

A construção do Sistema Comercial Internacional Sinocêntrico: a nova Rota da Seda

Antônio Celso Alves Pereira¹
João Eduardo de Alves Pereira²

Resumo

O presente texto discute a iniciativa do atual governo da República Popular da China de revigorar a antiga Rota da Seda. Trata-se de política de alto alcance não somente comercial, mas, sobretudo político-estratégico, pois, uma vez concretizado, permitirá à China expandir sua influência econômica e política em todos os continentes e, de fato, criar um sistema comercial internacional sinocêntrico.

Palavras-chave: Ordem econômica internacional; sistema comercial internacional sinocêntrico; economia mundial; novo império chinês; nova rota da seda.

Abstract

This text discusses the initiative of the current government of the People's Republic of China to reinvigorate the ancient Silk Road. It is a high-reach policy not only commercial but, above all, politico-strategic, since once it has been realized, will allow China to expand its economic and political influence on all continents and, in fact, to create a sinocentric international trading system.

Keywords: International economic order; sinocentric international trading system; world economy; new chinese empire; new silk road.

Introdução

Pretende-se, no presente texto, discutir a iniciativa da República Popular da China, lançada em 2013, de revigorar a milenar Rota da Seda, por meio de projetos de comércio e de transporte de amplitude global, medida que, pelos custos projetados, não tem, nessa matéria, paralelos na história mundial. O governo chinês quer, com isso, reconstruir, ampliar, implantar e financiar projetos de infraestrutura, com o objetivo de estabelecer novas vias comerciais terrestres e marítimas, complementares às rotas de comércio eurásianas tradicionais, que,

¹ Professor de Direito Internacional da Faculdade de Direito de Valença e do Programa de Pós-graduação em Direito da Universidade Veiga de Almeida. Ex-reitor da UERJ.

² Doutor em Engenharia de Produção pela Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro (2002). Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1992). Professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro e da Faculdade de Direito de Valença.

desde o século II a.C., época em que se iniciaram os registros históricos sobre o assunto, partiam do portão oeste da antiga cidade chinesa de Changan. Ao entronizar-se a Dinastia Ming, casa imperial que governou a China de 1368-1644, o nome dessa cidade foi mudado para X'ian e assim permanece até hoje.

A Rota da Seda tradicional jamais constituiu uma via única. Em sua configuração terrestre, era formada por um sistema composto por uma série de caminhos, estradas e trilhas, que tomavam a direção da Ásia Central, da Índia e da Europa, especialmente às regiões mediterrâneas. Eram rotas terrestres e marítimas, conectadas, que contribuíram enormemente para o desenvolvimento das grandes civilizações da Antiguidade.

A denominação *Rota da Seda* é do século XIX. Foi cunhada, em 1877, pelo geógrafo alemão Ferdinand von Richthofen, sinólogo que realizou, no século dezenove, várias viagens de estudo à China. Em uma dessas incursões, percorreu, por cinco anos, o sistema de rotas comerciais que ele denominaria *Seidenstrasse, Rota da Seda*. Entretanto, como diz Laurence Bergreen, autor de uma excelente biografia de Marco Polo, a expressão é “uma imagem evocativa, mas artificial. Apesar de o nome sugerir romance, aventura [...], aqueles que percorriam a Rota atrás de riquezas, conquista ou salvação passavam por uma experiência árdua, cheia de privações e perigos”.³ No correr do presente trabalho, de início, apresentar uma notícia sobre a história da Rota, sua importância desde a Antiguidade, para, em seguida, traçar as linhas da proposta do presidente chinês Xi Jinping de desenvolver o que ele chamou de “projeto do século”, batizado *Um Cinturão, Uma Rota (One Belt, One Road – OBOR)*. Buscarei analisar o projeto da Nova Rota sob a perspectiva da geopolítica chinesa, ou seja, quais os objetivos político-econômicos e ideológicos do governo chinês ao propor uma iniciativa comercial de tal porte, que, se executada plenamente, segundo o presidente Xi Jinping, beneficiaria 68 países em suas relações comerciais internacionais.

