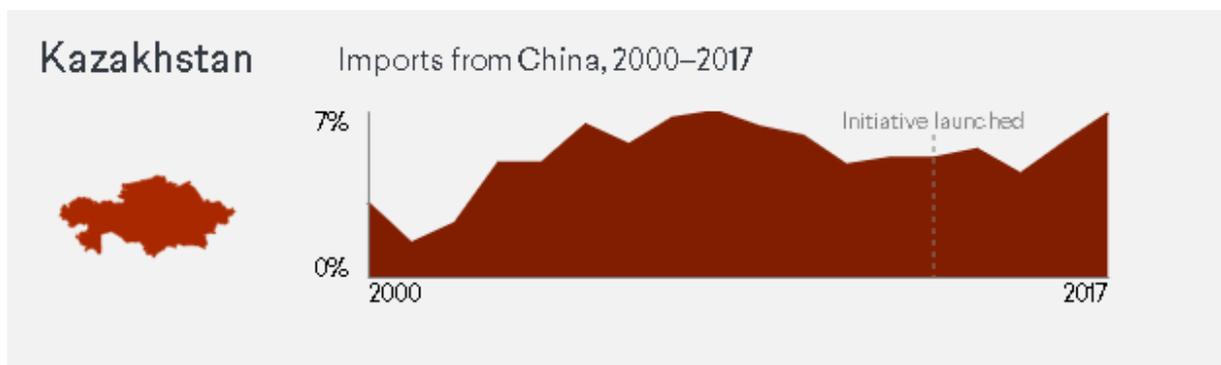
Fonte: OEC, 2023c

A Polônia importou do país asiático US\$ 31,8 bilhões, correspondendo a 11,8% do seu total de importação (Tabela 4) e sua pauta de importação do país asiático é principalmente máquinas (maquinário elétrico e eletrônicos), têxteis, produtos variados e metais. Em 2013, importou do país asiático US\$ 16 bilhões, correspondendo a 7,31% do seu total de importação, com uma pauta de produtos similar a de 2020. Em 2013 a China é a 3ª principal origem dos produtos importados, já em 2020 houve uma melhora e o país é a 2ª principal

empresas privadas foram criadas. Mesmo tendo uma importância no corredor é possível analisar uma queda do comércio China-Cazaquistão, isso também pode ser impulso de algumas demandas internas como a eclosão de protestos no oeste do Cazaquistão contra uma proposta do governo de disponibilizar terras rurais a estrangeiros, em 2016, com alegação popular de beneficiar os chineses. Esse caso foi resolvido, mas os laços de longa data do Cazaquistão com a Rússia são fortes e acabam gerando uma estranheza com a China se aproximando ainda mais do país (CORRE, 2018).

As importações chinesas no país ocuparam 3.4% do PIB, em 2017, e o investimento estrangeiro direto da China no país foi de 0.1%. Quando a iniciativa foi lançada, não foi possível observar os dados do investimento estrangeiro direto da China no país, mas de 2014 até 2017 se manteve 0,1%, já as importações ocupavam somente 2,4% do PIB, havendo um aumento de 1% em 4 anos. Desse modo, percebe-se que quando a iniciativa da BRI foi lançada houve um aumento constante das importações e em 2017 chegou a seu melhor desempenho (gráfico 9) (SEIL, 2022).

Gráfico 9 - Importações da China pelo Cazaquistão de 2000–2017

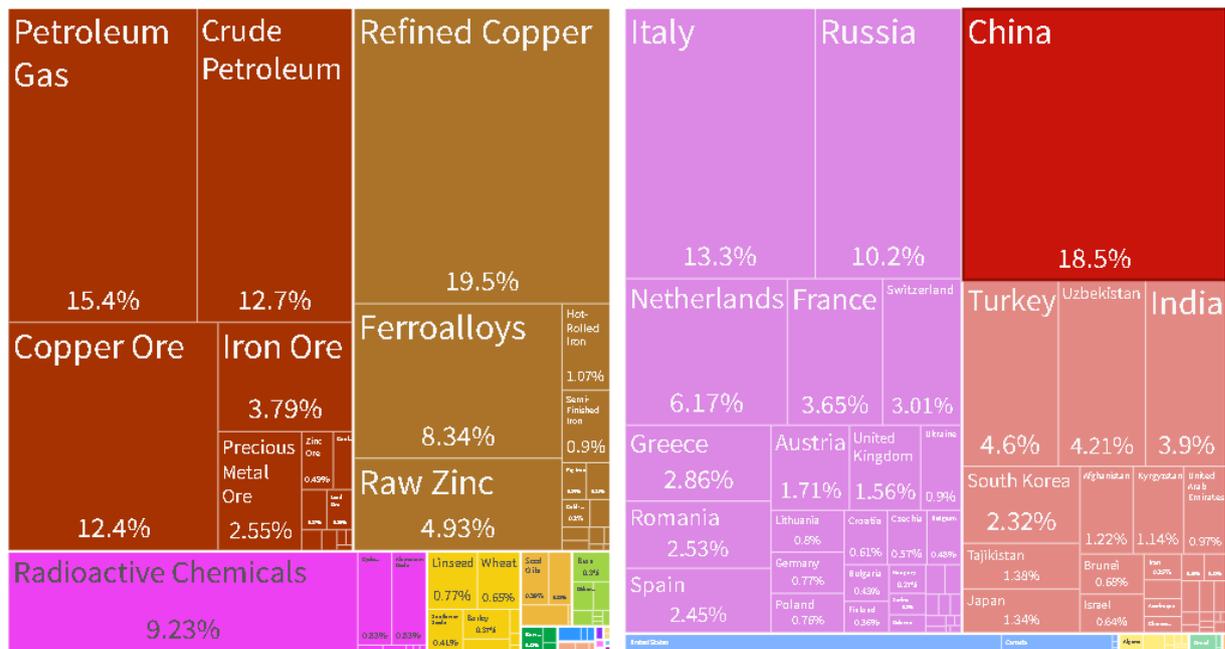


Fonte: SEIL (2022)

De 2013 até 2020 houve uma diminuição de 9,8%, cerca de US\$ 1,03 bilhões nas exportações chinesas para o país e no mesmo período a China importou do país com uma diminuição de 34,7%, cerca de US\$ 5 bilhões. Apesar da diminuição da importação e exportação de China-Cazaquistão, o país asiático foi, em 2020, o maior destino das exportações do país, em 1º lugar. No Cazaquistão a China não se encontra entre os três principais países como o mercado de exportação e importação de crescimento mais rápido (2013-2020). O Cazaquistão exportou para a China em 2020 US\$ 9,42 bilhões, correspondendo a 18,5% do seu total de exportação (Tabela 5) com os produtos mais vendidos para a China sendo produtos minerais (petróleo, gás, metais preciosos e ferro),

metais (como cobre refinado e ferroviais), produtos químicos (como produtos químicos radioativos e hidrocarbonetos cíclicos), produtos vegetais (como linhaça e trigo) e . Com isso, há a demonstração de que o país é uma importante passagem e fornecedor de capacidade energética para a China. Em 2020, 54,9% das exportações de gás do país centro asiáticos foram com destino à China. Em 2013, esse valor era um pouco menor, pois o Cazaquistão exportou US\$ 14,4 bilhões, correspondendo a 17,13% do seu total de exportação com os principais produtos exportados sendo produtos minerais (Petróleo cru, gás e petróleo refinado), metais, produtos químicos e produtos vegetais. Em 2013 a China era o principal destino das exportações do país centro asiático, ficando 1º lugar e em 2020 a China continuou ocupando essa posição mesmo com uma pequena diminuição do comércio (OEC, 2023d).

Tabela 5 - Exportação do Cazaquistão para a China em 2020

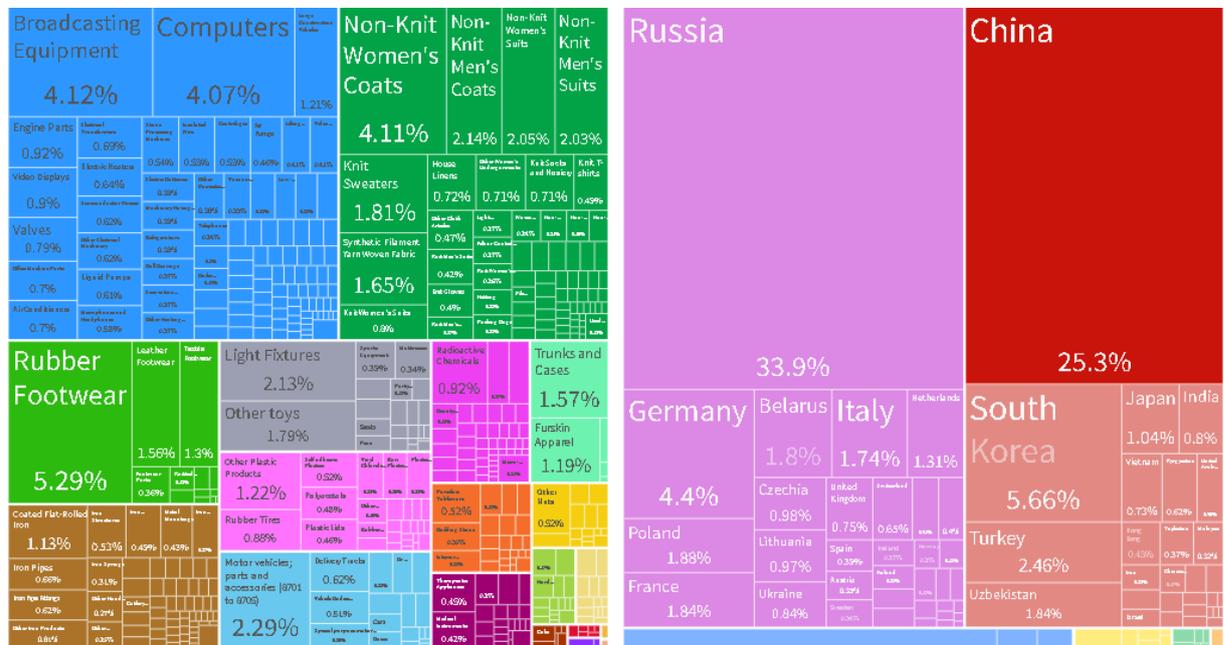


Fonte: OEC, 2023d

O Cazaquistão, em 2020, importou do país asiático US\$ 25,3 bilhões, correspondendo a 25,3% do seu total de importação e sua segunda maior origem de importação, atrás apenas da Rússia (Tabela 6). Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (equipamento de transmissão, computadores e veículos de grande construção), têxteis (como pano feminino não tricotado e pano masculino não tricotado), calçados e chapelrya (como calçado de borracha e calçado de couro), metais (como ferro laminado plano revestido e canos de ferro) e diversos (como luminária e outros brinquedos). Em 2013, importou da China US\$ 11,4 bilhões, correspondendo a 22,1% do seu

total de importação, com a pauta de produtos um pouco diferente de 2020, com máquinas (computadores, telefones, veículos de grande construção), têxteis (como ternos masculinos de malha), metais (como canos de ferro e outros grandes tubos de ferro), transporte (veículos motorizados e veículos motorizados para fins especiais) e calçados e chapelaria (como calçados de borracha). Desse modo, é possível observar uma sutil mudança nesses anos. Em 2013 a China é a 2ª principal origem dos produtos importados e em 2020 mantém essa colocação com um relativo aumento, demonstrando uma melhora e diversificação de relações comerciais com o país após a BRI (OEC, 2023). Em 2021, a China importou do Cazaquistão US\$ 11,3 bilhões e a China exportou para o país US\$ 13,9 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

Tabela 6 - Importação do Cazaquistão vindos da China em 2020



Fonte: OEC, 2023d

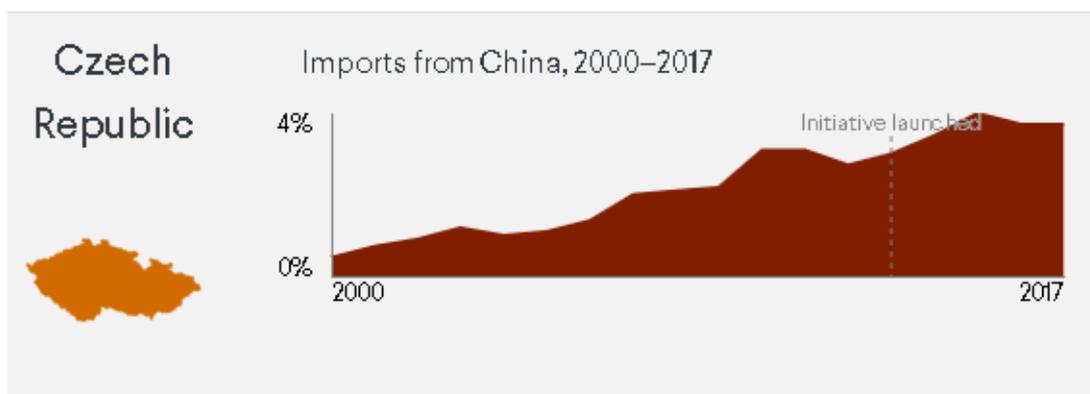
O Cazaquistão também tem um outro projeto de infraestrutura que está sendo desenvolvido junto à China que é sua terceira ferrovia, denominada ferrovia China-Quirguistão-Uzbequistão (CKU). A rota CKU terá 523 quilômetros de extensão, sendo 213 quilômetros na China, 260 quilômetros no Quirguistão e cerca de 50 quilômetros no Uzbequistão. A construção está sendo feita na fronteira China-Cazaquistão devido ao aumento da demanda por transporte ferroviário, buscando impulsionar ainda mais o comércio entre a China, as região da Ásia Central e além dela. Também é esperado um alívio do transporte rodoviário ao atender a demanda crescente do comércio entre China e Europa. Esse projeto coloca o Cazaquistão como um centro de transmissão logística da rede de ferrovias

que tem ligação com a Europa, já que em 2019, mais de 90% dos trens de carga China-Europa passaram pelo país na linha oeste. “Quando concluída, a ferrovia será a rota mais curta para o transporte de mercadorias da China para a Europa e Oriente Médio, reduzindo a jornada de carga em 900 quilômetros e economizando de sete a oito dias no tempo de viagem” (QI, 2022, s/p). Segundo a alfândega da China, 2022, o comércio entre a China e a união europeia aumentou 7% em relação a 2021, cerca de US\$ 328 bilhões, e desse modo, a união europeia se tornou o segundo maior parceiro comercial chinês (QI, 2022).

De 2013 até 2022, as construções no setor de energia através das empresas *Power Construction Corp. (PowerChina)* e *China National Chemical Engineering* somaram US\$ 600 milhões. Já no setor de transporte, as construções através da *State Construction Engineering*, *China International Trust and Investment (CITIC)*, *China General Technology (Genertec)* e *China Railway Engineering* somaram US\$ 3,2 bilhões (INVESTMENT TRACKER, 2023).

A República Tcheca também é um país importante na CRE com passagem na região autônoma e no corredor, pois é um dos países europeus que é a porta de entrada e a conexão com o resto do continente. É possível analisar um dos aumentos mais expressivos em relação ao comércio dos corredores da CRE que saem de Xinjiang. As importações Chinesas no país ocuparam 4,1% do PIB, em 2017, e o investimento estrangeiro direto da China no país foi de 0,4%. Quando a iniciativa foi lançada e em 2014, não foi possível observar os dados do investimento estrangeiro direto da China no país, mas em 2015 chegou a 0,2% e o seu melhor desempenho foi em 2016 com 0,5%. Já as importações ocupavam em 2013 somente 3,3% do PIB, havendo um aumento ao longo dos anos com seu melhor desempenho em 2016 com 4,4% do PIB e após isso houve uma leve queda. Desse modo, percebe-se que quando a iniciativa da BRI foi lançada houve um aumento constante das importações e uma entrada maior do investimento estrangeiro direto chinês no país (gráfico 10) (SEIL, 2022).

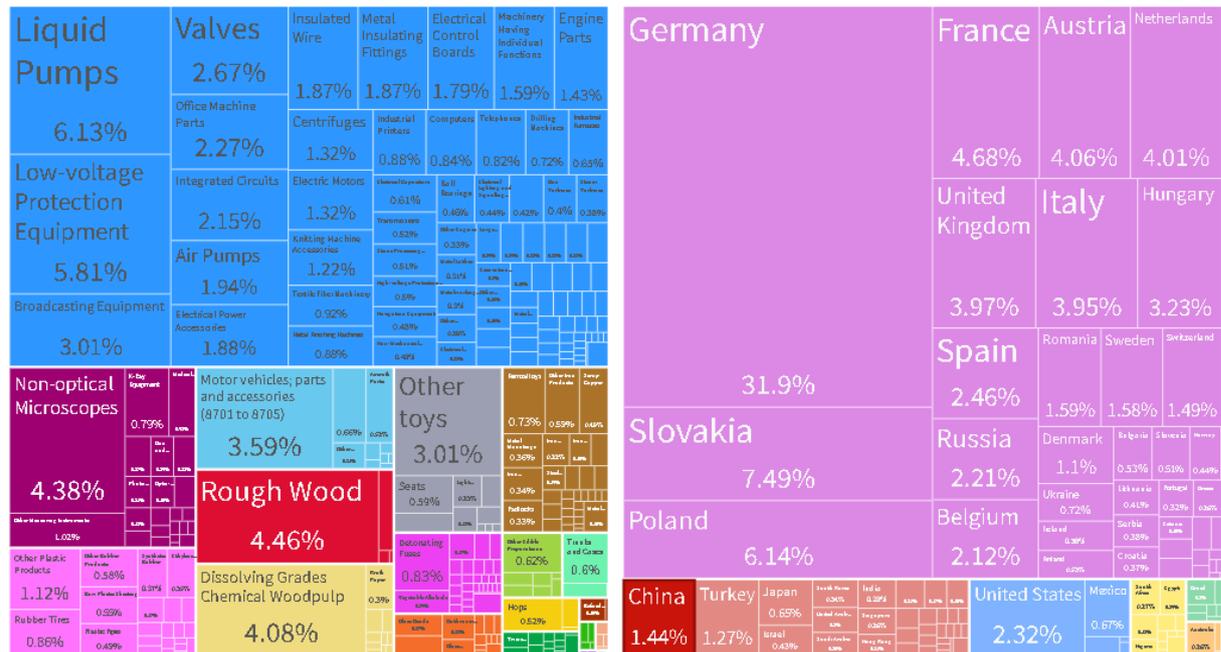
Gráfico10 - Importações da China pela República Tcheca de 2000–2017



Fonte: SEIL (2022)

A importância e o aumento do comércio é notável, tanto que de 2013 até 2020 houve um aumento de 120%, cerca de US\$ 13,2 bilhões nas exportações chinesas para o país e no mesmo período a China importou do país com um aumento de 40,1%, cerca de US\$ 783 milhões. A China não está entre os dez principais países com o maior destino das exportações do país, mas se encontra em 16º lugar. Na República Tcheca o país asiático não se encontra entre os três principais países como o mercado de exportação de crescimento mais rápido (2013-2020), mas se encontra em 2º lugar no mercado de importação de crescimento mais rápido. A República Tcheca exportou para a China em 2020 US\$ 2,73 bilhões, correspondendo a 1,44% do seu total de exportação (Tabela 7) com os produtos mais vendidos para o país asiático sendo máquinas (bombas de líquido, equipamentos de transmissão, equipamento de proteção de baixa tensão), instrumentos (microscópio não óptico, instrumentos de medidas, equipamento de raio-x), plástico e borracha (como outros produtos plásticos e pneus de borracha), transporte (partes e acessórios de veículos motorizados, peças de locomotivas, peças de aeronaves, acessórios ferroviários, carros e outras locomotivas) e produtos de madeira (como madeira bruta). Em 2013, esse valor era um pouco menor, pois República Tcheca exportou US\$ 1,95 bilhões, correspondendo a 1,2% do seu total de exportação com os principais produtos exportados sendo máquinas (acessórios de energia elétrica, bombas de líquido, equipamento de proteção de baixa tensão), transporte (partes e acessórios de veículos motorizados, carros e peças de locomotivas), instrumentos e metais. Em 2013 também ocupou a 16ª posição nos maiores destinos das exportações do país, mesmo com o aumento do comércio em 2020 sendo notável. Mas durante 9 anos (2013-2020) há a demonstração do aumento das relações comerciais e da inserção chinesa no país com os 120% de aumento das exportações chinesas para o país europeu (OEC, 2023e).

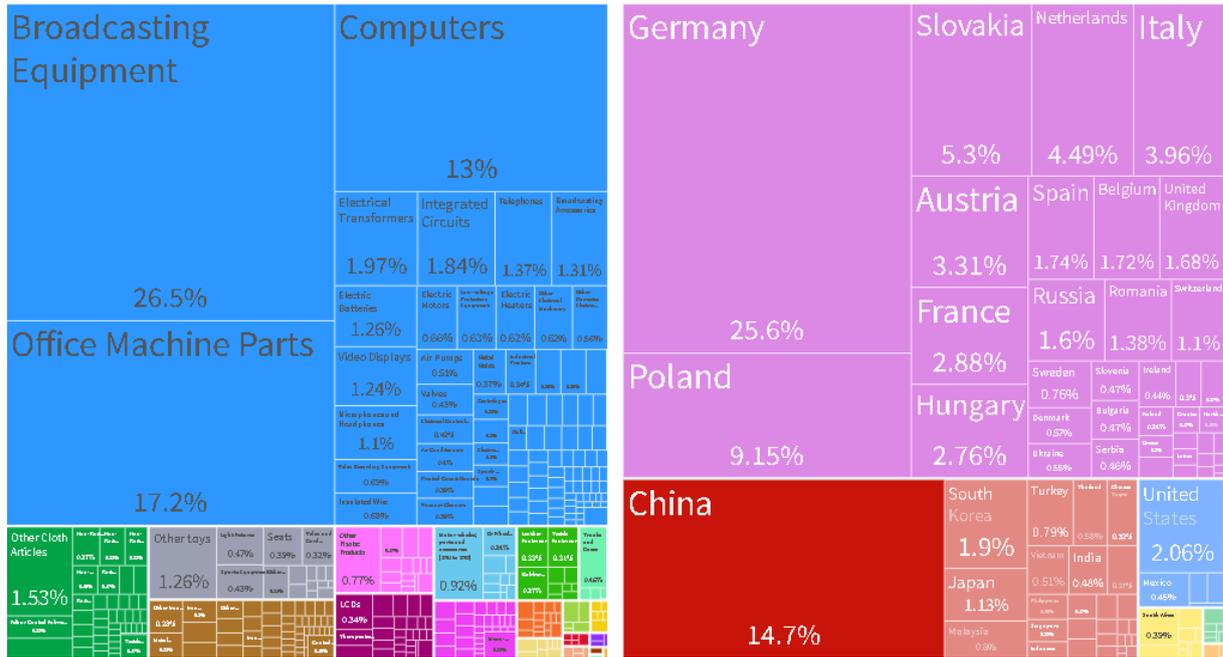
Tabela 7 - Exportação da República Tcheca para a China em 2020



Fonte: OEC, 2023e

A República Checa, em 2020, importou do país asiático US\$ 24,3 bilhões, correspondendo a 14,7% do seu total de importação e sua segunda maior origem de importação, atrás apenas da Alemanha (Tabela 8). Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (equipamento de transmissão, parte de máquinas de escritório e computadores), têxteis (como outros artigos de tecido, vestuário de feltro ou tecido revestido), produtos diversos (como outros brinquedos e luminária), metais (como outros produtos de ferro e montagens de metal) e plásticos e borrachas (como outros produtos plásticos e pneus de borracha). Em 2013, importou da China US\$ 11 bilhões, correspondendo a 7,81% do seu total de importação, ou seja, em 2020 o país importa o dobro em relação ao início da iniciativa. A pauta de produtos importados em 2013 permanece a mesma ordem da que ocorre em 2020. Desse modo, é possível observar o aumento de importações com uma pauta exportadora. Em 2013 a China é a 3ª principal origem dos produtos importados e em 2020 sobe uma colocação e se torna a 2ª principal origem demonstrando uma melhora nas relações comerciais com o país após a BRI (OEC, 2023e). Em 2021, a República Tcheca exportou para a China US\$ 2,9 bilhões e importou da China US\$ 35,08 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

Tabela 8 - Importação da República Tcheca vindos da China em 2020



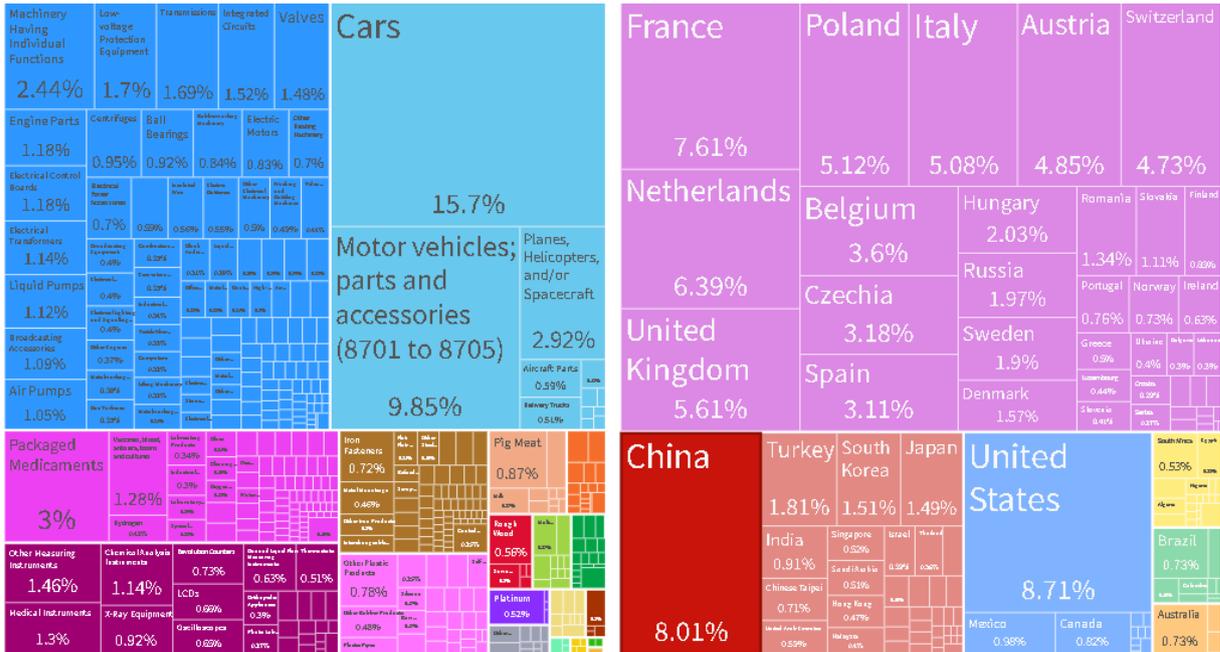
Fonte: OEC, 2023e

A Alemanha na CRE que sai de Xinjiang é um dos 4 países europeu das rotas mencionadas anteriormente e ponto o último destino em algumas rotas. Isso demonstra uma assertividade e importância na estratégia da BRI de ser uma ligação com a Europa passando pela Ásia Central. De 2013 até 2020 houve um aumento de 35,9%, cerca de US\$ 29,7 bilhões nas exportações chinesas para o país e no mesmo período a China importou do país com um aumento de 22,9%, cerca de US\$ 19,8 bilhões. A Alemanha, de 2019-2020, foi o 3º mercado de exportação de crescimento mais rápido com a China.

Na Alemanha, o país asiático se encontra em 1º lugar como o mercado de exportação e importação de crescimento mais rápido (2013-2020). A Alemanha exportou para a China em 2020 US\$ 106 bilhões, correspondendo a 8,1% do seu total de exportação (Tabela 9) com os produtos mais vendidos para o país asiático sendo máquinas (como turbinas a gás, peças de motores, equipamentos de transmissão e transformadores elétricos), transportes (como carros, partes e acessórios de veículos motorizados, peças de aeronaves, caminhões de entrega, aviões e helicópteros), produtos químicos (como medicamentos embalados, vacinas e sangue), metais (como prendedores de ferro, estruturas de ferro e outros produtos de ferro) e plásticos e borracha (como medicamentos embalados, vacinas e sangue). Neste ano, a China é o 2º maior parceiro comercial do país europeu. Em 2013, esse valor era menor, pois a Alemanha exportou US\$ 86,4 bilhões, correspondendo a 6,22% do seu total de exportação com os principais produtos exportados, sendo os mesmos de 2020 máquinas, transportes, produtos

químicos e metais. Em 2013 a China ficou na 3ª posição nos maiores destinos das exportações do país, mas em 2020 é possível notar a melhora dessa relação comercial. Além disso, durante 8 anos (2013-2020) há a demonstração do aumento das relações comerciais e da inserção chinesa no país europeu (OEC, 2023f).

Tabela 9 - Exportação da Alemanha para a China em 2020

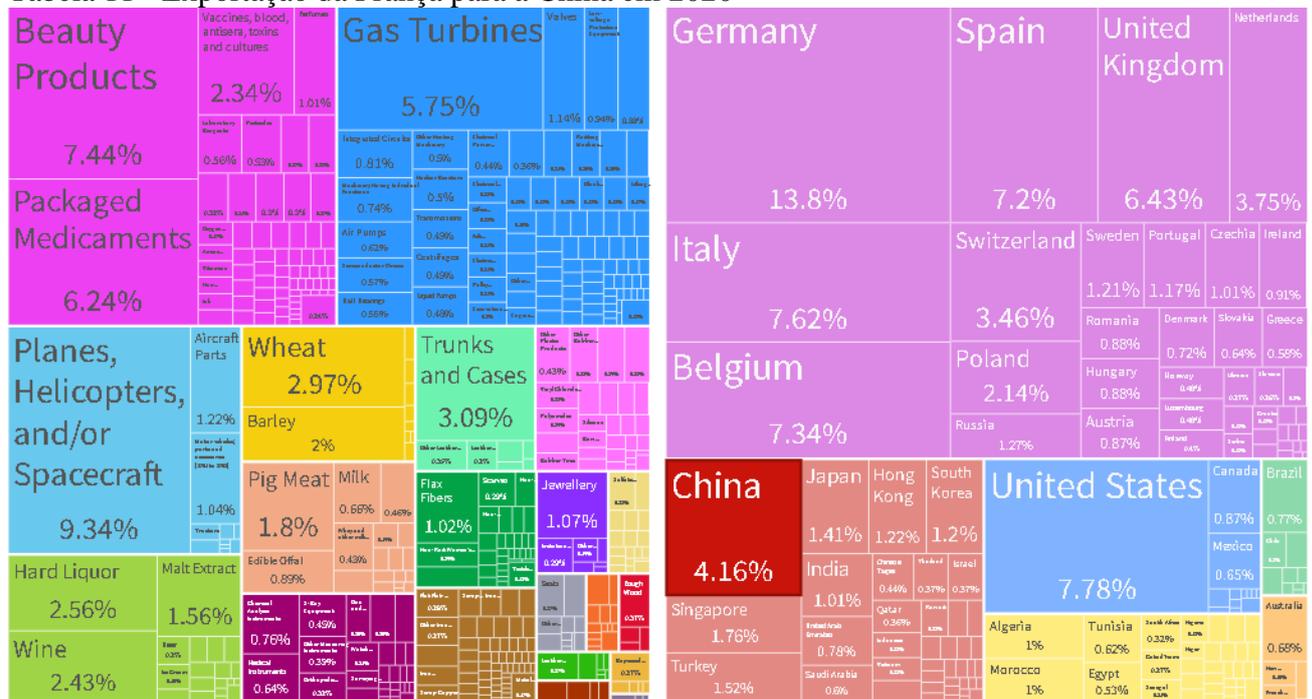


Fonte: OEC, 2023f

A Alemanha, em 2020, importou do país asiático US\$ 112 bilhões, correspondendo a 10,1% do seu total de importação e foi sua primeira maior origem de importação, seguida de Holanda e Polônia (Tabela 10). Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (como equipamento de transmissão, computadores e parte de máquinas de escritório), têxteis (como outros artigos de tecido), produtos diversos (como luminárias e assentos), metais (como outros produtos de ferro) e produtos químicos (como vitaminas, sangue e vacina). Em 2013, importou da China US\$ 82,5 bilhões, correspondendo a 7,63% do seu total de importação. A pauta de produtos importados em 2013 permanece a mesma ordem da que ocorre em 2020. Em 2013 a China foi a 3ª principal origem dos produtos importados e em 2020 sobe uma colocação e se torna a 1ª principal origem demonstrando uma melhora nas relações comerciais com o país após a BRI (OEC, 2023f). Em 2021, a Alemanha exportou para a China US\$ 123,5 bilhões e importou da China US\$ 170,6 bilhões (UN COMTRADE, 2023).

prioridades. Primeiro se encontram máquinas, transporte, produtos químicos, alimentos e metais (como sucata de cobre, aço laminado plano e fixadores de ferro). Em 2013 a China ficou na 7ª posição nos maiores destinos das exportações do país, mas em 2020 é possível notar uma pequena melhora dessa relação comercial (OEC, 2023f).

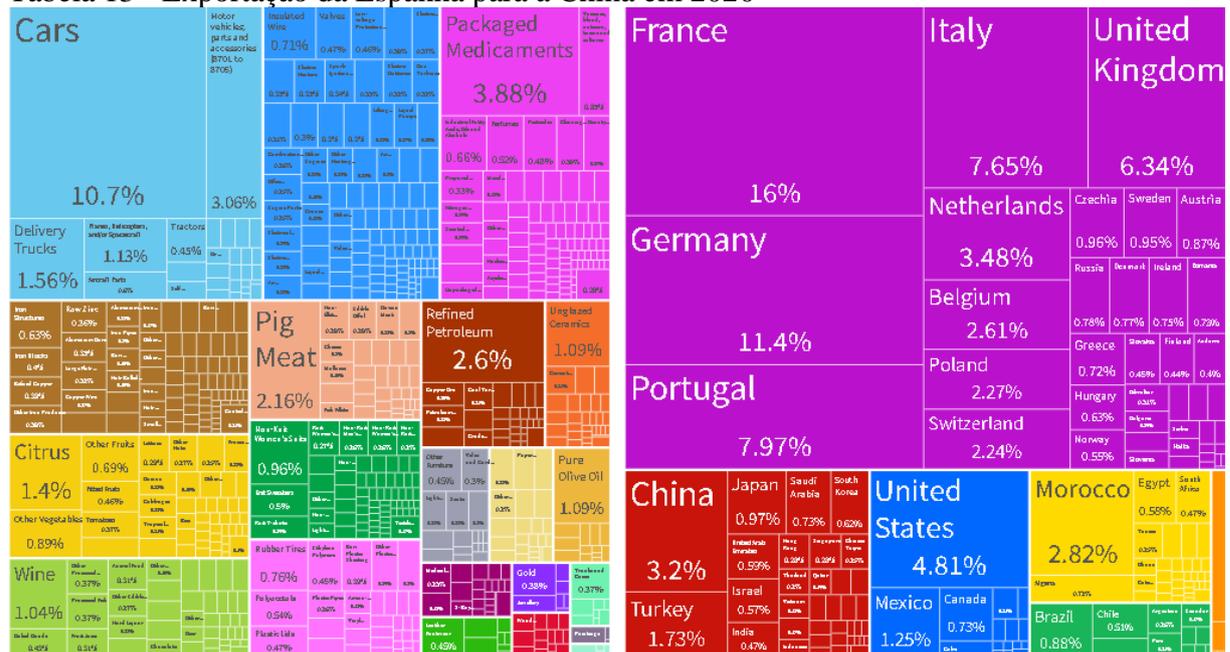
Tabela 11 - Exportação da França para a China em 2020