A Rota da Seda tradicional conformou uma das mais importantes vias comerciais da história do comércio mundial na Antiguidade e muito especialmente na Idade Média. Pelo seu emaranhado de caminhos, em caravanas compostas por até cinco centenas de pessoas, transportadas por camelos e iaques, que carregavam 140 quilos cada um, guiadas pelo *sareban*, ou cameleiro, que viajava à frente da caravana. Dependendo do tempo, os camelos podiam vencer até 50 km por dia. Mercadores mongóis, turcos, árabes, sírios, judeus, europeus do leste e do oeste, agiotas de várias nacionalidades, monges missionários católicos e nestorianos, enfim, gente de toda a espécie e origem transitava do Ocidente para o Oriente, e vice-versa, por vias terrestres e marítimas complementares, para realizar algum interesse comercial ou religioso. No caso dos missionários e emissários católicos, muitas vezes portando documentos e credenciais firmados por papas, como foi o caso dos franciscanos Giovanni da Pina del Carpini e Benedito da Polônia, os primeiros missionários católicos enviados ao Oriente. Esses padres, em 1245,

³ BERGREEN, Laurence. *Marco Polo – De Veneza a Xanadu*. Tradução de Cristina Cavalcanti. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009, p. 78.

autorizados e credenciados pelo Papa Inocêncio IV, passaram anos perambulando pela Rota da Seda, sofrendo toda a sorte de privações e desonras, quando transitavam em território mongol.⁴ A missão dos dois franciscanos tinha como objetivo levar o cristianismo à corte do Khan mongol. Outro emissário papal, Guilherme Rubruck, cruzou a Rota da Seda durante dois anos, de 1253 a 1255, à cata de informações sobre um suposto reino de um suposto líder cristão, o mítico Preste João, que, segundo notícia que corria pela Europa Ocidental à época, governava o mais poderoso reino do mundo e, como tal, poderia ajudar a cristandade a se livrar da permanente ameaça dos exércitos muçulmanos, os quais além da ocupação da Península Ibérica desde 711, prosseguiram, no Oriente, bem como na África, expandindo a fé revelada no Corão, conquistando e convertendo povos, desde o século VII da Era Cristã. Na Baixa Idade Média espalhar-se a lenda segundo a qual o reino do Preste João estaria localizado na Ásia ou na África. A existência do potentado, que teria sob sua soberania 72 reis, era uma ilusão poderosa no imaginário medieval. Era uma *fake news* fascinante, que se espalhou no ocidente europeu, por meio de uma falsa carta, que teria sido redigida na corte imperial alemã, no contexto das disputas entre o Sacro Império, o Império Bizantino e o Papado. Começou a circular nas principais cortes da Europa, na segunda metade do século XII. O teor da carta, em várias versões, em latim, em línguas vernáculas europeias e no idioma copta, provocou a imaginação popular e, sobretudo, de reis, imperadores e papas, até os primeiros tempos da Idade Moderna. Em sua versão inicial a carta era destinada, pelo poderoso potentado, ao imperador bizantino Manuel I Comeno (1143-1180), ao papa e ao imperador Frederico I.⁵ Giovanni Carpini e Guilherme Rubruck escreveram livros sobre a experiência que viveram na Rota da Seda, que hoje constituem importantes fontes de consulta para a história da Rota.

Toda espécie de mercadorias era negociada ao longo da Rota da Seda: pedras preciosas, ouro, prata, marfim, alimentos, tecidos e armas. O Ocidente foi altamente beneficiado pelas invenções chinesas que chegaram à Europa pela Rota da Seda. A pólvora, os fogos de artifício, a besta, ou balestra dos exércitos medievais, o estribo, peça que transformou a forma de combate a cavalo, por estabilizar o guerreiro durante a batalha⁶, o papel, o macarrão, que Marco Polo levou para a Itália, em 1292, especiarias, porcelanas e, principalmente, a seda, que era o produto mais caro e mais cobiçado pelos mercados da Europa, desde os tempos da República Romana. Segundo Francis Bacon, três invenções chinesas estão listadas entre as criações humanas que transformaram o mundo: a imprensa, a pólvora e a bússola magnética. Sobre isso, é importante destacar que tais invenções tinham objetivos iniciais nitidamente pacíficos. A bússola

⁴ *Ibidem*, p. 80/81.

⁵ Ver <http://www.ricardocosta.com/artigo/por-uma-geografia-mitologica-lenda-medieval-do-preste-joao-sua-permanencia-transferencia-e>. Consulta em 3 de junho de 2018;

⁶ THUBRON, Colin. *A sombra da rota da seda*. Tradução de Otávio Albuquerque. Porto Alegre: L&PM, 2017, p. 30.

foi criada como brinquedo de criança e para orientar a arrumação das casas, ou seja, a técnica do *Feng Shui*; a pólvora para a confecção de fogos de artifícios e a imprensa “não foi criada visando um futuro revolucionário, mas para sacralizar e sustentar o passado com cuidadosa reprodução dos textos clássicos confucianos”⁷.

A nova Rota da Seda

É importante destacar que pela Rota da Seda transitavam não apenas mercadorias e pessoas, mas também ideias. O budismo foi levado à China e à Coreia por mercadores e monges indianos que transitavam pelos caminhos da Rota.

Ao longo de milênios de transações comerciais através da Rota, a seda foi o produto mais caro e mais cobiçado pelos mercadores, pelos reis e por todos que podiam usar produtos de luxo. Era uma mercadoria tão valorizada que o rei visigodo Alarico, após saquear Roma, em 410, exigiu que 4 mil túnicas de seda fizessem parte do butim que ele impunha aos vencidos, para suspender o saque da cidade.

Segundo a tradição, foi uma princesa chinesa Lei-Tzu, no século XVII, a. C. a descobridora da seda. Ela tomava seu chá embaixo de uma amoreira e se deu conta de que uma lagarta se alimentava de folhas da árvore. Nos dias seguintes, ela ficou a observá-la, tecendo fios que brilhavam ao sol.⁸ Um casulo desprende-se da árvore e caiu na xícara de chá da princesa. Ela puxou os fios que se soltaram e começou a tecê-los. Esta ocorrência teria inaugurado a sericultura. Lei-Tzu, na mitologia chinesa, é a deusa da seda.⁹ O processo de manufatura da seda foi, durante três mil anos, segredo de Estado na China, cuja pena, para quem o divulgasse, era a morte. Contudo, não foi possível mantê-lo por mais tempo. Coreanos, japoneses e indianos apoderam-se da técnica de produção. Posteriormente, por volta do ano 500 d. C., o Império Bizantino passou a fabricar o artigo e, com as Cruzadas, a sericultura chegou à Europa Ocidental. A partir do século XII, Gênova, Florença, Veneza e Luca, tornaram-se exportadores do produto.

Primitivamente, a seda chegou à Europa pela Rota e por iniciativa de mercadores romanos, que a compravam de negociantes partas, povo que, por um largo período, dominou o comércio na Rota da Seda e, como tal, revendiam produtos chineses. Os gregos e romanos chamavam os chineses de *seres* (*sedosos*), povo fabricante de seda. Segundo consta, os romanos tomaram conhecimento do produto, em uma das batalhas das guerras romano-partas. As legiões romanas teriam se deslumbrado com o brilho e a beleza dos estandartes e bandeiras de seda dos regimentos partas.

⁷ THUBRON, Colin. *A sombra da rota da seda*. Tradução de Otávio Albuquerque. Porto Alegre: L&PM, 2017, p. 18

⁸ *Ibidem*.

⁹ Ver https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_seda, consulta em 3 de junho de 2018.

Com a conquista do Egito por Roma, em 31 a. C, os mercadores romanos estabeleceram comércio direto com a China. Em consequência da grande demanda pela seda, o Senado Romano se viu obrigado a proibir a importação da mercadoria, para conter a evasão de ouro e prata que eram utilizados para pagar as importações do produto.

A Rota da Seda, no continente chinês, além dos rigores do clima – a rota norte passava pelo deserto de Gobi, na fronteira da China com a Mongólia –, transitar por ela, em determinados momentos, constituía-se em aventura de alto risco. Quando Gêngis Khan, no século XIII, ocupou a China, suas hordas espalharam o terror ao longo da Rota da Seda. Entretanto, seu neto, Kublai Khan, segundo o historiador veneziano Alvise Zorzi, citado por Bergreen, “era um monarca que perseguia altos padrões de governança” [...] e sua mais poderosa arma “não era a espada ou a lança, nem o fogo e nem o veneno, mas o comércio com o mundo além das fronteiras do seu império”. Os mongóis, “necessitavam da tecnologia e das mercadorias europeias, persas e árabes para sobreviver na nova ordem mundial que haviam criado”. Para isso, ele abriu novas rotas comerciais, que se incorporaram ao conjunto de vias da Rota da Seda tradicional.¹⁰ Após a morte de Kublai Khan, seus sucessores não foram capazes de manter o domínio mongol na China. Em 1368, uma nova dinastia imperial foi entronizada. O primeiro imperador Ming fechou a China e cortou todas as possíveis relações com o Ocidente. O comércio na Rota da Seda, principalmente a Rota Norte, praticamente desapareceu. As duas dinastias anteriores aos Mings, Song e Yuan, desenvolveram a marinha chinesa e a dotaram de barcos e de equipamentos superiores aos que, mais de um século depois, portugueses e espanhóis não possuíam. Desde os tempos da dinastia Song (960-1279), a China liderava o mundo em tecnologia náutica. Suas frotas poderiam ter conduzido o império a uma era de conquistas e exploração.¹¹ Até hoje os sinólogos e historiadores discutem o sucedido com a grande armada do almirante eunuco Zheng He, que foi desmantelada pelo governo Ming, em 1453. Ele empreendera viagens de comércio e de representação, completamente pacíficas, *soft power*, em destinos como Java, Índia, Chifre da África e o estreito de Hormuz, localidades que somente seriam alcançadas pelos navegantes ocidentais muitos anos depois. “Na época das viagens de Zheng, a era europeia da exploração ainda não começara. A frota chinesa – escreve Kissinger em sua excelente obra sobre a China – “possuía o que teria parecido uma vantagem tecnológica intransponível: em tamanho, sofisticação e número de embarcações, fazia parecer de brinquedo a armada espanhola ainda por nascer (dali a 150 anos)”.¹² A dinastia Ming firmou uma ideologia, que se consubstanciaria na chamada corrente fundamentalista, a qual exigia para a China uma postura autárquica, portanto isolacionista, que tinha como fundo a ideia milenar de que o país era o centro do mundo, o “Império do