Fonte: OEC, 2023f

A França, em 2020, importou do país asiático US\$ 39,3 bilhões, correspondendo a 7% do seu total de importação e foi a 6ª maior origem de importação, atrás apenas de países europeu Alemanha, Itália, Espanha, Bélgica e Holanda (Tabela 12). Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (como equipamento de transmissão, computadores e aquecedores), têxteis, produtos diversos e metais (como produtos de ferro). Assim, os metais de exportação da França para China em 2013, que deixaram de ser os principais em 2020, passaram a ser um dos principais produtos importados pela França do país asiático atualmente. Em 2013, o país europeu importou da China US\$ 40,9 bilhões, correspondendo a 6,17% do seu total de importação. A pauta dos principais produtos importados em 2013 permanece a mesma ordem da que ocorre em 2020. Em 2013 a China foi a 5ª principal origem dos produtos importados, posição mais alta em comparação com 2020 (OEC, 2023g). Em 2021, a França exportou para a China US\$ 28,3 bilhões e importou da China US\$ 48,1 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

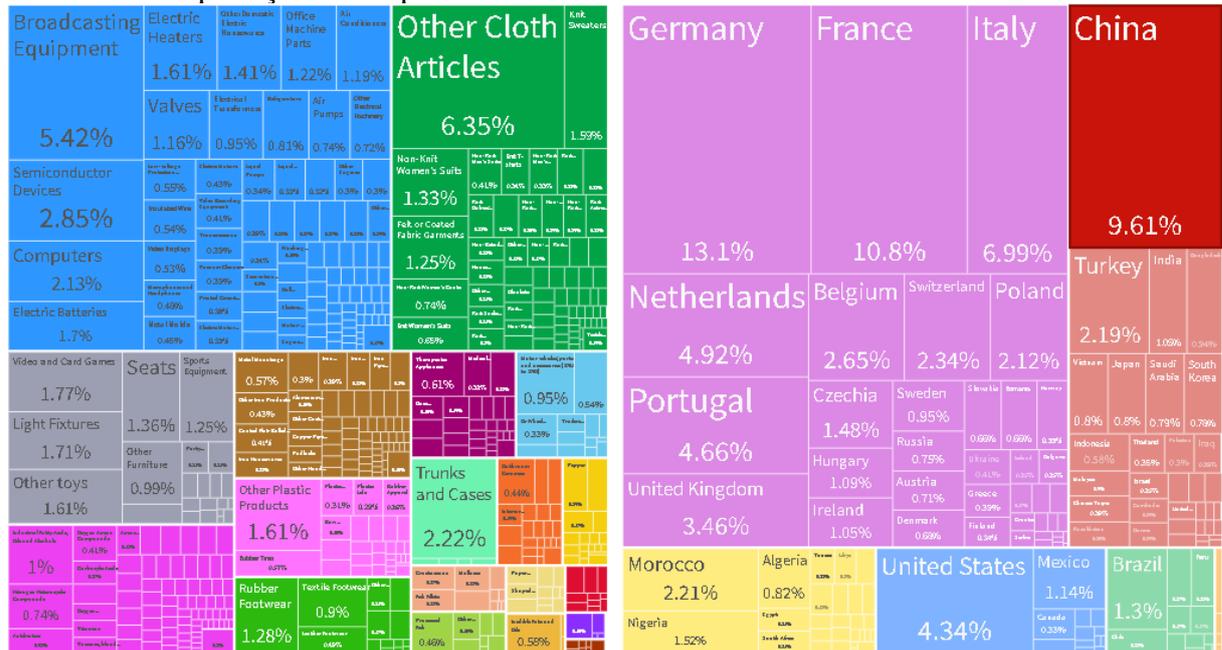
Tabela 13 - Exportação da Espanha para a China em 2020



Fonte: OEC, 2023g

A Espanha, em 2013, importou do país asiático US\$ 21,8 bilhões, correspondendo a 6,65% do seu total de importação e foi a 4ª maior origem de importação, atrás apenas de países europeu Alemanha, França e Itália. Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (como computadores, equipamento de transmissão, e celulares), têxteis (como outros artigos de tecido e suéteres de tricô), produtos diversos (como jogos de vídeo e carta e luminárias), metais (como ferro laminado plano revestido) e produtos químicos (como compostos heterocíclicos de nitrogênio e antibióticos). Já em 2020, o país europeu importou da China US\$ 30,3 bilhões, correspondendo a 9,61% do seu total de importação (Tabela 14). A pauta dos principais produtos importados em 2013 permanece a mesma ordem da que ocorre em 2020, com metais estando atrás dos produtos químicos. Em 2020 a China foi a 3ª principal origem dos produtos importados (OEC, 2023g). Em 2021, a Espanha exportou para a China US\$ 10,2 bilhões e importou da China US\$ 41,2 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

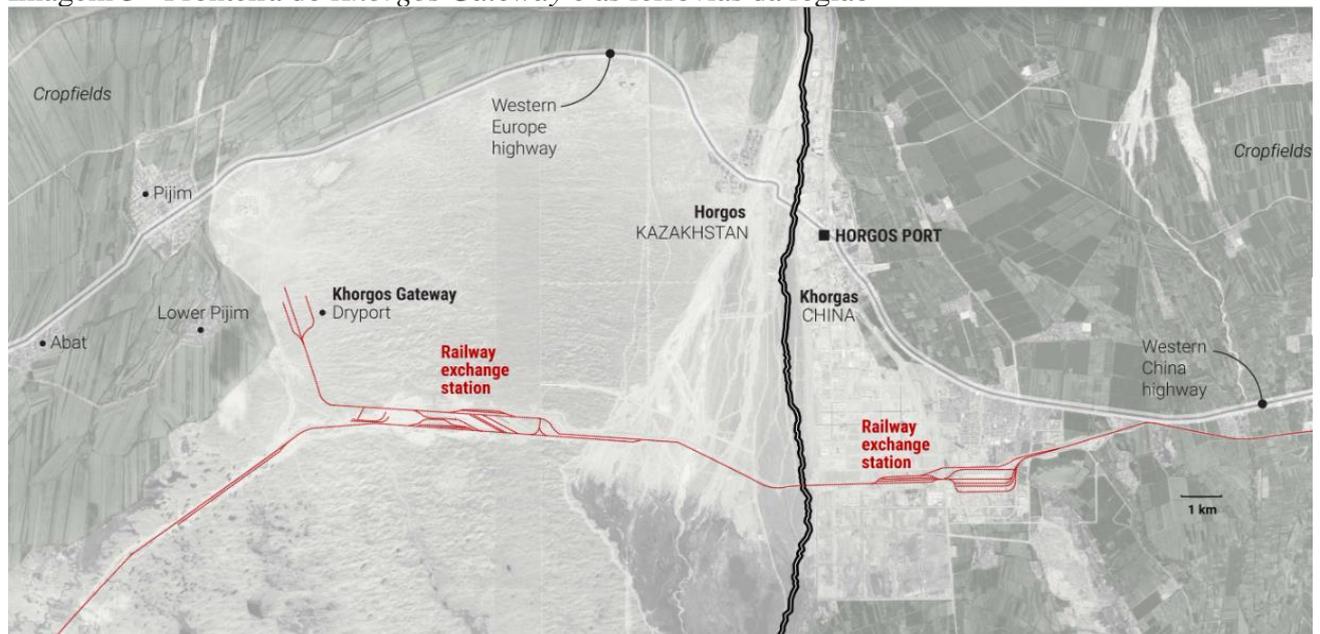
Tabela 14 - Importações da Espanha vindos da China em 2020



Fonte: OEC, 2023

Nesse corredor ainda existe um portão de saída/entrada importante em Xinjiang, o *Khorgos Gateway*, que é responsável pela conexão do Cazaquistão à China por via férrea (imagem 1). Ele é considerado um porto seco, por ser um dos pontos mais distantes de qualquer oceano, mas é o maior porto seco do mundo. O projeto envolve o porto seco no lado do Cazaquistão e as estações ferroviárias de intercâmbio em ambos os lados da fronteira (SOUTH CHINA MORNING POST , 2023a).

Imagem 3 - Fronteira de *Khorgos Gateway* e as ferrovias da região



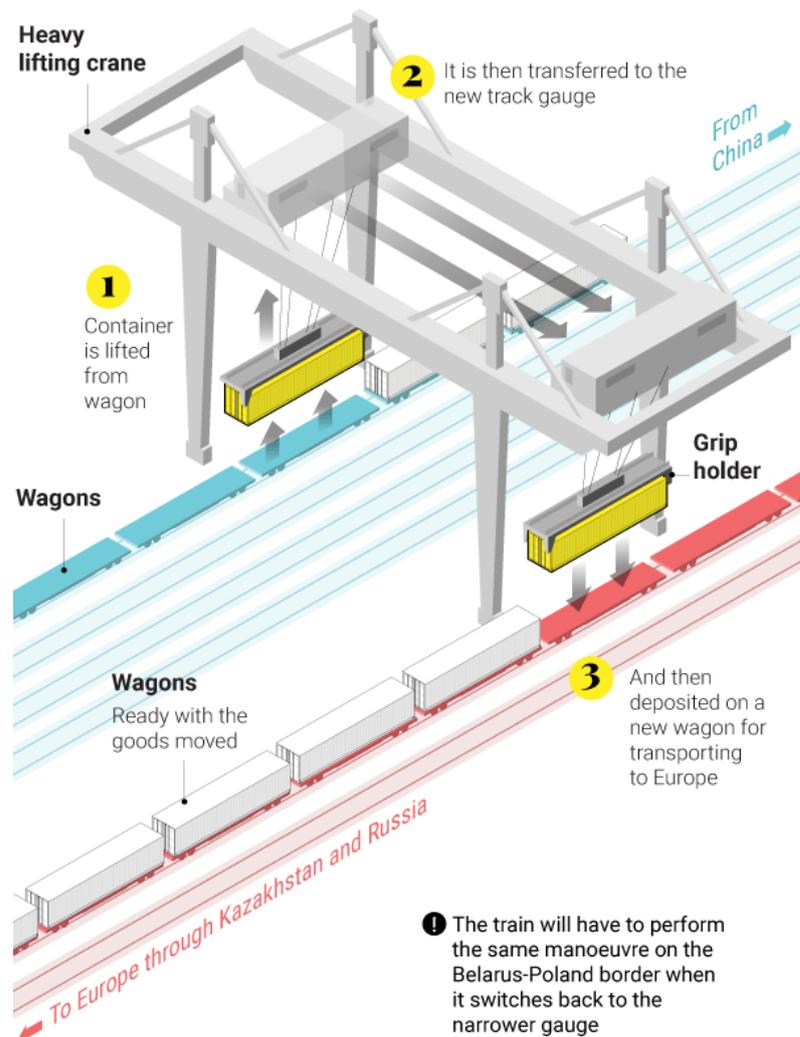
Fonte: SOUTH CHINA MORNING POST , 2023

O *Khorgos Gateway* se localiza na fronteira de Khorgas, na região autônoma de Xinjiang e Horgos no Cazaquistão. As duas cidades não têm uma semelhança em sua linha ferroviária e ambas operam linhas ferroviárias de bitolas diferentes (Imagem 3). As linhas ferroviárias da China usam a bitola ferroviária padrão da Europa Ocidental de 1,345mm, pois foram projetadas, construídas e operadas por empresas estrangeiras, já o Cazaquistão utiliza a bitola mais larga da Rússia de 1,524mm. Desse modo, sempre que há trens saindo ou entrando na China é necessário a transferência da carga para outros vagões. Esse processo é repetido na entrada da Bielorrússia para os trens que entram na Europa (Imagem 4). A primeira parte do processo é levantar o container do vagão, ele vai ser transferido para uma bitola diferente e será colocado em um vagão para a Europa ou quando retornar para a China. Na BRI esses trens e corredores em termos de velocidade e custo por quilômetro oferecem um valor imbatível e assim foi esperado que a passagem ferroviária da fronteira mandasse inicialmente até 15 milhões de toneladas de carga por ano e que o volume aumente para 30 milhões de toneladas por ano, com a segunda ligação ferroviária Europa-China. O *Khorgos Gateway* e outros portos de interconexão como esse ajudam a tornar o mercado globalizado mais eficiente e a construir cooperação nas relações comerciais mais efetiva e constante (SOUTH CHINA MORNING POST, 2023a).

Imagem 4 - Processo para troca de vagões

Change of gauge

In the dry port of Khorgos, all merchandise from China has to be transferred to different trains. As a former Soviet republic, Kazakhstan shares the same five foot track gauge as Russia.



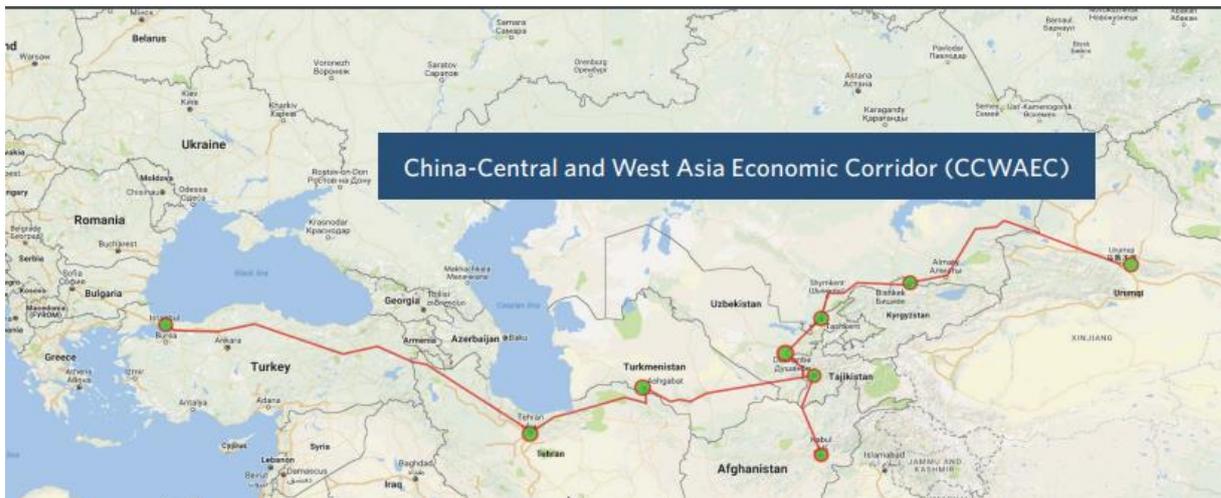
Fonte: SOUTH CHINA MORNING POST , 2023

3.2 Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental (CCWAEC)

A Ásia Central é rica em recursos, mas fatores como infraestrutura atrasada e falta de investimentos impedem o desenvolvimento da região. Os países da Ásia Central no CCWAEC precisam especialmente de investimentos em infraestrutura, e as empresas chinesas estão investindo em projetos de energia e transporte. O corredor busca facilitar a cooperação econômica e comercial e o fluxo de capital para essa região, impulsionando o

desenvolvimento econômico e social. Esse corredor é o que mais se sobrepõe à antiga Rota da Seda e sairá da província de Alashankou, em Xinjiang, até às redes ferroviárias existentes da Ásia Central e Oriente Médio (mapa 9) (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020; LUFT, 2020). Os países que fazem parte desse corredor são: Afeganistão, Armênia, Irã, Cazaquistão, Tajiquistão, Turquia, Turcomenistão, Quirguistão e Uzbequistão (STEIL, 2022).

Mapa 9 - Mapa do Corredor Econômico China-Ásia Central-Ásia Ocidental



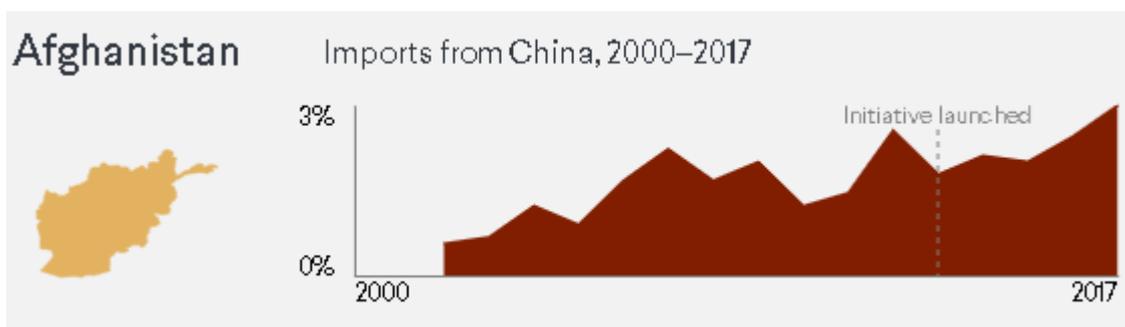
Fonte: LUFT (2016).

Componentes individuais do corredor já foram implementados como o túnel Kamchiq, túnel ferroviário mais longo da Ásia Central com 19,2 quilômetros de extensão (no Uzbequistão) foi concluído. Esse túnel foi um projeto ao longo da linha ferroviária Angren-Pap, também no país uzbeque, construído pela China Rail Group Limited para uma melhor conexão China-Ásia Central e tem a extensão de 123 quilômetros, custando o valor de US\$ 1,68 bilhão. Além disso, a otimização da ligação chinesa à Ásia central segue em processo, tanto que em 2016 foi inaugurada uma conexão ferroviária entre o país do meio e o Afeganistão que reduz uma viagem de seis meses para duas semanas por estrada (LUFT, 2020; HUAN, 2016).

A ferrovia entre China e Afeganistão, mencionada anteriormente, é importante para as relações comerciais da China com outros países do corredor e com o país afegão. Assim, em 2016, quando foi inaugurada a ferrovia, as exportações afegãs para a China somaram US\$ 5,09 milhões, cerca de 0,41% do total de exportações e importou da China US\$ 771 milhões, cerca de 6,63% do total de importações. Se comparado ao ano anterior à inauguração da conexão ferroviária, a importação da China era menor, com apenas US\$ 585 milhões, cerca de

4,74% do total de importações; Mas a exportação do Afeganistão para a China era maior com US\$ 16,1 milhões, cerca de 1,79% do total de exportações (OEC, 2023). As importações chinesas no país ocuparam 2,7% do PIB, em 2017. Quando a iniciativa foi lançada, as importações ocupavam 1,6% do PIB e continuou aumentando até que em 2015 houve uma queda para 1,8% e em 2016 continuou a crescer (gráfico 11) (STEIL, 2022).

Gráfico 11 - Importações da China pelo Afeganistão de 2000–2017



Fonte: SEIL, 2022

De 2013, início da iniciativa até 2020 houve um aumento de 16,5%, cerca de US\$ 7,07 milhões nas exportações chinesas para o país e no mesmo período a China importou do Afeganistão com um aumento de 344%, cerca de US\$ 42,1 milhões. Apesar de ser um número expressivo (344%), o valor aumentado ao longo desses sete anos não passou da casa dois milhões, já que em 2013, o valor das importações chinesas do Afeganistão somaram US\$ 12,2 milhões (imagem 5). Então, em 2013, esse valor foi realmente menor em relação à exportação do Afeganistão para a China se comparado a 2020. As exportações representaram 1,58% do total e a pauta exportadora afegã para a China, em 2013, era principalmente de produtos vegetais (como plantas de perfume e sementes de especiarias), têxteis (como pelo animal, cobertores elã preparada ou pêlos de animais e outros carpetes), produtos minerais (como mármore, travertino e alabastro, minério de titânio e outros minerais), peles de animal (como peles curtidas de ovelha e peles curtidas) e metais preciosos (pedras preciosas). Já em 2020, os principais produtos importados pela China no país afegã são um pouco diferente do início da iniciativa. O primeiro é têxteis (como fio de filamento sintético feminino, tecido de malha emborrachado leve e outros artigos de tecido), máquinas (como equipamento de transmissão, dispositivos semicondutores e transformador elétrico), plásticos e borracha (como pneus de borracha, plástico autoadesivo e outros produtos plásticos), transporte (como motos, partes e peças de veículos motorizados e peça de veículos de duas rodas) e metais

(como produtos de solda de metal revestido, ferro laminado plano revestido e cadeados). A China era o 6º maior destino das exportações do país (OEC, 2023h).

Imagem 5 - Valores de importação de 2013-2020 e crescimento do valor de importação

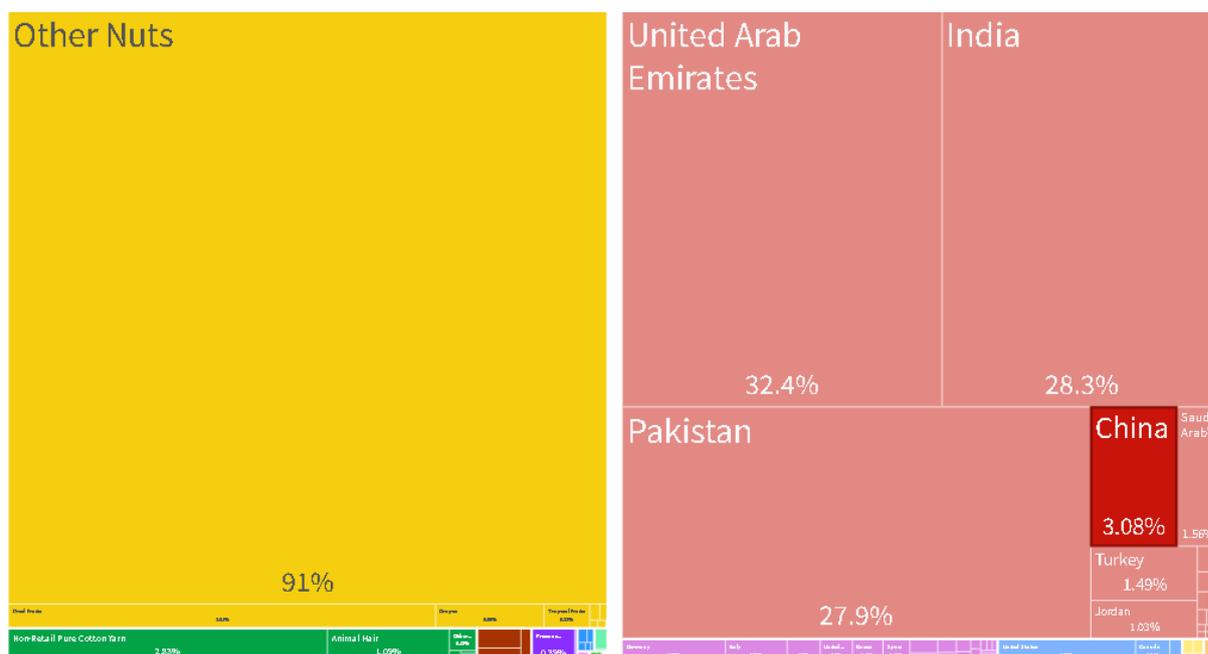
Afghanistan	
Imports Value (2020)	\$54.3M
Imports Value (2013)	\$12.2M
Imports Value Growth	↑\$42.1M
Imports Value Growth (%)	↑344%

Fonte: OEC, 2023h

Ainda em 2013 as importações do país Afegão da China foram US\$ 429 milhões de 3,53% do seu total de importação com os principais produtos importados da sendo era principalmente de têxteis (como enfeites ornamentais, cobertores elã preparada ou pelos de animais), máquinas (como telefones, ar condicionado e motores elétricos), plásticos e borracha (como pneu de borracha e pneu de borracha usada), transporte (como motos e partes de veículos e acessórios) e produtos vegetais (Chá). Em 2013 a China ficou na 5ª posição dentre as maiores origens de importação do país (OEC, 2023h).

Em 2020, o Afeganistão exportou para a China US\$ 54,3 milhões de 3,8% do seu total de exportações e os principais produtos exportados são produtos vegetais (como outras nozes e frutas secas), têxteis (como fio de algodão, pelo animal e outros artigos de vestuário), produtos minerais (como mármore, travertino e alabastro e pedra-sabão), metais preciosos (pedras preciosas) e máquinas (como aquecedores elétricos e dispositivos semicondutores). Neste ano, a China foi o 4º maior destino das exportações chinesas (OEC, 2023h). Em 2021, a China exportou para o Afeganistão US\$ 474 milhões e importou US\$ 49, milhões (UN CONTRADE, 2023). De 2013 até 2022, no setor de transporte, através da *China Communications Construction* as construções somaram US\$ 210 milhões (INVESTMENT TRACKER, 2023).

Tabela 15 - Exportação do Afeganistão para a China em 2020

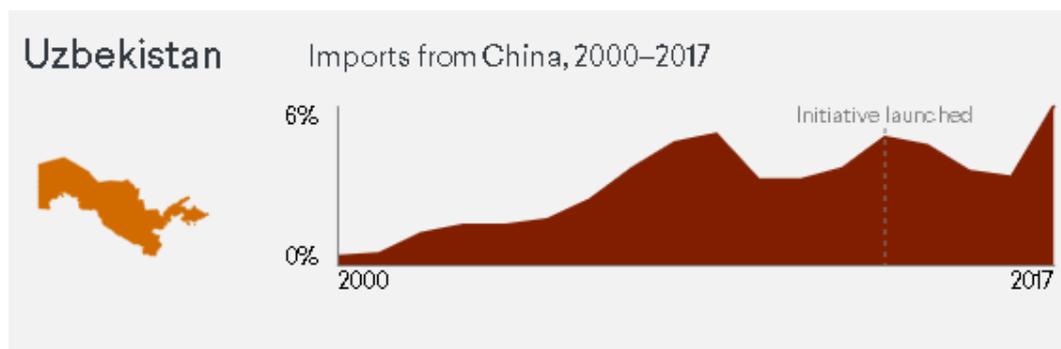


Fonte: OEC, 2023h

O projeto da linha ferroviária Angren-Papno, com o túnel Kamchiq, faz parte do CCWAEC e influencia no comércio chinês e seu ponto de partida/chegada em Xinjiang.. Assim, as relações comerciais entre China-Uzbequistão aumentaram na exportação e diminuíram na importação, desde o início da iniciativa. De 2013 até 2020 houve um aumento de 86,7%, cerca de US\$ 2,27 bilhões nas exportações chinesas para o país e no mesmo período a China importou do país com uma diminuição de -28,4%, cerca de US\$ 511 milhões. Apesar de nesses 7 anos a importação da China no Uzbequistão ter diminuído, esses projetos de infraestrutura são a relação direta comercial entre ambos e sim uma conexão entre diversos países que faz com que haja ganhos comerciais de outros países que fazem parte do corredor (OEC, 2023). De 2013 até 2022, as construções no setor de energia através das empresas *Harbin Electric*, *Power Construction Corp. (PowerChina)* e *China Energy Engineering* somaram US\$ 1,7 bilhões. Já no setor de transporte, através da *China Railway Engineering e China Railway Construction* somaram US\$ 560 milhões (INVESTMENT TRACKER, 2023).

As importações chinesas no Uzbequistão ocuparam 5,6% do PIB, em 2017. Quando a iniciativa foi lançada, as importações ocupavam 4,5% do PIB foram caindo até 2016 chegando a 3,1%, mas em 2017 houve um crescimento de 2,5%, uma melhora expressiva. Desse modo, percebe-se que quando a iniciativa da BRI foi lançada houve um aumento constante das importações e do investimento estrangeiro direto chinês no país (gráfico 12) (STEIL, 2022).

Gráfico 12 - Importações da China pelo Uzbequistão de 2000–2017

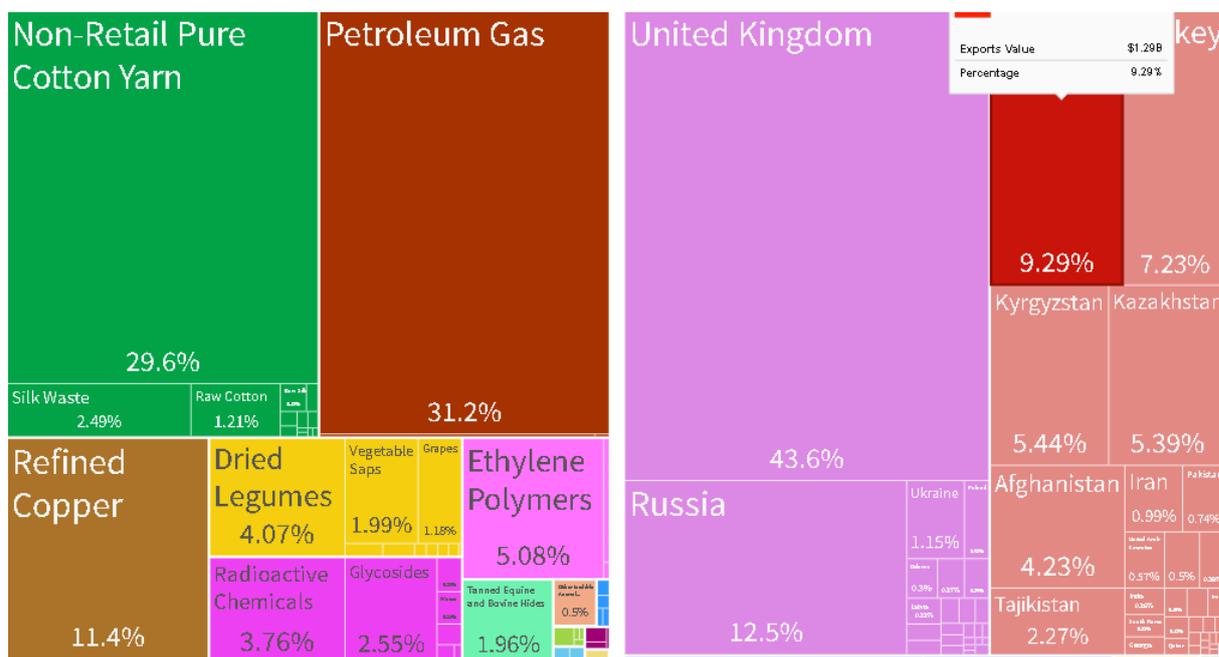


Fonte: SEIL, 2022

O Uzbequistão exportou para a China em 2020 US\$ 1,9 bilhão, correspondendo a 9,29% do seu total de exportação (Tabela 16) com os produtos mais vendidos para a China sendo têxteis (como fio de algodão puro, desperdício de seda e algodão puro), produtos minerais (como gás e enxofre), metais (como cobre refinado e barras de cobre), produtos vegetais (como leguminosas secas e sucos vegetais) e produtos químicos (como químicos radioativos e glicosídeos). Ainda em 2020, a China é o 3º maior parceiro comercial do país em relação a suas exportações. Em 2013, esse valor foi relativamente menor, pois o Uzbequistão exportou US\$ 1,8 bilhões, correspondendo a 23,1% do seu total de exportação com os principais produtos exportados um pouco diferentes de 2020 ou em sua ordem de prioridade. Primeiro se encontram produtos minerais (como gás e petróleo refinado), têxteis (como algodão puro e fio de algodão puro), produtos químicos (como químicos radioativos e fertilizantes nitrogênio), produtos vegetais (como plantas perfumadas e uvas) e peles de animais (como peles curtidas de equinos e bovinos, peles curtidas de ovelha). Em 2013 a China ficou na 1ª posição nos maiores destinos das exportações do país, mas em 2020 é possível notar uma queda dessa posição (OEC, 2023i).

Vale ressaltar que em relação comercial na exportação em 2020 e em 2013 tem uma diferença de apenas US\$ 100 milhões, mas o peso que corresponde ao total de sua exportação em 2013 é bem maior. Além disso, em 2013 há uma demanda muito maior por recursos energéticos exportados para a China e em 2020 é possível notar uma diminuição. Em 2013, 47,73% quase metade das exportações do país para a China foram recursos energéticos: gás (47,5%) e petróleo refinado (0,23%), já em 2020 apenas 31,2% (com o gás) foram para esse setor, mas o Uzbequistão continua entre os dez principais países que a China importa gás (OEC, 2023i).

Tabela 16 - Exportação do Uzbequistão para a China em 2020



Fonte: OEC, 2023i

O Uzbequistão, em 2020, importou da China US\$ 4,88 bilhões, correspondendo a 23,8% do seu total de importação e foi a 1ª maior origem de importação (Tabela 17). Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (como equipamento de transmissão e bombas de ar), metais (como ferro laminado plano revestido e tubos de ferro), têxteis (como tecidos femininos de fios de filamentos sintéticos), plásticos e borracha (como pneus de borracha e poliacetais) e transporte (como caminhões de entrega e carros). Em 2013, o país importou da China US\$ 2,61 bilhões, correspondendo a 21% do seu total de importação. A pauta dos principais produtos importados em 2013 permanece a mesma de 2020 com os têxteis indo para o 5º lugar entre os principais produtos. Ainda nesse ano, a China foi a 1ª principal origem dos produtos importados (OEC, 2023i). Em 2021, o Uzbequistão exportou para a China US\$ 1,7 bilhões e importou da China US\$ 4,8 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

(AMINJONOV, DOVIGALYUK, 2023, s/p, tradução nossa⁵⁵). Foi um projeto desenvolvido *Sino-pipeline International Company Limited*, subsidiária da *China National Petroleum Corporation* e foi financiado pelo novo banco de desenvolvimento. A estimativa de custos para esse projeto é de US\$ 6,7 bilhões e quando finalizada a sua construção a Linha D elevará a capacidade anual geral do Gasoduto Ásia Central-China para 85 bilhões de metros cúbicos de gás, fazendo com que este seja o maior sistema de transmissão de gás da Ásia Central (AMINJONOV, DOVIGALYUK, 2023).

Mapa 10 - Gasoduto Ásia-Central China Linha D



Fonte: SOUTH CHINA MORNING POST , 2023

A capacidade do gasoduto da linha D será de 30 bilhões de metros cúbicos (bcm), com 966 quilômetros, sendo 840 quilômetros dentro da Ásia Central, para as partes sul e central da Região de Xinjiang. As seções mais longas da linha são o Tadjiquistão com 410 quilômetros com o custo da seção de o custo de US\$ 3,2 bilhões, o maior da linhas, e o Quirguistão com 215 quilômetros com o custo de US\$ 1,2 bilhão. Na parte do Tajiquistão há um desafio desde o início da sua construção, a cordilheira do Tajiquistão. Devido à cordilheira será necessário construir 42 túneis com 64 quilômetros. “O gasoduto possui alta pressão, grande volume de transporte de gás, relevo e relevo complexos e diversificados, 47 rios de grande e médio porte, 45 túneis de montanha e túneis fluviais, com uma extensão total de 76 quilômetros, dos quais

⁵⁵ No original: “[...] the legal underpinnings of Line D create a ‘national connected pipelines’ regime, where parties inked their rights and obligations regarding national pipeline sections under intergovernmental and host government (investor-state) agreements.”

cerca de 60% dos gasodutos em a seção do Tadjiquistão passa por áreas montanhosas de terremotos de alta intensidade.” (CNFIN, 2014, s/p). Essa restrições nas instalações de transporte, junto com situações climáticas adversas tornaram a construção mais difícil e em 2016, houve a pausa da construção por motivos técnicos, segundo a empresa nacional de petróleo e gás do Uzbequistão. Apesar disso, em 2018 foi parcialmente retomada e em 2020 foi concluída a construção do primeiro túnel. (AMINJONOV, DOVIGALYUK, 2023; CNFIN, 2014).

A política energética internacional chinesa busca evitar a dependência excessiva de um único fornecedor ou de um único país de trânsito. Com os oleodutos e gasodutos em funcionamento na Ásia Central e que passam pelo Quirguistão, torna possível que a China contorne o Cazaquistão e aumente seu poder de barganha com o país. Isso acontece e pode ser diferencial, pois a linha D se difere das outras (linhas A, B e C), pois o gás fornecido para China nessa linha, quando for extraído será através do campo de gás Galkynish, que é o segundo maior campo de gás do mundo, enquanto as outras linhas são provenientes do mesmo local, o campos de gás em Amu Darya Right Banks, no Turquemenistão; Além disso, o diferencial da rota é que segue um caminho totalmente diferente dos oleodutos que já operam nas outras linhas. As fontes de recursos de petróleo e gás natural da Ásia Central são de grande capacidade e desse modo os países que fazem parte desse gasoduto são importantes para assegurar diversificação e segurança de fontes energéticas. Os países com mais reserva de gás são o Cazaquistão, e Turcomenistão e Uzbequistão já nas reservas de petróleo o Cazaquistão está disparado na frente em suas reservas (Tabela18) (AMINJONOV, DOVIGALYUK, 2023; SOUTH CHINA MORNING POST, 2023b).