¹⁰ BERGREEN, op. cit. p. 43.

¹¹ KINSSINGER, Henry. *Sobre a China*. Tradução de Cássio de Arantes Leite. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011, p. 26.

¹² KISSINGER, op. cit. p. 26/27

Meio”, que nada tinha a aprender com os estrangeiros. Em relação ao comércio, bastava a força do vasto e florescente mercado interno. Começou aí a decadência da Rota da Seda. Dois outros acontecimentos completariam o abandono forçado da Rota pelos mercadores do Ocidente. Em 1453, com a conquista de Constantinopla pelos turcos otomanos e o controle que eles passaram a exercer no Mediterrâneo, tornou-se impossível alcançar os caminhos do Oriente. Por outro lado, em 1498, a descoberta da Rota Marítima para a Índia, por Vasco da Gama, contornando o Cabo da Boa Esperança, o comércio do Ocidente com o Oriente passou a ser dominado pelos portugueses pela Rota do Cabo, fato que deslocou o comércio da Rota da Seda para os Oceanos Atlântico e Índico.

Ao longo da história chinesa, além dos fundamentalistas, duas outras correntes ideológicas buscaram o predomínio na política e da economia chinesa, levando em conta, obviamente, as realidades sociopolíticas e econômicas do momento histórico que vivia o país. Vale lembrar a retomada do isolacionismo durante a Revolução Cultural (1966-1976) pelo chamado “Grupo dos Quatro” ou “Camarilha dos Quatro”, facção fundamentalista comandada pela mulher de Mao Tse-Tung, Jiang Quing. Nesse período, a China se fechou para o mundo, ao tentar manter uma postura autárquica. Assim, além dos fundamentalistas isolacionistas, havia os chamados chineses pró-soviéticos, que se encastelaram no Partido Comunista Chinês, desde os primeiros tempos de fundação do Partido, em 1921, e foram banidos do Partido, em expurgo comandado por Mao Tse-Tung, no VII Congresso do Partido, em julho de 1945. O terceiro grupo ideológico, que está hoje no poder, é o dos modernizadores ecléticos, norteado por princípios segundo os quais a China, pragmaticamente, deve buscar no exterior tudo que redundar em benefício para o desenvolvimento do país sem, entretanto, abandonar os fundamentos básicos de seu sistema político e as tradições nacionais. Para se ter uma ideia da importância para o chineses do simbolismo do passado e das tradições milenares da cultura do país, basta-nos atentar para o sucedido na cerimônia de devolução de Hong Kong, em 1º de julho de 1997, conforme narrativa de Neil MacGregor, diretor do *British Museum*, em seu livro *A História do Mundo em 100 Objetos*:

A escolha da música para a cerimônia de entrega de Hong Kong à República Popular da China pela Grã-Bretanha, em 1997, foi, de ambos os lados, bastante característica. Os britânicos escolheram *Last Post* (última postagem), tocada em clarim; os chineses optaram por uma peça musical composta especialmente para a ocasião chamada *Heaven, Earth, Mankind*, (Céu, Terra, Humanidade) em parte tocada em um conjunto de sinos antigos. Do lado europeu, um instrumento solo associado a conflito e guerra; do lado chinês, um grupo de instrumentos tocados de forma harmoniosa. Com um pouco de imaginação, podemos ver na escolha dos instrumentos duas visões distintas e determinantes de como funciona a sociedade. Na China, os sinos têm uma longa história e possuem uma

riqueza de significados para seu povo – talvez essa tenha sido a maneira chinesa de fazer Hong Kong lembrar-se das tradições culturais e políticas às quais se reuniria.¹³