Tabela 18 - Reservas de petróleo e gás natural na Ásia Central
Central Asia oil and natural gas reserves

(2014 Estimates)



Fonte: SOUTH CHINA MORNING POST, 2023

As seções da linha no Uzbequistão e Tadjiquistão são administradas pelas joint ventures Eastern Gas Pipeline LLP (EGP) e Trans-Tajik Gas Pipeline Co. Ltd. (TTGP)

distribuído 50% para cada. Na seção do Quirguistão, há uma exceção, pois é a única que não é operada por uma empresa nacional e sim a subsidiária *SINO-Pipeline International Company Ltd.* da CNPC que estabeleceu a *Trans-Kyrgyz Gas Pipeline International Co. Ltd.* (TKGP) para a construção e operação do gasoduto. Apesar disso, “embora o governo do Quirguistão tenha autorizado seu regulador, o Comitê Estadual de Energia, Indústria e Subsolo, a monitorar e auxiliar as atividades da TKGP, a propriedade do oleoduto, bem como os direitos de operação, pertencem exclusivamente à CNPC, suas subsidiárias e empresas afiliadas, conforme articulado em Arte. 5 do acordo intergovernamental China-Quirguistão.” (AMINJONOV, DOVIGALYUK, 2023, s/p, tradução nossa⁵⁶).

Algumas atividades na área energética não são ligadas à exportação chinesa, muitos bancos da China têm financiado usinas de energia, redes e linhas de transmissão e projetos petroquímicos que atendem à demanda local de energia. Há um discurso chinês de uma BRI verde, e assim a cooperação em energia limpa está ganhando destaque na cooperação bilateral com os estados da Ásia Central. O Ministério do Comércio Chinês (MOFCOM) indica a energia solar, eólica e a extração de minerais para a fabricação de painéis solares, áreas prioritárias da cooperação para o crescimento verde, assim como Veículos de Nova Energia (NEVs). Em 2022, a maior fabricante chinesa de NEV e a maior fabricante de automóveis do Uzbequistão e da Ásia Central, assinaram um Memorando de Entendimento (MOU) para desenvolver e produzir NEVs no Uzbequistão (ZOÏ ENVIRONMENT NETWORK, 2022).

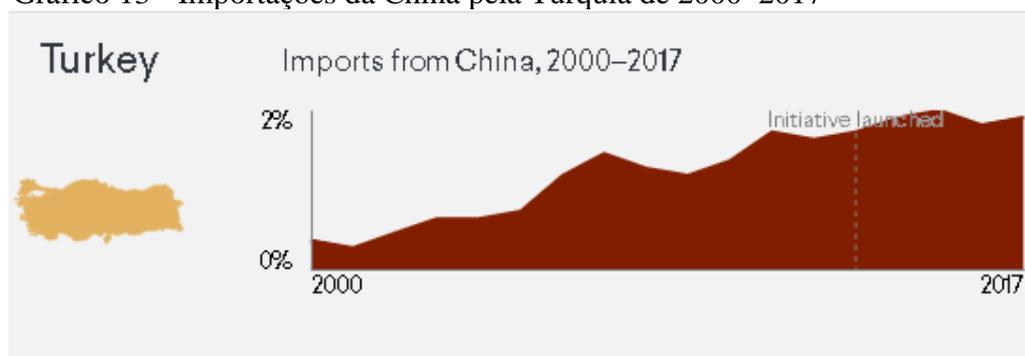
No Turcomenistão, um importante país nesse corredor e com passagem em Xinjiang, o principal e maior comprador para as exportações de gás do país, nas infraestrutura existente de abastecimento é a China. Atualmente são importados do Turcomenistão pela China 55 bilhões(bcm) por ano, com a linha D em operação o fornecimento de gás à China passará para 70-85 bcm anualmente. Ser o principal e maior comprador das exportações faz com que o país, caso queira diversificar suas exportações de energia, tenha que negociar previamente com suas contrapartes chinesas no curto e médio prazo (AMINJONOV, DOVIGALYUK, 2023; XINHUA, 2014).

A China investiu para a BRI na Turquia US\$ 35 bilhões em projetos de desenvolvimento de infraestrutura (em transporte e logística). De 2013 até 2022, as construções no setor de energia através das empresas *China Electronics Technology*, *Power Construction Corp.* (*PowerChina*), *Dongfang Electric Corporation*, *China National*

⁵⁶ No original: “While Kyrgyzstan’s Government authorized its regulator, State Committee on Energy, Industry, and Subsoil, to monitor and assist TKGP’s activities, ownership of the pipeline as well as operation rights are vested solely with the CNPC, its subsidiaries, and affiliated companies, as articulated in Art. 5 of the China–Kyrgyzstan intergovernmental agreement.”

Machinery Industry (Sinomach) e Harbin Electric China General Technology (Genertec) somaram US\$ 1,79 bilhões. As importações chinesas na Turquia ocuparam 2,1% do PIB e o investimento estrangeiro direto da China no país foi de 0,7%.em 2017. Quando a iniciativa foi lançada, as importações ocupavam somente 1,9% do PIB e foram aumentando até 2016 caiu 0,1%, mas em 2017 voltou a ter uma melhora (gráfico 13) (FULTON, 2016; INVESTMENT TRACKER, 2023; STEIL, 2022).

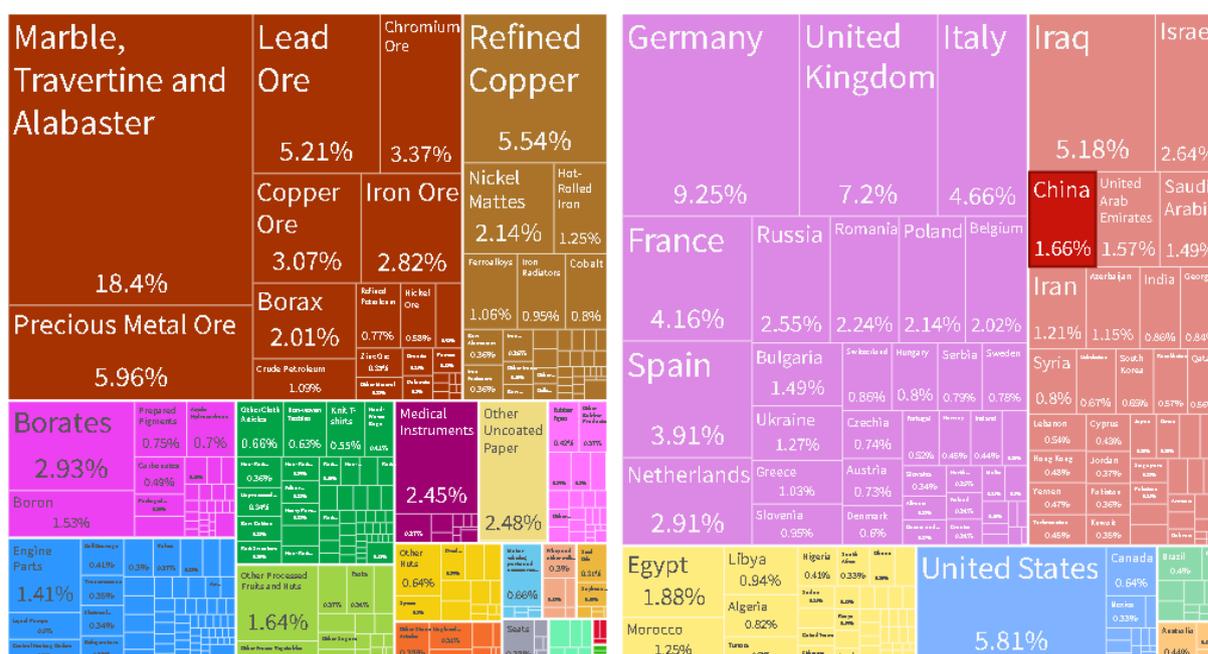
Gráfico 13 - Importações da China pela Turquia de 2000–2017



Fonte: SEIL, 2022

A Turquia exportou para a China em 2020 US\$ 2,93 bilhões, correspondendo a 1,66% do seu total de exportação (Tabela 19) com os produtos mais vendidos para a China sendo produtos minerais (como mármore, travertino e alabastro, minérios de metais preciosos e minério de chumbo), metais (como cobre refinado, níquel e ferro laminado), produtos químicos (como boratos, boro, pigmentos preparados e carbonatos acíclicos), máquinas (como peças de motor, bombas de líquido e caldeira de aquecimento central) e Têxteis (como outros artigos de tecido, não tecidos e t-shirt de malha). Ainda em 2020, a China é o 14º maior parceiro comercial do país em relação a suas exportações. Em 2013, esse valor era um pouco maior, pois a Turquia exportou US\$ 3,84 bilhões, correspondendo a 2,27% do seu total de exportação com os principais produtos exportados iguais aos de 2020, mas com metais sendo um pouco menos relevante na pauta. Em 2013 a China ficou na 10ª posição nos maiores destinos das exportações do país, mas em 2020 é possível notar uma pequena queda dessa posição (OEC, 2023j).

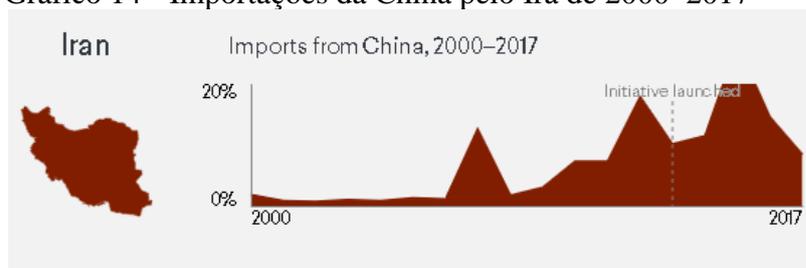
Tabela 19 - Exportação da Turquia para a China em 2020



fonte: OEC, 2023j

A Turquia, em 2020, importou do país asiático US\$ 22,1 bilhões, correspondendo a 10,7% do seu total de importação e foi a 2ª maior origem de importação. Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (como equipamento de transmissão, computadores Bombas de ar e acessórios de transmissão), produtos químicos (como compostos heterocíclicos de nitrogênio e matéria corante sintética), metais (como grandes aços inoxidáveis laminados planos, tubos de ferro e estruturas de ferro), têxteis (como fios de filamentos sintéticos não retalhistas e fibras descontínuas artificiais não transformadas) e instrumentos (como LEDs, instrumentos médicos, termostatos e hidrômetros). Já em 2013, o país importou da China US\$ 22,8 bilhões, correspondendo a 10% do seu total de importação (Tabela 20). A pauta dos principais produtos importados em 2013 permanece a mesma de 2020, mas com a entrada de produtos diversos e a saída de instrumentos. Em 2013 a China continuou em 2º como principal origem dos produtos importados, demonstrando que desde a iniciativa a cada ano há um aumento da importância chinesa no país (OEC, 2023j). Em 2021, o Uzbequistão exportou para a China US\$ 3,6 bilhões e importou da China US\$ 32,2 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

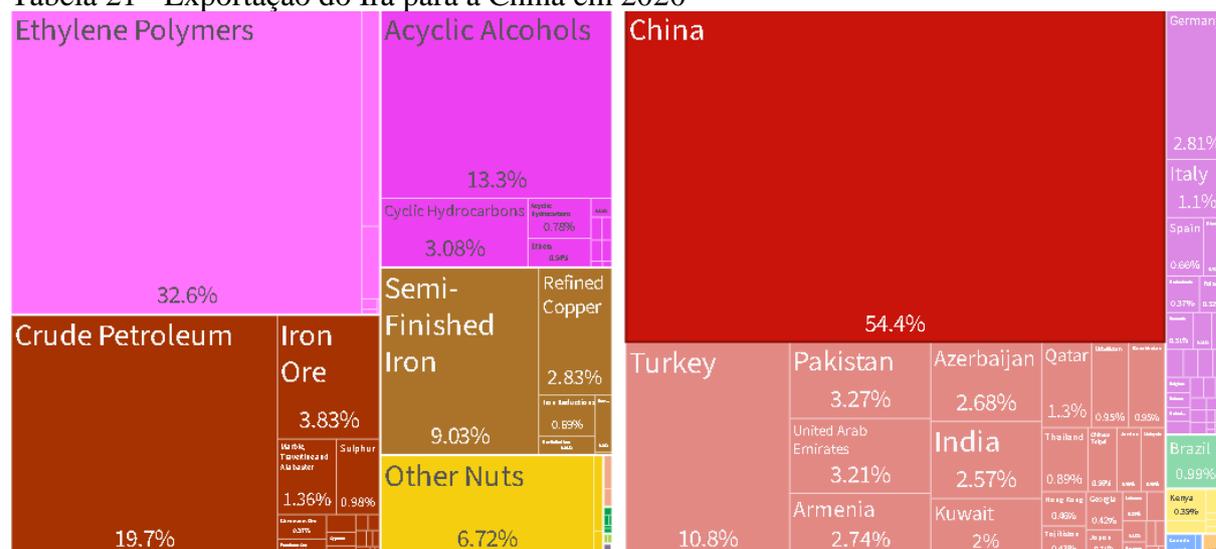
Gráfico 14 - Importações da China pelo Irã de 2000–2017



Fonte: SEIL, 2022

O Irã exportou para a China em 2020 US\$ 5,85 bilhões, correspondendo a 54,4% do seu total de exportação, ou seja, mais da metade das exportações (Tabela 21). Os produtos mais vendidos para a China foram plásticos e borracha (como polímeros de etileno, polímeros de estireno e polímeros de propileno), produtos minerais (como petróleo bruto e minério de ferro), produtos químicos (como Álcoois acíclicos, hidrocarbonetos cíclicos e hidrocarbonetos acíclicos), metais (como ferro semiacabado e cobre refinado) e produtos vegetais (como outras nozes, especiarias e frutas tropicais). O petróleo puro ocupa 19,7% das exportações, cerca de US\$ 1,15 bilhões. Em 2020, a China foi o maior parceiro comercial do país em relação a suas exportações. Em 2013, esse valor era menor, pois o Irã exportou US\$ 2,81 bilhões, correspondendo a 29,2% do seu total de exportação com os principais produtos exportados iguais aos de 2020, apenas com a saída de produtos vegetais para a entrada de Têxteis. Em 2013 a China continuou na 1ª posição nos maiores destinos das exportações do país (OEC, 2023k).

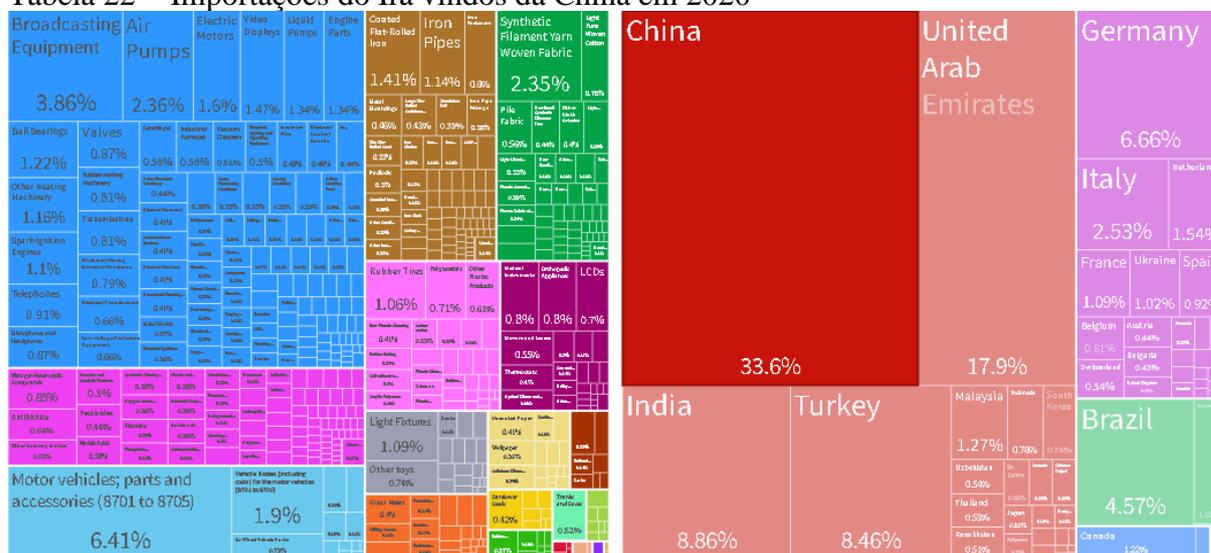
Tabela 21 - Exportação do Irã para a China em 2020



fonte: OEC, 2023k

O Irã, em 2020, importou do país asiático US\$ 8,51 bilhões, correspondendo a 33,6% do seu total de importação e foi a 1ª maior origem de importação. Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (como equipamento de transmissão, bombas de ar e motor eletrônico), produtos químicos (como compostos heterocíclicos de nitrogênio, antibióticos e outra matéria corante), transporte (como partes e acessórios de veículos motorizados, corpos de veículos e parte de veículos de duas rodas), metais (como ferro laminado plano revestido, tubos de ferro e fixadores de ferro) e têxteis (como tecido de fio de filamento sintético e tecido de algodão puro leve). Já em 2013, o país europeu importou da China US\$ 14,8 bilhões, correspondendo a 21,4% do seu total de importação (Tabela 22). A pauta dos principais produtos importados em 2013 é de máquinas (como telefone e equipamento de transmissão), metais (como ferro laminado plano revestido, tubos de ferro e fixadores de ferro), transporte (como carros e partes e acessórios de veículos), têxteis (como tecido de fio de filamento sintético e tecido de algodão puro leve) e produtos químicos (como antibiótico). Em 2013 a China ficou em 2º como principal origem dos produtos importados, atrás apenas dos Emirados Árabes Unidos (OEC, 2023k). Em 2021, A China exportou para o Irã US\$ 8,27 bilhões e importou do Irã US\$ 6,5 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

Tabela 22 - Importações do Irã vindas da China em 2020



fonte: OEC, 2023k

3.3 Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC)

O país que compõe esse corredor é o Paquistão. Ambos os países são a 1ª (China) e 6ª maior população mundial, tem uma forte relação comercial possibilitada por um acordo de

livre comércio de dez anos, além de estreitas relações em defesa e energia. O CPEC tem o intuito de melhorar os intercâmbios bilaterais e a cooperação em transporte, energia e transporte marítimo, promover a conectividade e promover o desenvolvimento comum (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020; STEIL, 2022; LUFT, 2020). Além disso, “[...]estimulará a melhorar a conectividade em todo o sul da Ásia com a expansão da cooperação nos setores econômico e energético entre os países do sul e centro da Ásia, norte da África e ao longo do Golfo Pérsico, formando assim um raio econômico que beneficia quase 3 bilhões de pessoas.” (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2020, s/p, tradução nossa⁵⁷).

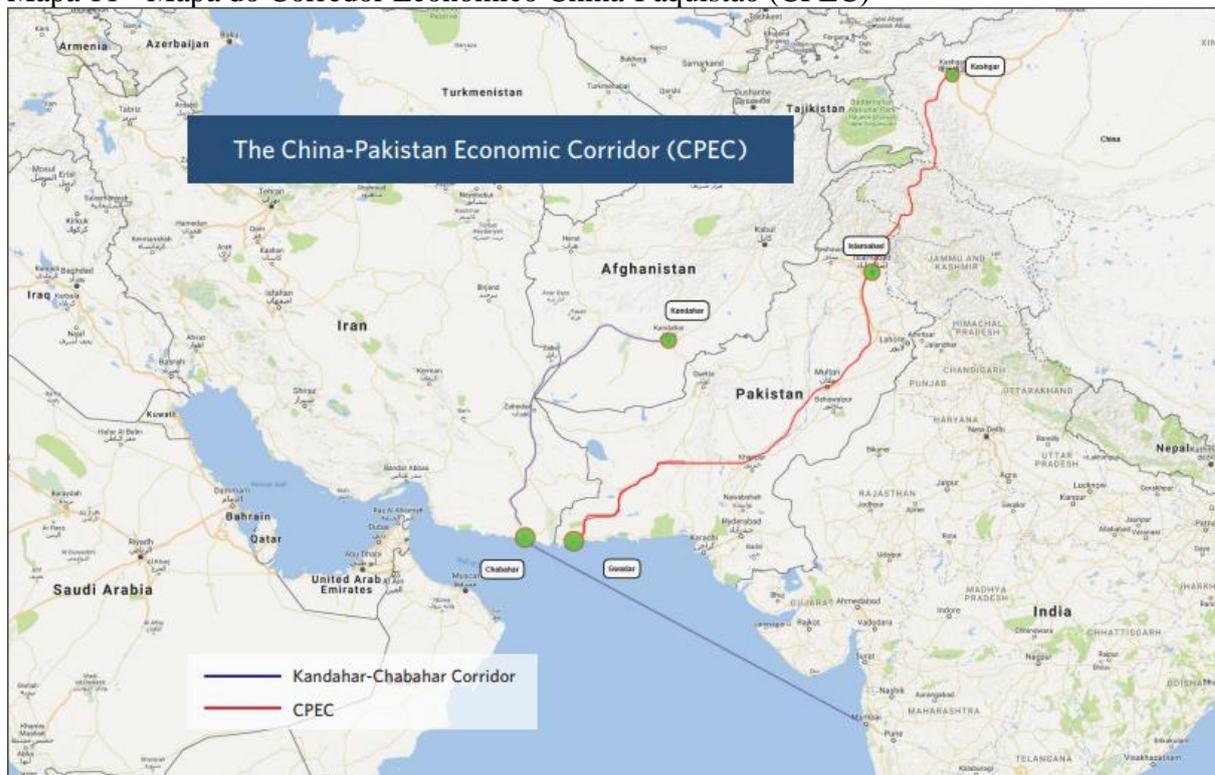
Em 2015, o presidente Xi Jinping e o primeiro-ministro paquistanês *Nawaz Sharif* assinaram mais de 30 acordos e memorandos em relação à cooperação do CPEC. Os países desenvolveram um plano de longo prazo para a construção de transporte e energia ao longo do corredor. É esperado que as construções estimulem o lançamento de outros grandes projetos em infraestrutura, energia, conservação de água, informações e comunicações, parques industriais e zonas francas. Com um investimento total de US\$ 46 bilhões, a construção do CPEC está prevista para ser concluída até 2030 (STEIL, 2022; STANDARD CHARTED, 2019). A CPEC fez progressos na melhoria da conectividade entre os dois países, com o desenvolvimento de estradas e portos. O investimento em infraestrutura de comércio e melhorias nas ligações alfandegárias é de suma importância para promover o comércio regional (WORLD BANK, 2019). O primeiro investimento do Fundo da Rota da Seda foi no corredor para a construção do projeto prioritário de uma barragem no Rio *Jhelum* com um investimento de US\$ 1,65 bilhão (FULTON, 2016).

Com a economia paquistanesa meio instável desde o início da década, investimentos estrangeiros são necessários. A fim de impulsionar a economia do país, a China através da BRI concedeu o primeiro grande investimento, US\$ 46 bilhões, para a construção e modernização de uma passagem terrestre de Xinjiang até o Mar da Arábia, através do Himalaia. Para conectar a China ao país foram anunciados o financiamento de uma estrada com 1.800 milhas (cerca de 2896,8 km), uma linha férrea e um oleoduto. Além disso, “o corredor será apoiado por um plano de energia solar de US\$ 1,5 bilhão, o maior do mundo, e uma usina hidrelétrica no valor de US\$ 1,6 bilhão (LUFT, 2020, p.19, tradução nossa⁵⁸).

⁵⁷ No original: “[...] will also help enhance connectivity across the whole of South Asia, and expand cooperation in economic and energy sectors between the countries in South and Central Asia, North Africa and along the Persian Gulf, thus forming an economic radius benefiting nearly 3 billion people.”

⁵⁸ No original: “The corridor will be supported by a \$1.5 billion solar power plan, the world’s largest, and a hydro power plant worth \$1.6 billion.”

Mapa 11 - Mapa do Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC)



Fonte: LUFT, 2016.

O corredor (mapa 11) em seu ponto central, tem a Rodovia Karakoram, uma estrada internacional que é uma das mais altas do mundo e liga Xinjiang ao Paquistão (em Gilgit-Baltistan). Dentre os investimentos chineses está a melhoria da rodovia para torná-la mais resistente para que possa permanecer aberta o ano todo. As ferrovias e estradas que serão construídas ao longo do corredor são um grande empreendimento de engenharia, devido aos seus terrenos muito acidentados e áreas com condições climáticas extremas. A questão da segurança também deve ser trazida ao CPEC, pois o corredor passa por alguns lugares perigosos no Paquistão, como o Baluchistão (no sul) e Khyber-Pakhtunkhwa e Azad Kashmir (no norte) devido a conflitos com grupos separatistas. Um desses grupos, anunciou sua oposição ao CPEC o que exigirá uma forte infraestrutura de segurança durante as fases de construção e operação do projeto. (LUFT, 2020).

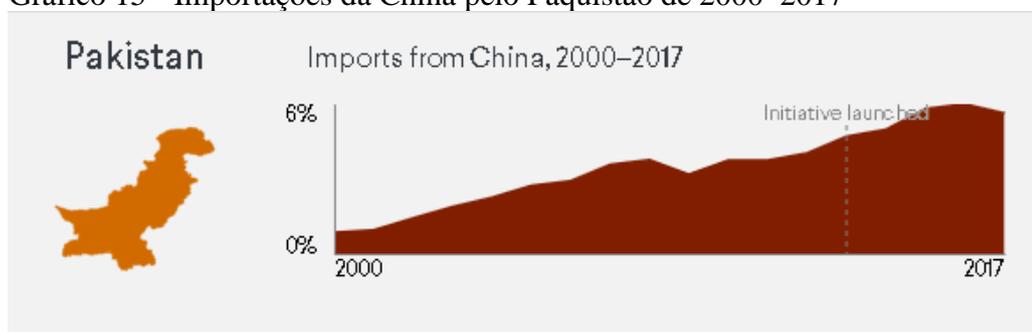
Outro importante pilar do CPEC é o porto de Gwadar, no Mar Arábico, que foi construído e programado para iniciar as operações em 2017 pela *China Overseas Port Holding Company*. Esse porto é uma importante localização estratégica para que a China possa exportar cargas de suas províncias e cortar 5.600 milhas (cerca de 9012,3 km) de distância para a importação de petróleo e gás da África e do Oriente Médio, mas também aumentar sua presença naval próximo ao Golfo Pérsico. Gwadar fica no final deste corredor, e a China tem papel no desenvolvimento do porto e na infraestrutura associada, demonstrando

seus interesses políticos e econômicos no desenvolvimento contínuo do corredor. A fim de concretizar ainda mais essa proximidade, a China, em 2015, “[...]adquiriu direitos sobre mais de 2.000 acres de terra adjacente a Gwadar para desenvolvimento industrial.” (LUFT, 2020, p. 20, tradução nossa⁵⁹) a fim de usá-las como uma área de livre comércio, operações de terminais, serviços marítimos e aeroporto (LUFT, 2020; FULTON, 2016).

Na BRI os projetos de produção e distribuição de energia são imprescindíveis e requisitadas para uma próxima fase da iniciativa que é um crescimento industrial global e o estabelecimento de cadeias de suprimentos industriais centralizadas na China. O plano de longo prazo da CPEC busca esse objetivo a nível regional, podendo ser ainda mais amplo e assim “a China está implementando o fornecimento de energia de que suas empresas precisarão, ao mesmo tempo em que garante participação de mercado e ativos importantes no setor de energia.” (EDER, MARDAL, 2019, s/p, tradução nossa⁶⁰). Assim, o AIIB anunciou um empréstimo de US\$ 300 milhões para a expansão de um projeto hidrelétrico, cofinanciado pelo Banco Mundial (FULTON, 2016; EDER, MARDAL, 2019)

As importações chinesas no país ocuparam 6% do PIB, em 2017, e o investimento estrangeiro direto da China no país foi de 7%. Quando a iniciativa foi lançada, o investimento estrangeiro direto da China no país era de 4,7% mas em 2014 houve uma queda chegando a 2,9%, em 2016 a 3,3% até que em 2017 chegasse ao seu melhor desempenho. Já as importações ocupavam 5% do PIB e em 2016, no seu melhor momento, chegaram a 6,4%. Desse modo, percebe-se que quando a iniciativa da BRI foi lançada houve um aumento constante das importações e do investimento estrangeiro direto chinês no país (gráfico 15) (STEIL, 2022).

Gráfico 15 - Importações da China pelo Paquistão de 2000–2017



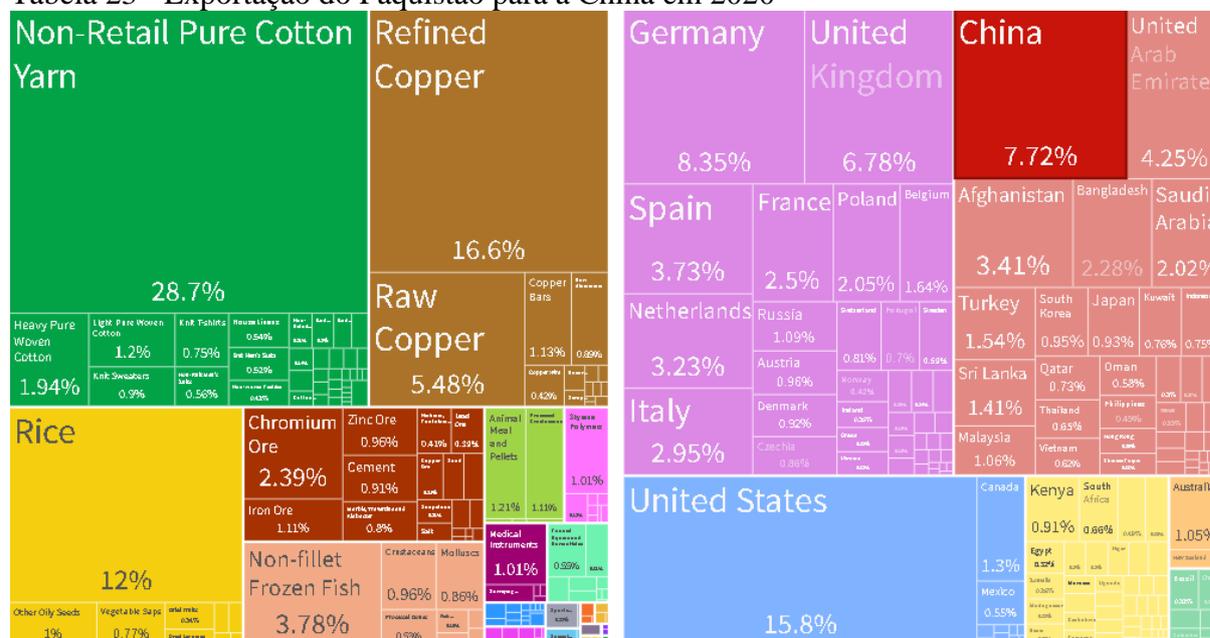
Fonte: SEIL, 2022

⁵⁹ No original: “acquired rights to over 2,000 acres of land adjacent to Gwadar for industrial development.”

⁶⁰ No original: “China is putting in place the power supply its companies will need, while securing market share and key assets in the energy sector.”

De 2013 até 2020 houve uma queda de -29,7%, cerca de US\$ 834 milhões nas importações chinesas do Paquistão e no mesmo período a China exportou para o país com um aumento de 44,7%, cerca de US\$ 4,53 bilhões. O Paquistão exportou para a China em 2020 US\$ 1,97 bilhões, correspondendo a 7,72% do seu total de exportação (Tabela 23) com os produtos mais vendidos para a China sendo Têxteis (como algodão e roupas de malha), metais (como cobre refinado, cobre bruto e barras de cobre), produtos vegetais (como arroz, outras sementes oleaginosas e sabões vegetais), produtos minerais (como minério de cromo, minério de ferro e minério de zinco) e produtos animais (como peixes congelados sem filé, crustáceos e ossos processados). Ainda em 2020, a China é o 2º maior parceiro comercial do país em relação a suas exportações. Em 2013, esse valor era menor, pois a Espanha exportou US\$ 2,81 bilhões, correspondendo a 9,68% do seu total de exportação com os principais produtos exportados um pouco diferentes de 2020. Primeiro se encontram têxteis, produtos vegetais e produtos minerais tinham uma maior importância, peles de animais (como peles curtidas de equinos e bovinos, peles curtidas de ovelha, peles curtidas de cabra e couros de outros animais) entraram entre os principais produtos e metais. Em 2013 a China ficou na 1ª posição nos maiores destinos das exportações do país, mas em 2020 é possível notar uma pequena queda dessa posição (OEC, 20231).

Tabela 23 - Exportação do Paquistão para a China em 2020

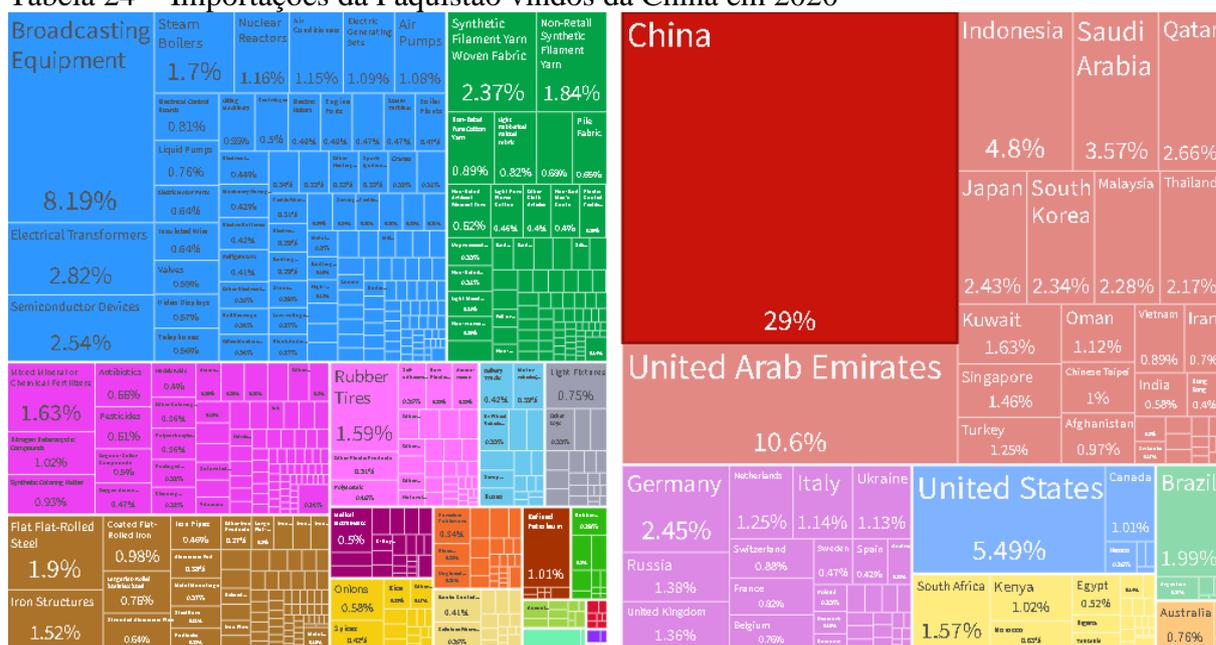


Fonte: OEC, 20231

O Paquistão, em 2020, importou do país asiático US\$ 14,7 bilhões, correspondendo a 29% do seu total de importação e foi a 1ª maior origem de importação. Sua pauta importadora com a China é principalmente de máquinas (como equipamento de transmissão,

transformadores elétricos e dispositivos semicondutores), têxteis, produtos químicos (como compostos heterocíclicos de nitrogênio e minerais misturados ou fertilizantes químicos), metais (como ferro laminado plano revestido e estruturas de ferro) e plásticos e borracha. Já em 2013, o país europeu importou da China US\$ 10,1 bilhões, correspondendo a 21,2% do seu total de importação (Tabela 24). A pauta dos principais produtos importados em 2013 permanece a mesma ordem da que ocorre em 2020. Em 2013 a China continuou em 1º como principal origem dos produtos importados, demonstrando que desde a iniciativa a cada ano há um aumento da importância chinesa no país (OEC, 2023). Apesar de haver uma relativa queda das exportações paquistanesas para a China desde o início da iniciativa até 2020, as relações de China-Paquistão demonstraram que os fluxos comerciais bilaterais aumentaram nos últimos 15 anos (WORLD BANK, 2023). Em 2021, a China exportou para o Paquistão US\$ 24,2 bilhões e o paquistão importou da China US\$ 3,5 bilhões (UN CONTRADE, 2023).