Os modernizadores ecléticos estão no comando do país, desde a volta de Deng Xiaoping ao poder, em 1978, no XI Congresso do Partido Comunista. Deng sofreu dois violentos expurgos: em 1965, durante a Revolução Cultural; e, em 1976, por ordem de Mao Tse-Tung. Os modernizadores ecléticos adotam princípios capitalistas, porém, mantêm o sistema comunista em sua essência. Modernamente, os grandes ideólogos da corrente foram Chu Enlai e, principalmente, Deng Xiaoping, cujo desejo, afirma o sinólogo Michael E. Marti, “foi criar um sistema econômico que permitisse à China tornar-se uma nação rica e poderosa pelos meados do século XXI”.¹⁴ Xiaoping sabia que o sucesso do seu plano estava diretamente subordinado à conquista da estabilidade político-econômica. Temeroso de que se repetisse na China o colapso que se abateu sobre a União Soviética, Xiaoping costurou, entre 1991 e 1992, o que ficou conhecido como o *Grande Compromisso*, substanciado na união de todas as facções do partido: anciãos, conservadores, liberais, líderes regionais, tecnocratas e o Exército de Libertação do Povo. Ao mesmo tempo, transferiu o controle do processo de abertura da economia para uma geração de políticos e burocratas “escolhida a dedo”,¹⁵ composta por indivíduos que não haviam participado de atividades revolucionárias em períodos anteriores a 1949. Essas medidas foram aprovadas no XIV Congresso do Partido, em 1992, com a plena concordância da velha guarda, ou seja, das lideranças remanescentes da Longa Marcha. O *Grande Compromisso* uniu o Exército, os conservadores e os jovens burocratas, sob o controle do Partido. Ao mesmo tempo, iniciou o processo de despolitização das Forças Armadas e estabeleceu formas de manter a constante modernização de suas forças. Todas as medidas por ele empreendidas buscavam, segundo seus biógrafos, superar os problemas políticos internos, para desenvolver, de forma rápida e sustentável, a economia nacional. “Qualquer análise da política chinesa sob a gestão de Deng, que deixe de considerar sua motivação econômica, não conseguirá explicar ou entender a política daquele período”.¹⁶ Xi Jinping é hoje o líder dessa corrente, segue as linhas mestras traçadas por Xiaoping. O pai de Xi Jinping, Xi Zhongxun, foi importante membro do Partido Comunista Chinês, participou da Revolução como comandante de guerrilha no norte do país, foi chefe de Serviço de Propaganda do Partido e vice-presidente do Congresso Nacional do Povo. Apesar disso, foi preso em 1968, expurgado pela Revolução Cultural e enviado ao trabalho em uma fábrica no interior da China. Foi reabilitado por Xiaoping em

¹³ <https://portalconservador.com/livros/Neil-MacGregor-A-historia-do-mundo-em-100-objetos.pdf> Consulta em 3 de julho de 2018.

¹⁴ MARTI, MICHAEL E. *a China de Deng Xiaoping*. Tradução de Antonio Sepulveda. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2007. p.xiii.

¹⁵ MARTI, op. cit. p. xi

¹⁶ *Ibidem* p, xiii.

1979. Nessa altura, Xi Jinping tinha apenas 10 anos. Posteriormente, ingressou no Partido, passou por todas as correias de acesso à liderança partidária. Formou-se em Engenharia Química. No 18º Congresso do Partido Comunista Chinês, em 2012, ele foi eleito Secretário Geral do Partido e Presidente da China. Como herdeiro das ideias de Xiaoping, as ações do atual governante chinês, internamente, são orientadas pelos princípios estabelecidos no *Grande Compromisso* e, em suas ações externas, além das questões ligadas à segurança do país e à sua projeção político-diplomática, ele busca criar condições para manter o vertiginoso desenvolvimento econômico, que se processa desde a abertura da economia. Por outro lado, ao que tudo indica, Xi Jinping quer realizar o projeto dos modernizadores ecléticos de transformar a China numa nação rica e poderosa no correr do atual século. Xi Jinping conseguiu unir o Partido em torno de sua pessoa. A prova disso foi sua reeleição pelo Congresso Nacional do Povo e a possibilidade de perpetuar-se no poder, em razão de mudanças na estrutura constitucional do país. Em reunião realizada em 11 de março de 2018, 2.958 deputados aprovaram, com apenas um voto contra e três em branco, 21 emendas à Constituição que vigora no país, desde 1982. Entre as mudanças destaca-se a que passou a permitir a eleição do presidente e de seu vice para mais de dois mandatos. Até então o presidente podia governar apenas por dois períodos de cinco anos. Neste ponto, Xi Jinping se afasta de uma das principais reformas de Deng Xiaoping, ou seja, evitar a cristalização de lideranças centralizadoras e o culto à personalidade como acontecera com Mao Tse-Tung.