Tabela 24 - Importações da Paquistão vindos da China em 2020



Fonte: OEC, 2023

De 2013 até 2022, as construções no setor de energia através das empresas *China National Chemical Engineering e Power Construction Corp. (PowerChina)* somaram US\$ 600 milhões. Já no setor de transporte, através da *China International Trust and Investment (CITIC)*, *China General Technology (Genertec)* e *China Railway Engineering* somaram US\$ 3,8 bilhões (INVESTMENT TRACKER, 2023).

CONCLUSÃO

Desse modo, este trabalho teve como principal objetivo analisar a importância das fronteiras, comércio e infraestrutura da BRI na região de Xinjiang para a expansão dos corredores da BRI que passam na região para a Ásia Central e Europa. Além disso, também buscou-se apresentar a região de Xinjiang, sua importância para a China, não somente devido a seus recursos naturais, mas geopoliticamente para a formação de um centro de ligação chinês para que a BRI possa conseguir uma saída terrestre de seus suprimentos para a Ásia Central e Europa, além de assegurar sua unidade territorial chinesa na região. Assim, foi proposta a seguinte questão: Qual a importância estratégica e comercial dos corredores da BRI que passam por Xinjiang para a China? Para responder essa questão o argumento utilizado é que Xinjiang é fundamental para fomentar a economia chinesa e tem um papel geoestratégico devido a sua localização ao noroeste chinês, com fronteira com diversos países da Ásia Central.

Xinjiang é a ponte da China para os mercados da Ásia Central, Oriente Médio e Europa, e a BRI através da implementação de infraestrutura visa aumentar seu comércio, sua segurança energética, além de buscar assegurar unidade territorial chinesa, mesmo com todos os eventos que ocorreram na região ao longo dos anos. Os projetos da BRI apresentados aumentaram a conectividade de Xinjiang com os países da Ásia Central e da Europa, sendo perceptível a partir dos projetos ferroviários, dos portos, oleodutos e aumento do fluxo comercial entre os Estados que fazem parte da BRI, principalmente os que são importantes porta de entrada para essas regiões como Cazaquistão, Bielorrússia e Polônia. Os trens de carga China-Europa, principalmente com destino à Polônia, registraram um desenvolvimento acelerado, provando ser um pilar do comércio Ásia-Europa e um projeto de conectividade emblemático da BRI, especialmente nos últimos anos com a pandemia e tensões geopolíticas na região.

A geopolítica de Xinjiang é importante para o estabelecimento de conexões através da iniciativa da BRI na busca do comércio e uma maior cooperação com outros Estados para a expansão de seus corredores. O comércio e acordos através desses corredores podem influenciar na percepção e na política chinesa com o tempo e até dimensionar o quanto a iniciativa fomenta o crescimento chinês. A região é o maior centro logístico entre os países da BRI e dos seis corredores econômicos planejados e em andamento para a iniciativa, três passam por Xinjiang. Rodovias e ferrovias de alta velocidade foram construídas para conectar

a região a outras partes da China promovendo a cooperação comercial e financeira entre Xinjiang e os países da BRI. Cada um dos corredores econômicos da iniciativa atende a um objetivo geopolítico diferente para a China e busca aumentar a presença chinesa em toda a Eurásia.

A China busca através da BRI administrar e melhorar as relações com seus países vizinhos, em vez de buscar a dominação regional e competir. A cultura do Confúcio interpreta que o mundo é um mundo de relações e isso é imprescindível para a política mundial, assim a iniciativa está localizada em um mundo composto por relações entre os Estados, no caso a China e os países que fazem parte da BRI. A adesão dos países ao acordo da iniciativa se dá principalmente ao fato das relações entre os Estados com a China serem fluidas e móveis, pois as inter-relações entre os Estados é a chave para uma aproximação mais amigável. A diplomacia chinesa, as relações bilaterais com as parcerias na iniciativa reforçam o discurso de fazer mais amigos e construir uma rede global de parcerias através dos círculos relacionais.

A China e os países que fazem parte dos corredores da BRI estão relacionados entre si pela proximidade geográfica, ou pela cultura semelhante, ou pelo interesse de melhorar suas relações com a China, e desse modo o relacionamento desses atores em seu grupo social moldam suas identidades e papéis. A China nesse círculo relacional da BRI assume múltiplas identidades, pois dentro deste círculo há a relação de vários tipos de diferentes naturezas, como relação diplomática ou comercial. O comportamento da China com o Paquistão, Cazaquistão, Polônia, Bielorrússia e outros países que assinaram o acordo bilateral para a BRI vai depender da ação apropriada para esse contexto e qual é a natureza de suas relações com os outros Estados.

As relações são processos transacionais, ou seja, sempre há troca interpessoais que estão sempre se desdobrando e em andamento nos processos de negociações, acordo e comércio com a China e a iniciativa. Ademais, o bom desenvolvimento da BRI e o seu futuro sucesso pode ser aguardado, já que segundo a teoria relacional o mundo é composto por atores interdependentes e inseparáveis presos em relações complexas entre si. Há uma significância na conexão desses Estados quando se relacionam. No mundo sempre haverá relações entre os Estados, pois isso molda a estrutura, e esse critério relacional é imprescindível para a China saber quem é seu amigo, seu rival ou inimigo, assim, os Estados que compõem a iniciativa podem ser considerados amigos pela sua boa relação com o país do meio.

Segundo a teoria relacional os atores podem iniciar um processo para atingir um objetivo, mas esse processo que começou tem vida própria através do desdobramento e das relações dinâmicas entre os atores. Nesse sentido, a China com os países que compõem a BRI iniciaram um processo de negociações, assinar memorandos e estreitar laços para haver uma maior relação comercial, de investimentos e infraestrutura, mas o contexto e os acontecimentos no processo de implementação dos projetos e das relações guiará o desenvolvimento da iniciativa e da relação entre esses Estados.

A iniciativa pode ser considerada uma rede transnacional de desenvolvimento, pois é composta por Estados que se relacionam entre si e podem desempenhar um papel crucial no sucesso da BRI. Os fóruns e reuniões anuais com a conexão de líderes nacionais chineses e líderes mundiais são importantes no processo para a fortificação das redes relacionais dos Estados da iniciativa. Todos esses países na BRI tem um poder, pois se encontram em um círculo relacional para tentar obter uma vantagem própria, seja ela um aumento comercial, uma melhor rede de infraestrutura ou até mesmo a China buscando seu escoamento comercial, maior conexão com a Ásia central e Europa e sua segurança energética.

Nesse contexto, a China pode ser considerada um país poderoso, pois é o ator principal da BRI, devido a sua criação e gestão, e assim tem mais poder que outros Estados porque tem círculos relacionais maiores, com pessoas mais importantes nesses círculos e mais prestígio social. Desse modo, a China pode manusear ou manipular esses círculos relacionais da BRI e ser capaz de influenciar os outros Estados componentes da iniciativa através da sua reputação (*mianzi*). O prestígio chinês aumentou devido ao círculo relacional da BRI e assim cada vez mais países estão buscando os investimentos chineses e aderindo aos acordos bilaterais da iniciativa. Isso faz com que a China ganhe ainda mais poder, pois cada vez mais aumenta seu ciclo relacional nos corredores e países que têm seus projetos e investimentos.

Os acordos bilaterais que compõem a iniciativa podem ser observados como a ‘doação’ chinesa sem esperar uma troca simétrica ou recíproca em recompensas materiais, mas ela busca reputação e reforço de laços a longo prazo que podem ser favoráveis a ela no futuro. Assim, o poder relacional está presente nesse caso, pois o poder chinês através da iniciativa está disponível para seus integrantes e eles podem ter acesso privilegiado ao poder decisório desta. Os recursos de poder dos países que compõem a iniciativa são propriedade conjunta, pois são atores que estão relacionados entre si e desse modo esse poder é compartilhável. Se houver o rompimento de um acordo bilateral da BRI, ou o rompimento de relações acarretará na perda desse poder compartilhável. O poder como um processo de co-

empoderamento, nos acordos da BRI é moralmente desejável pois ela tornará os dois países mais poderosos.

Os países da BRI podem ser considerados os Estados mais próximos da China, pois quanto mais relacionados estiverem os atores, maior a probabilidade de cooperarem. Assim, na iniciativa aumentar o interesse dos outros Estados é aumentar o interesse Chinês e desse modo para a China ter sucesso com a BRI tem que fazer os outros Estados que a compõem terem sucesso. A reciprocidade positiva entre diversos Estados com a China melhora as relações harmoniosas entre eles e assim a cooperação através da BRI é promovida

A construção da rede ferroviária da Ásia Central, que passagem ou saída de Xinjiang, não apenas ajudará a impulsionar a cooperação China-Ásia Central e as economias locais, mas também vai somar força às ligações comerciais de China e Europa por meio da ligação ferroviária intercontinental. Mesmo com a pandemia da COVID-19 a maioria dos países que constituem a BRI tiveram um resultado positivo com a China em seu comércio, demonstrando assim que uma infraestrutura bem planejada e relações próximas produzem resultados. Isso é representado pelo crescimento constante das exportações chinesas dos países que integram a iniciativa, mesmo que em alguns deles a importação pela chinesa tenha diminuído, não chega a ser expressivo já que esses países podem ser mais próximos e se conectar, através da infraestrutura comercial, com outros países da BRI.

Através disso, o argumento de que Xinjiang é fundamental para fomentar a economia chinesa e tem um papel geoestratégico devido a sua localização ao noroeste chinês. é comprovado. A ligação da região com os países centro asiático e europeus através de ferrovias aumentou o comércio chinês significativamente, com os países da BRI, além de ter ajudado no fomento comercial chinês, aumentar a presença chinesa em regiões que antes não tinham um fácil acesso terrestre. Xinjiang é imprescindível para que a China possa ter sua saída terrestre para a Eurásia assegurada e desse modo, deve continuar havendo um forte investimento na região como um Hub da BRI.

Por fim, dentre os corredores, o CPEC pode ganhar um maior destaque futuramente, pois tem sua importância como ponto estratégico para redes comerciais, pois o porto de *Kashgar* pode ser um importante zona econômica especial para a China. O CCWAEAC facilitará ainda mais a cooperação econômica, comercial e o fluxo de capital para as regiões que fazem parte dela, impulsionando o desenvolvimento econômico. Espera-se que cada vez mais tenham outros países da Ásia Central e Europa querendo aderir à iniciativa a fim de se beneficiar desse grande projeto, que mostra sua seriedade e benefícios continuamente. Os corredores que passam por Xinjiang irão ganhar cada vez mais conectividade e infraestrutura

para poder atender a demanda ferroviária, energética e estrutural que cresce constantemente. O comércio entre a China-países da BRI e entre eles tende a ficar maior nos próximos anos, principalmente após a atenuação e controle da pandemia que dificultou as relações em alguns aspectos. E Xinjiang provavelmente se tornará cada vez mais importante e movimentada por ser a principal saída chinesa para a eurásia.

REFERÊNCIAS

AMINJONOV, Farkhod; DOVGALYUK, Olesya. Central Asia–China Gas Pipeline (Line D). **China maps**, 2023. Disponível em: <<https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-d/>>. Acesso em: 12 Mar 2023

ARIS, Stephen. One Belt, One Road: China’s Vision of “Connectivity”. **CSS Analyses in Security Policy**, N. 195, September 2016, Editor: Christian Nünlist, ETH Zurich. Disponível em: <<http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse195-EN.pdf>> Acesso em: 03 Fev. de 2023.

ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK - AIIB. Partnership. **AIIB**, s/a. Disponível em: <<https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/partnership/index.html>>. Acesso em:

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **A Segunda Guerra Fria**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

BBC. **Entenda a questão dos uigures na China**. BBC, 2009. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/07/090707_entenda_uigures_tp>. Acesso em: 03 Fev. de 2023.

BEECHING, JACK. **The Chinese Opium Wars**. Mariner Books, 1975.

BO, Peng. China, Global Governance, and Hegemony Neo-Gramscian Perspective in the World Order. **Jornal of China in international relations**, Vol. 6 No. 1, 2018. Disponível em: <<https://journals.aau.dk/index.php/jcir/article/view/2363>>. Acesso em: 10 de Jun. 2022.

BRITES, Pedro; JAEGER, Bruna. **Infraestrutura na República Popular da China: impactos sobre a Defesa e a Segurança nacional e regional**. I Seminário Internacional de Ciência Política (UFRGS), Porto Alegre, Set. 2015.

CARVALHO, Evandro. A Nova Rota da Seda na América Latina. **FGV**, 2019. Disponível em: <<https://beltandroadbrazil-diretorio.fgv.br/opinioes/nova-rota-da-seda-na-america-latina>> Acesso em: 1 Mar 2023.

CGTN. Xinjiang, a hub in Belt and Road cooperation. **CGTN**, 2022. Disponível em: <<https://news.cgtn.com/news/2022-07-16/Xinjiang-a-hub-in-Belt-and-Road-cooperation-1bHN4QKUUgw/index.html>>. Acesso em: 16 Jul. 2022.

CHAN, Louis. Belt and Road Initiative: The Role of Belarus. **HKTDC**, 2018. Disponível em: <<https://research.hktdc.com/en/article/MzgzMDEyODc4>>. Acesso em: 12 Mar 2023

CHATZKY, Andrew; MCBRIDE, James. China’s Massive Belt and Road Initiative. **Council of Foreign Affairs**, 2020. Disponível em: <<https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>. Acesso em: 10 de Jun. 2022.

CHATZKY, MCBRIDE. China's Massive Belt and Road Initiative. **Council on foreign Affairs**, 2019. Disponível em: <<https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>. Acesso em: 10 Mar 2023.

CHINA DAILY. Belt and Road 2022 in numbers. **China daily**, 2022. Disponível em: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b751c0a31057c47eba7ecd_4.html>. Acesso em: 2 Mar 2023.

CHINA INVESTMENT CORPORATION. About CIC. S/a. **China investment corporation**. Disponível em <http://www.china-inv.cn/chinainven/About_CIC/Who_We_Are.shtml>. Acesso em: 2 Mar 2023.

CHINA TRAIN GUIDE. **China-Europe Express Freight Train Service**. 2023. Disponível em: <<https://www.chinatrainguide.com/freight/>>. Acesso em: 13 Mar 2023.

CHINA. **Promoting Dual Circulation**. China, 2022. Disponível em: <<https://en.ndrc.gov.cn/policies/202207/P020220706584756046412.pdf>> Acesso em: 5 Mar 2023.

CHINA. **Xinjiang's Natural Resources**, 2023. Disponível em: <<http://www.china.org.cn/english/MATERIAL/139230.htm>>. Acesso em: 5 Mar 2023.

CLARKE, Michael. Beijing's March West: opportunities and challenges for China's **Eurasian pivot**. *Orbis*, v. 60, n. 2, p. 296-313, 2016.

CNFIN. Informações básicas: Linha D do Gasoduto China-Ásia Central. **NFIN**, 2014. Disponível em: <<https://www.cnfin.com/world-xh08/a/20140915/1385413.shtml>>. Acesso em: 12 Mar 2023.

CNPC. Flow of natural gas from Central Asia. **CNPC**, 2014. Disponível em: <<http://www.cnpc.com.cn/en/FlowofnaturalgasfromCentralAsia/FlowofnaturalgasfromCentralAsia2.shtml>> Acesso em: 12 Mar 2023

CORRE, Phillippe. Kazakhstan must look beyond the Belt and Road. **IRIS**, 2016. Disponível em: <<https://www.iris-france.org/112196-kazakhstan-must-look-beyond-the-belt-and-road/>>. Acesso em: 12 Mar 2023

CORRY, Olaf. The 'Nature' of International Relations: From Geopolitics to the Anthropocene. **Reflections on the Posthuman in International Relations**, 2017. Disponível em: <<https://www.e-ir.info/2017/10/15/the-nature-of-international-relations-from-geopolitics-to-the-anthropocene/>>. Acesso em: 21 de Jun. 2022.

DIÁRIO DO POVO. Cinturão e Rota: Estação ferroviária de Alashankou, a porta de entrada na China. **Diário do povo**, 2018. Disponível em: <<http://portuguese.people.com.cn/n3/2018/0828/c309806-9494764.html>>. Acesso em: 13 Mar 2023.

DILLON, Michael. **Xinjiang -China's Muslim Far Northwest**. Intellectual Discourse, 13(2). London, RoutledgeCurzon, 2004. Disponível em:<

<https://journals.iium.edu.my/intdiscourse/index.php/id/article/view/113/115>>. Acesso em 05 Mar 2023

EUROPEAN BANK. Belt and Road Initiative. **European Bank**, s/a. Disponível em: <<https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>>. Acesso em 05 Mar 2023

EXIM BANK. About the bank. **Exim Bank**, s/a. Disponível em <<http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/>> Acesso em: 03 Fev. de 2023.

FERDINAND, Peter. Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. **International Affairs**. Volume 92, Issue 4, 2016. Disponível em: <<https://academic.oup.com/ia/article/92/4/941/2688105>>. Acesso em: 8 Ago. 2021.

FULTON, Jonathan. An analysis of two corridors in china’s one belt one road initiative: china-pakistan and china central-west asia. **Conference paper**, 2016.

GHIASY, Richard; SU, Fei; SAALMAN, Lora. The 21ST Century Maritime Silk Road.: Security implications and ways forward for the European Union. **Sipri, stockholm international peace research institute**, 2018. Disponível em: <<https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-10/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf>>. Acesso em: 23 de Jun. 2022.