A justificativa apresentada por seus seguidores para aprovar a emenda foi no sentido de propiciar ao presidente manter, junto com o cargo, a presidência do Comitê Militar e a Secretaria geral do PCC, para os quais a Constituição não fixa mandato.

O projeto da Nova Rota da Seda é coerente com a linha que vem sendo seguida pelos modernizadores ecléticos desde a abertura da economia por Xiaoping. Em 14 e 15 de maio de 2017 o presidente Xi Jinping presidiu, em Pequim, o “Foro Internacional sobre a Nova Rota da Seda”, mega evento com a presença de três dezenas de chefes de Estado e de governo, – poucos ocidentais. Entre os presentes estavam Vladimir Putin, Recep Erdogan, Rodrigo Duterte e Mauricio Macri, além de representantes de mais de 100 países. Alemanha, Reino Unido e França enviaram funcionários de segundo escalão. A diretora-gerente do Fundo Monetário Internacional (FMI), Christine Lagarde participou também do evento. O governo indiano se opõe à Nova Rota da Seda, em razão de o projeto estabelecer uma via econômica especial entre a China e o Paquistão, na qual serão realizados vários empreendimentos de infraestrutura atravessando o território da Caxemira sob a jurisdição do Paquistão. Como se sabe, Índia e Paquistão, desde suas independências, em 1947, disputam a região e a mantêm em permanente tensão. A Índia e o Paquistão já entraram em guerra três vezes pelo controle da Caxemira. Xi Jinping, ao conceber o projeto da Nova Rota, aproveita os espaços políticos e comerciais que lhe estão sendo abertos pela política comercial do

presidente Donald Trump, expressa no slogan *America First*, lema nacionalista, de evidente cunho protecionista, lançado por ele durante a campanha eleitoral e que, no cumprimento do prometido aos eleitores, representou a retirada dos Estados Unidos do Acordo de Associação Transpacífico – TPP. Para Trump, tal acordo é “um desastre em potencial”. O TPP é um acordo de cooperação e livre-comércio, que reúne agora 11 países: Japão, Brunei, Malásia, Cingapura, Vietnã, Austrália, Nova Zelândia, Canadá, México, Peru e Chile, com o objetivo, além da integração comercial, de estabelecer regras comuns de propriedade intelectual, padronização das leis trabalhistas e desenvolvimento de ações ambientais comuns. Quando o Acordo Transpacífico foi firmado, em 2016, pelo presidente Obama, foi entendido por analistas internacionais como uma reação ao crescimento econômico chinês e como instrumento para limitar a influência da China no mercado global. Calculou-se que ele representaria um mercado de 800 milhões de pessoas e movimentaria, até 2025, 223 bilhões de dólares por ano, correspondendo a até 40% da economia mundial. Consoante a opinião de analistas internacionais, o *America First* representa o rompimento da ordem internacional criada pelos Estados Unidos após a Segunda Guerra Mundial.

A Nova Rota da Seda, uma vez executado o projeto em toda a sua extensão, poderá custar cinco trilhões de dólares, conforme projeção divulgada pela mídia internacional. Assim, em 2049, estariam plenamente executadas todas as obras de infraestrutura e realizados os programas de proteção ambiental e de integração cultural ao longo da nova Rota. Se assim for, abrangerá 62% da população mundial – 4,4 bilhões de pessoas –, corresponderá a 36% do PIB global e, da mesma forma, propiciará à China fortalecer sua liderança no mercado mundial, uma vez que poderá ampliar o comércio com mais de 70 países, que estarão ligados por novas rotas terrestres e marítimas: *Silk Road Economic Belt* e *Maritime Silk Road*, respectivamente. Essas novas vias comerciais, partindo da China na direção do restante da Ásia, poderão também atingir o Continente Africano e a Europa, bem como chegar à América Latina e ao Caribe. Desde que foi lançado, em 2013, o projeto da Nova Rota já teria, até o momento (junho de 2018), investido perto de 1 trilhão de dólares. O projeto inclui, além da construção de corredores de comércio por toda a Eurásia, a construção de um oleoduto que ligará o sul da China a Myanmar e ao Golfo de Bengala, que é o maior golfo do mundo, localizado na parte nordeste do oceano Índico. Em um texto sobre a Nova Rota da Seda, Paulo Duarte, pesquisador do Instituto do Oriente, em Lisboa, comentando os problemas chineses relativos ao abastecimento de petróleo, escreve o seguinte:

Os chineses construíram oleodutos e gasodutos diretamente do Turquemenistão e do Cazaquistão para a China, mas a Ásia Central contribui muito pouco para a satisfação da procura chinesa. O que preocupa verdadeiramente a China é a incapacidade de controlar o fluxo mundial de petróleo. Existe uma obsessão na política externa chinesa, um receio permanente de que o petróleo possa ser controlado por outros

Estados, e existe o chamado dilema de Malaca – um estreito estratégico da Malásia que permitiria, em caso de conflito, aos Estados Unidos e outras potências navais bloquearem a passagem de petróleo à China. O que a China está a fazer é a criar pontos alternativos de abastecimento. Há o caso de Gwadar, porto de águas profundas no Paquistão, com a China a pretender construir o Corredor Econômico China-Paquistão com três mil quilômetros, que permite contornar a passagem pela Malásia. A rota tradicional de transporte de petróleo é de 12 mil quilômetros, e aqui temos uma extensão de apenas três mil quilômetros. A questão do petróleo é central no porquê de a China ir para sítios tão remotos como a América Latina, no porquê de negociar com Angola, ou em tentativas de adquirir interesses petrolíferos norte-americanos. Não lhe falta dinheiro para comprar, falta-lhe, sim, combater este receio de que escasseie o petróleo num país que é o mais populoso do mundo.¹⁷

Entre os projetos de infraestrutura estão a construção de milhares de quilômetros de linhas férreas, a pavimentação de estradas nas regiões áridas e desérticas, a modernização de portos para atender as rotas marítimas, como o Porto de Pireu, na Grécia, o maior do país, que está sendo modernizado e controlado pela empresa chinesa COSCO (China Ocean Shipping Company)¹⁸. O governo chinês quer ampliar as rotas eurásianas para atingir centros de exportação de produtos de baixo custo do país, como o mercado atacadista da cidade de Yiwu, que tem 60 mil lojas das quais saem 100 mil containers por dia. Em 09 de dezembro de 2014, o primeiro comboio da mais extensa linha ferroviária do mundo, que liga de Yiwu à Madrid, e é parte da Rota da Seda terrestre, chegou ao Terminal ferroviário Madrid-Abroñigal. Desde então, está funcionando normalmente, transportando mercadorias chinesas para a Europa e retornando leva da Espanha vinho, azeite, presunto e outros produtos para o interior da China. Outra via ferroviária começa em Chongqui, no interior da China, cidade que sedia dezenas de multinacionais europeias por causa do baixo custo da mão de obra, entre elas grandes montadoras alemãs, atravessa o Casaquistão, entra na Rússia, Bielorrússia, passa pela Polônia, antes de chegar em Duisburg, na Alemanha. Outra linha sai do norte da China e vai até a Ferrovia Transiberiana na Rússia, que percorre 9.288 km de Vladivostok a Moscou. Essas ferrovias transportam cargas e passageiros, realizando, pacificamente, verdadeira integração comercial entre os vários países. Outra ligação ferroviária importante já está em pleno funcionamento: Yiwu/Londres. São 12 mil quilômetros, percorridos em 16 dias, unindo diretamente a China ao Reino Unido. Ela passa pelo Casaquistão, Rússia, Bielorrússia e em vários países do leste e do oeste da Europa. Atualmente, uma rede de 39 linhas ferroviárias, liga diretamente

¹⁷ Ver <http://www.plataformamacau.com/china/e-a-partir-de-lisboa-que-a-nova-rota-da-seda-pode-tomar-o-barco-para-as-americas/> Consulta em 3 de junho de 2018

¹⁸ <https://www.dn.pt/lusa/interior/grecia-ve-luz-ao-fim-do-tunel-apos-anos-de-crise-e-abraca-nova-rota-da-seda-8475068.html> Consulta em 3 de junho de 2018

16 cidades da China à Europa.¹⁹ Ao abrir novos mercados para as suas mercadorias, o projeto chinês aparece também como alternativa à possibilidade de desaceleração da demanda de seus produtos nos Estados Unidos e na Europa. Vale lembrar que o presidente Trump recentemente anunciou que seu governo quer reduzir o *déficit* comercial com a China em U\$200 bilhões de dólares, até 2020. Em 2017, o *déficit* comercial dos Estados Unidos com a China alcançou 370 bilhões de dólares.

As possibilidades de a China ampliar negócios pela Nova Rota poderão resolver problemas que surgiram da desaceleração de alguns setores importantes de sua economia como siderurgia e cimento, que, por agora, estão produzindo aquém de sua capacidade.

As novas rotas ou os chamados corredores de comércio compreendem as seguintes direções: China à Europa; China à Ásia Central – Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Turcomenistão, Uzbequistão; China-Paquistão; China-Myanmar; Bangladesh-Índia; China-Mongólia-Rússia. Envolve ainda os países-membros da Associação de Nações do Sudeste Asiático, composta por Indonésia, Malásia, Filipinas, Singapura, Tailândia, Brunei, Camboja, Laos e Vietnã e, por via marítima, ligará Coreia do Sul e Japão. Na direção do Golfo, quer atingir o Oriente Médio e o Norte da África.