GLOBAL TIMES. China-Europe Railway Express stabilizes global industry chains, reaching 24 European countries after 9 years of operation. *Global times*, 2022. Disponível em: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273301.shtml>. Acesso em: 13 Mar 2023.

GOULARD, Sebastien. Iran China signed a 25-year agreement: a BRI milestone. **Obor Europe**, s/a. Disponível em: <<https://www.oboreurope.com/en/iran-china-agreement/>>. Acesso em: 12 Mar 2023

GUIMARÃES, Solange. China se prepara para assumir liderança mundial. **Forbes**, 2021. <<https://forbes.com.br/forbes-money/2021/06/china-se-prepara-para-assumir-a-lideranca-mundial/#:~:text=O%20projeto%20do%20presidente%20chin%C3%AAAs,anterior%2C%20que%20era%20para%202033.>>>. Acesso em: 10 de Jun. 2022.

HASHIMOVA, UMIDA. Why Central Asia Is Betting on China’s Belt and Road Central Asian countries are betting on the BRI for long-term benefits, despite the apparent risks. **The Diplomat**, 2018. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2018/08/why-central-asia-is-betting-on-chinas-belt-and-road/>>. Acesso em: 13 de Jun. 2022.

HAYES, Anna. The Silk Road revisited? Locating Xinjiang in the China Dream. Peer-reviewed **Conference Paper East Asia Security Symposium and Conference** Disponível em: <http://portuguese.china.org.cn/china_key_words/2017-04/25/content_40688017.htm> Acesso em: 10 Mar 2023.

HSIEH, Chiao-Min; FALKENHEIM, Victor C. Xinjiang. **Encyclopaedia Britannica**. 2019. Disponível em: <<https://www.britannica.com/place/Xinjiang>>. Acesso em: 12 de Jun. 2022.

HU, Biliang. Dual circulation, a new stimulus for Belt and Road cooperation. *China.org*, 2021. Disponível em: <http://www.china.org.cn/opinion/2021-02/25/content_77249027.htm>. Acesso em: 11 de Jun. 2022.

HUANG, Jin. Chinese technology opens longest tunnel in Central Asia. **People**, 2016. Disponível em: <<http://en.people.cn/n3/2016/0229/c98649-9022870.html>>. Acesso em: 12 Mar 2023

HUANG; KURLANTZICK; O'NEIL et al. China's Approach to Global Governance. **Council on Foreign relations**, s/a. Disponível em: < <https://www.cfr.org/china-global-governance/>>. Acesso em: 21 de Jun. 2022.

INVESTMENT TRACKER. China investment tracker, 2023. Disponível em: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>. Acesso em: 12 Mar 2023

Jl, siqi. What is the China-Europe Railway Express, and how much pressure is it under from the Ukraine crisis?. **South china morning post**, 2022. Disponível em: <<https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3169239/what-china-europe-railway-express-and-how-much-pressure-it>>. Acesso em: 13 Mar 2023.

KAT, Mazhid. A Conceptual Analysis of Realism in International Political Economy. **E-international Relations**, 2015. Disponível em: <<https://www.e-ir.info/2015/04/16/a-conceptual-analysis-of-realism-in-international-political-economy/#:~:text=Realism%20is%20one%20of%20the,Among%20its%20ideas%20is%20anarchy>>. Acesso em: 23 de Jun. 2022.

KOTZ, Ricardo Lopes; OURIQUES, Helton Ricardo. A Belt and Road Initiative: uma análise sobre a projeção global da China no Século XXI. **Estudos internacionais**. Belo Horizonte, jul. 2021, v. 9, n. 2, p. 96-113. Disponível em:<<http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/23585/18316>>. Acesso em: 10 de Jun. 2022.

LANTEIGNE, Marc. The Rise (and Fall?) of the Polar Silk Road. **The Diplomat**, 2022. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2022/08/the-rise-and-fall-of-the-polar-silk-road/>>. Acesso em: 1 Mar 2023.

LI, Mingjiang. The Belt and Road Initiative: geo-economics and Indo-Pacific security competition. **International Affairs**, Volume 96, Issue 1, January 2020, Pages 169–187.

LIU, Honsong; Xu, Yue; FAN, Xinzhu. Development finance with Chinese characteristics: financing the Belt and Road Initiative. **Rev. Bras. Polít. Int.** 63, 2020. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/pfbXcRrNdfM5t6x6DBtdzwf/?lang=en>>. Acesso em: 3 Mar 2023.

LU, Hui; ROHR, Charlene; HAFNER, Marco; KNACK, Anna. China Belt and Road Initiative: Measuring the impact of improving transport connectivity on international trade in the region - a proof of concept study. **Rand Europe**, 2018. Disponível em:<https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2600/RR2625/RAND_RR2625.pdf>. Acesso em: 10 de Jun. 2022.

LUFT, Gal. It Takes a Road. **Institute for the Analysis of Global Security**, 2016. Disponível em: <http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf>. Acesso em: 12 Mar 2023.

MERICS. **Mapping the Belt and Road initiative**: this is where we stand. MERICS, 2018. Disponível em: <<https://www.merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>>. Acesso em: 10 Mar 2023.

MERICS. **Powering the Belt and Road**. MERICS, 2019. Disponível em: <https://merics.org/en/tracker/powering-belt-and-road>. Acesso em: 5 Mar 2023.

MILLWARD, James A. **Eurasian Crossroads**: a History of Xinjiang. Columbia University Press, 2007.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, AND MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. **Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road**. 2015. Disponível em: <https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html>. Acesso em: 10 Mar 2023.

MOFCOM. **China's investment cooperation with Belt and Road partners in the first seven months of 2022**. China, 2022. Disponível em: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/statistic/foreigntradecooperation/202210/20221003362039.shtml>>. Acesso em: 2 Mar 2023.

NASCIMENTO, Daniela Pereira. China divulga detalhes de seu yuan digital em primeiro whitepaper publicado. **Moneytimes**, 2021. Disponível em: <<https://www.moneytimes.com.br/china-divulga-detalhes-de-seu-yuan-digital-em-primeiro-whitepaper-publicado/#:~:text=Pela%20primeira%20vez%2C%20o%20Banco,em%20dire%C3%A7%C3%A3o%20ao%20seu%20lan%C3%A7amento>>. Acesso em: 14 jul 2022.

NEDOPIL, Christoph. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022. **Green Finance & Development Cente**, 2023. Disponível em: <https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/02/Nedopil-2023_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2022.pdf>. Acesso em: 2 Mar 2023.

NEW DEVELOPMENT BANK. Memorandum understanding on collaboration on matters of common interest under the belt and Road Initiative. **NDB**, 2017. Disponível em: <<https://www.ndb.int/wp-content/uploads/2018/09/MOU-on-BRI-signed.pdf>>. Acesso em: 5 Mar 2023.

NEW YORK TIMES. The silk road. **New york times** s/a. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2020/05/11/t-magazine/the-silk-road.html>>. Acesso em: 2 Mar 2023.

NOGUEIRA, Alberto. Economia de Circulação Dual chinesa: elementos para a sua interpretação. **NEBRICS**, 2020. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/nebrics/economia-de-circulacao-dual-chinesa-elementos-para-a-sua-interpretacao/>>. Acesso em: 3 Mar 2023.

O TEMPO. Infraestruturas críticas. **O tempo**, 2022. Disponível em: <<https://www.otempo.com.br/opiniao/rodrigo-bustamante/infraestruturas-criticas-1.2757029>>. Acesso em: 10 Mar 2023.

- OBOR EUROPE. One belt. **OBOR Europe**, 2023. Disponível em: <<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>>. Acesso em: 12 Mar 2023.
- OECD. China. **OECD**, 2023a. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/chn>>. Acesso em: 12 Mar 2023.
- OECD. Belarus. **OECD**, 2023b. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/blr>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. Polônia. **OECD**, 2023c. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/pol?>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. Cazaquistão. **OECD**, 2023d. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/kaz>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. República Tcheca. **OECD**, 2023e. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/cze>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. Germany. **OECD**, 2023f. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/deu>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. France **OECD**, 2023g. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/fra>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. Afeganistão. **OECD**, 2023h. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/afg>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. Uzbequistão. **OECD**, 2023i. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/uzb>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. Turquia. **OECD**, 2023j. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/tur>>. Acesso em: 12 Mar 2023.
- OECD. Irã. **OECD**, 2023k. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/irn>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. Paquistão. **OECD**, 2023l. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/pak>>. Acesso em: 12 Mar 2023
- OECD. China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. **OECD**, 2018. Disponível em: <<https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>>. Acesso em: 12 de Jun. 2022.
- PAUTASSO, Diego; NOGARA, Tiago Soares; SOUSA, Ana Paula Bernardo; DORIA, Gaio. A Nova Rota da Seda e o dilema de Xinjiang. **Estudos internacionais**. Belo Horizonte, v. 9, n. 4, (dez. 2021), p. 25-42. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/24535/19278>>. Acesso em: 23 de Jun. 2022.

PICCIAU, Simona. The "One Belt One Road" strategy between opportunities & fears: a new stage in EU-China relations?. **IndraStra Global**, 1-14, 2016. Disponível em: <https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/47931/ssoar-indrastraglobal2016-picciau-The_One_Belt_One_Road.pdf?sequence=1>. Acesso em: 11 de Jun. 2022.

PORTUGAL, Nathana Garcez; SILVA, Pedro Allemand Mancebo. **A questão do Tibet e minorias étnicas**. Rio de Janeiro, 04 Julho de 2016. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/intranet/ie/userintranet/hpp/arquivos/130720165321_Tibeteminorias.pdf>. Acesso em: 13 de Jun. 2022.

PORTUGAL, Nathana Garcez; SILVA, Pedro Allemand Mancebo. **A questão do Tibet e minorias étnicas**. Rio de Janeiro, 04 Julho de 2016. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/intranet/ie/userintranet/hpp/arquivos/130720165321_Tibeteminorias.pdf>. Acesso em: 26 Jul. 2021.

QI, Xijia. China, Kazakhstan building third border railway: Kazakh envoy. **Global times**, 2022. Disponível em: <<https://www.globaltimes.cn/page/202207/1269932.shtml>>. Acesso em: 12 Mar 2023

QIN, Yaqing. A Relational Theory of World Politics. **International Studies Review** n18, 33–47, 2016.

QIN, Yaqing. Culture and global thought: Chinese international theory in the making. **Revista CIDOB d'Afers Internacionals** n.100, p. 67-89, 2016.

REED, John; ROMEI, Valentina. Ásia retoma seu lugar como centro do mundo. **Valor econômico**, 2019. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/internacional/6191053/asiaretoma-seu-lugar-como-centro-do-mundo>>. Acesso em:

SANTOS, Jonathan Christian Dias. Ásia Central: a importância geoestratégica de uma região desconhecida. **Revista Eletrônica História, Natureza e Espaço**, v.6, n.2, 2017. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/niesbf/article/view/35927/25582>>. Acesso em: 13 de Jun. 2022.

SHAMBAUGH, David. **China Goes Global**. The Partial Power, Oxford: Oxford University Press, 2013. Chapter 1 Understanding China's Global Impact, p. 1-10, Chapter 5 China's Global Economic Presence, p. 124-164

SHEPARD, Wade. The AIIB In China's New Silk Road. **Forbes**, 2017. Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/07/15/the-real-role-of-the-aiib-in-chinas-new-silk-road/?sh=34043fa87472>>. Acesso em: 3 Mar 2023.

SHI, Zhiqin; HE, Yun. Belt and Road key to diplomacy and 'dual circulation'. **China Daily**, 2020. Disponível em: <<https://www.chinadaily.com.cn/a/202010/29/WS5f9a0e99a31024ad0ba81ba1.html>>. Acesso em: 10 de Jun. 2022.

SHIEH, Shawn. **China's White Paper and the BRI: Can we expect China to deliver on the SDGs 2021**. China, 2021. Disponível em: <<https://www.business-humanrights.org/de/blog/chinas-white-paper-and-the-bri-can-we-expect-china-to-deliver-on-the-sdgs/>>. Acesso em: 3 Mar 2023.

SILK ROAD FOUND. About us. **Silk Road Found**, s/a. Disponível em: <<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/gywm/gsgk/gsjj/index.html>>. Acesso em: 1 Mar 2023.

SOUTH CHINA MORNING POST. Central asial gas pipeline. **South China Morning Post**, 2023a. Disponível em: <<https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/gasPipeline.html>>. Acesso em: 12 Mar 2023

SOUTH CHINA MORNING POST. the biggest dry port in the world.. **South China Morning Post**, 2023b. Disponível em: <<https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>>. Acesso em: 12 Mar 2023

STANDARD CHARTERED. Belt and Road: One masterplan. Six economic corridors of power. **Standard Chartered**, 2019. Disponível em: <<https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/>>. Acesso em: 10 Mar 2023.

STEIL, Benn. Belt and Road Tracker. **Council of foreign relations**, 2022. Disponível em: <<https://www.cfr.org/article/belt-and-road-tracker>>. Acesso em: 12 Mar 2023

TANG, Frank. What is China's dual circulation economic strategy and why is it important?. **South chinas post**, 2020. Disponível em: <<https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3110184/what-chinas-dual-circulation-economic-strategy-and-why-it>>. Acesso em: 3 Mar 2023.

THE ECONOMIST. Prospects and challenges on China's 'one belt, one road': a risk assessment report. **The Economist**, 2015.

THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE. **What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?**. China, 2929. Disponível em: <http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>. Acesso em: 10 Mar 2023.

UM COMTRADE. Data. **UM comtrade**, 2023. Disponível em: <<https://comtrade.un.org/data/>>. Acesso em: 12 Mar 2023

UNWTO. The 21st Century Maritime Silk Road. **UNWTO**, s/a. Disponível em: <<https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418749>>. Acesso em: 1 Mar 2023.

WANG, Zhaohui. Understanding the Belt and Road Initiative from the Relational Perspective. **Chinese Journal of International Review** Vol. 3, No. 1, 26 pages, 2021.

WARREN, Rebecca. Xinjiang and the Belt and Road Initiative. **RealClear**, 17 jun. 2019. Disponível em: <https://www.realcleardefense.com/articles/2019/06/17/xinjiang_and_the_belt_and_road_initiative_114507.html>. Acesso em: 24 jul. 2021.

WORLD BANK. **The china-pakistan economic corridor and the growth of trade.** World Bank, 2023.

WORLD BANK. Connectivity along Overland corridors of belt and Road Initiative. **World Bank**, 2018. Disponível em:

<<https://documents1.worldbank.org/curated/pt/264651538637972468/pdf/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative.pdf>>. Acesso em: 12 Mar 2023.

WORLD BANK. Lifting 800 Million People Out of Poverty – New Report Looks at Lessons from China’s Experience. **World Bank**, 2022. Disponível em:

<https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html>. Acesso em: 10 Mar 2023.

XINHUA Feature: China-Europe freight trains bring vitality to ancient Silk Road. **Xinhua**, 2016. Disponível em: <http://www.xinhuanet.com/english/2016-07/23/c_135533595.htm>. Acesso em: 12 Mar 2023.

XINHUA. Xinjiang plans to invest over 80 bln yuan in road construction. **Xinhua**, 2023. Disponível em: <<http://en.people.cn/n3/2023/0130/c90000-10200882.html>>. Acesso em: 12 Mar 2023.

XINHUA. (Cinturão e Rota) Corredores Econômicos sob a Iniciativa Cinturão e Rota. **Xinhua**, 2017. Disponível em: <http://portuguese.xinhuanet.com/2017-05/09/c_136269060.htm>. Acesso em: 13 de Jun. 2022.

XINHUA. Informações básicas: Linha D do Gasoduto China-Ásia Central. **Xinhua**, 2014. Disponível em: <http://www.xinhuanet.com/world/2014-09/14/c_1112469349.htm>. Acesso em: 12 Mar 2023

XINHUA. População de Xinjiang mantém crescimento estável, diz Departamento Nacional de Estatísticas. **Xinhua**, 2021. Disponível em: <<http://portuguese.people.com.cn/n3/2021/1213/c309806-9931740.html#:~:text=Dados%20do%20s%C3%A9timo%20censo%20nacional,censo%20nacional%2C%20disse%20o%20departamento>>. Acesso em: 2 Mar 2023.

XINHUA. Xinhua Headlines: 28 years on, China-Europe land bridge forging stronger ties. **Xinhua**, 2021. Disponível em: <http://www.xinhuanet.com/english/2021-02/08/c_139730532.htm>. Acesso em: 12 Mar 2023.

XINHUA. Youth urged to contribute to realization of 'Chinese dream'. **Xinhua**, 2013. Disponível em: <http://www.china.org.cn/china/2013-05/05/content_28731285.htm>. Acesso em: 3 Mar 2023.

YANG, Zekun. Xinjiang Uygur autonomous region plans eight new airports. **China daily online**, 2023. Disponível em: <<http://en.people.cn/n3/2023/0202/c90000-10202304.html>>. Acesso em: 12 Mar 2023.

ZAAR, M. H.; ÁVILA, M.-B. G. A Nova Rota da Seda e suas implicações econômicas e geoestratégicas. In: **Geosul. Florianópolis**; v. 35, n. 77, 2020, pp. 476-503. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/77250>>. Acesso em: 13 de Jun. 2022.

ZHANG, Y. System, Empire and State in Chinese International Relations. **Review of International Studies**, 27(5), 43-63, 2001. Disponível em: <https://research-information.bris.ac.uk/ws/portalfiles/portal/8399966/System_Empire_and_State_in_Chinese_International_Relations.pdf>. Acesso em: 10 Mar 2023.

ZOÏ ENVIRONMENT NETWORK Oil & gas infrastructure: a component of the BRI. Zoi, Disponível em: <https://issuu.com/zoienvironment/docs/methane-china-eurasia_en/s/16849132>. Acesso em: 12 Mar 2023

葡文. Fundo da Rota da Seda. China, 2017. Disponível em: <http://portuguese.china.org.cn/china_key_words/2017-04/25/content_40688017.htm>. Acesso em: 10 Mar 2023.