A então presidente do Chile, Michele Bachelet, participou do Foro de Pequim sobre a Nova Rota e, na oportunidade, afirmou que seu país participará do projeto e que, nesta condição, poderá se transformar em ponte para unir as rotas do Pacífico ao restante da América do Sul.²⁰

O governo chinês, informa o jornal *El País*,²¹ criou um Fundo da Rota da Seda de 40 bilhões de euros (122 bilhões de reais) voltado especificamente à concessão de projetos. Além disso, boa parte dos 91,5 bilhões de euros (311 bilhões de reais) que compõem o caixa do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (BAII) também será investida nessas iniciativas. Segundo funcionários chineses, Pequim espera injetar até 732 bilhões de euros (2,48 trilhões de reais) nos próximos cinco anos. Na abertura do Foro, Xi Jinping prometeu financiamento extra de 113 bilhões de dólares, além de financiamentos por Banco chineses. No discurso de abertura do Foro de Pequim, Xi Jinping anunciou a criação de um programa de ajuda de 8,7 bilhões de dólares destinado a países de menor desenvolvimento econômico e participantes do projeto. Segundo informação da agência estatal chinesa, Xi Jinping propôs acoplar seu projeto ao Plano Juncker, ou Plano Europeu de Investimentos para a Europa, criado pela Comissão Europeia para incentivar a retomada da economia do Continente após a crise de 2008.

¹⁹ Ver <https://thoth3126.com.br/china-inaugura-trem-de-transportes-com-12-mil-km-ate-londres/> Consulta em 3 de junho de 2018.

²⁰ <https://g1.globo.com/economia/noticia/china-apresenta-nova-rotas-da-seda-com-investimento-bilionario.ghtml> Consulta em 2 de junho de 2018.

²¹ Ver em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/13/internacional/1494692129_532492.html Consulta em 2 de junho de 2018.

Palavras finais

Diante da grandeza e extensão do projeto, surgem vozes acusando Xi Jinping de usá-lo para criar um sistema mundial de comércio sinocêntrico e, com isso, avançar na ampliação do poder chinês na Eurásia, no Pacífico e na África, estratégia para levar seu país à categoria de superpotência e suplantando os Estados Unidos na segunda metade do atual século. Tal situação, dizem os críticos, certamente ampliaria as tensões na Ásia, fato que envolveria os Estados Unidos, Rússia, Índia e Japão. Em relação à Rússia, devemos observar que, embora competidores na região, Rússia e China agora são parceiros estratégicos. A União Europeia vê o projeto sob duas perspectivas. Por um lado, diante das dificuldades de investimentos próprios para retomar o desenvolvimento e sanar problemas econômicos oriundos da crise do capitalismo global de 2008, as inversões chinesas decorrentes do projeto seriam bem-vindas; por outro lado, em visita à China, em 8 de janeiro de 2018, o presidente da França Emmanuel Macron, em palestra para acadêmicos e empresários em Xian, no milenar palácio que foi residência da dinastia Tang por 220 anos, afirmou que a Nova Rota não pode ser “de mão única” e que as rotas antigas “nunca foram somente chinesas”. Ainda sobre restrições dos europeus, vale lembrar a reclamação de que as obras de infraestrutura da Nova Rota estão sendo construídas quase que exclusivamente por empresas chinesas.²²

O líder chinês afirma que seu país não tem qualquer pretensão de interferir em assuntos internos de seus parceiros comerciais, muito menos exportar seu sistema social e político. Quer fazer negócios que, segundo ele, beneficiariam todo o mundo, na medida em que, atualmente, lastra o protecionismo e medidas restritivas ao livre comércio. De fato, seu projeto segue a linha traçada por Deng Xiaoping de transformar a China em um poderoso e próspero país. No comunicado conjunto final, divulgado ao encerramento do mega evento sobre a Nova Rota da Seda, realizado em Pequim, em maio de 2017, os participantes expressaram seu compromisso com o livre comércio e deixaram claro que se opõem a toda e qualquer forma de protecionismo. Se o projeto da Nova Rota vai ser um sucesso, se vai custar, ao cabo, cinco trilhões de dólares, não se sabe. Devemos esperar. O próximo fórum internacional sobre a Nova Rota da Seda (*One Belt, One Road*), está programado para se realizar em 2019, na China.

²² Ver <https://br.reuters.com/article/worldNews/idBRKBN1EX12H-OBRWD> Consulta em 5 de junho de 2018.