

A iniciativa “Uma faixa, uma rota”: do passado para o presente, novos rumos, novas oportunidades

The “Belt and Road” initiative: from the past to the present, new directions, new opportunities

Jorge Tavares da Silva

Professor Auxiliar na Universidade da Beira Interior (UBI)
Investigador Associado na Unidade de Investigação em Governança,
Competitividade e Políticas Públicas (GOVCOPP) da Universidade de Aveiro
ORCID: 0000-0002-2526-4745

RESUMO

A iniciativa “Uma faixa, uma rota” está entre os projetos de afirmação chinesa mais expressivos no início do novo milénio, consistindo numa rede de conexões económicas, que inclui novas infraestruturas, redes de transporte, fluxos de mercadorias. Aproveitando o legado da história da velha Rota da Seda, a nova iniciativa tem para o mesmo território a procura conectividade entre a China e os países onde se desenvolve o projeto. Este ensaio estabelece uma relação entre o passado e o presente no programa de desenvolvimento e um levantamento dos contributos do mesmo para o contexto local.

PALAVRAS-CHAVE

Iniciativa “Uma faixa, uma rota”, China, conectividade, infraestruturas, poder local.

ABSTRACT

The “Belt and Road” initiative is among the most significant Chinese projects at the beginning of the new millennium, consisting of a network of economic connections, which includes new infrastructures, transport networks, flows of goods. Taking advantage of the legacy of the history of the old Silk Road, the new initiative seeks connectivity in the same territory between China and the countries where the project is being developed. This essay establishes the relationship between past and present in the development program and a valuation of its contributions to local context.

KEYWORDS

The “One Belt, One Road” Initiative, China, connectivity, infrastructure, local power

Introdução

As interações entre europeus e chineses não foram imediatas, atrasaram-se na história em virtude das barreiras impostas pela hostilidade da geografia. Antes da interação humana, consciente e continuada, poderá ter havido contactos esporádicos entre indivíduos dos dois extremos, mas os anais da história são omissos (Silva, 2020). A cartografia antiga europeia mostra o vazio das terras do Sul até às primeiras representações de Cláudio Ptolomeu (90-168 d. C.). Sabemos que na era romana o intercâmbio de mercadorias se processava entre os dois lados. A conquista da Síria (64 a. C.) levou os romanos ao contacto com o império parto, povo que assegurava o comércio caravaneiro na Ásia Central (Silva, 2020). Desta forma, para além da troca de informações, ao centro da Europa chegaram produtos vários do oriente longínquo: as especiarias, a porcelana, o chá e a seda. O elevado preço que se pagava por tão raras preciosidades incitava o negócio, abrindo-se trilhos mercantis relativamente regulares na região que Eduard Suess designou por Eurásia (1885) (Drège, 1992). No século XIX, Barão Ferdinand von Richthofen olhou com atenção para fluxos de comércio que atravessavam desde o século XIII esta região de forma continuada e deu-lhes o nome de *Seidenstraße*, literalmente “Estrada da Seda”, ou Rota da Seda como ficou mais amplamente conhecida. Ligou-se o comércio do Mediterrâneo ao mundo chinês da dinastia Han (206 a.C. até 220 d.C.), abriu passagem a aventureiros, franciscanos, peregrinos, à propagação da arte helénica e aos “missionários budistas, maniqueus e nestorianos” (Altheim, 1956, p. 21; Drège, 1992).

Aos poucos, a velha Rota da Seda foi perdendo o seu fulgor, até que na era contemporânea a ascensão económica da China, procura o estreitamento de relações no espaço euroasiático. A iniciativa *Uma Faixa, Uma Rota* (一带一路), lançada em 2013, assumiu um papel preponderante na atual governação de Xi Jinping, um programa central na política externa do país, um fator de enorme potencial para as regiões que a abraçam. Em muitos sentidos, é um motor capaz de abrir novas oportunidades para regiões economicamente mais débeis ou condenadas à periferia, incentivando atividades múltiplas que vão da esfera económica à cultural (Xi, 2018).

O presente ensaio, numa interligação entre o passado e o presente, dos primeiros trilhos aos novos projetos contemporâneos, procura analisar o fenómeno da Nova Rota da Seda na abertura de atualizadas ligações entre o oriente e o ocidente. Em particular, na Europa e em Portugal, a BRI propicia novas oportu-

tunidades para o investimento conjunto, transações comerciais e financeiras, bem como um maior intercâmbio sociocultural entre portugueses e chineses. Dos Açores a Sines, de Lisboa a São João da Madeira, da cultura aos negócios, a BRI potencia *múltiplas atividades* e investimentos, com um potencial de ganhos mútuos. Iniciamos com uma abordagem histórica da Velha Rota da Seda, onde se acompanha a procura do homem europeu pelo Oriente desconhecido, a inspiração para a ideia da Nova Rota da Seda e segue-se uma focagem desta no quadro da região Euroasiática. Numa terceira parte, faz-se uma avaliação às oportunidades e desafios que a BRI traz para o desenvolvimento local.

A procura das coisas na descoberta do Oriente longínquo

Na antiguidade clássica, os gregos tiveram um importante papel nos primeiros conhecimentos europeus sobre a Ásia, devido às incursões até ao Próximo Oriente. Exploraram particularmente os territórios entre o Turquestão e a Índia, admitindo a esfericidade da terra. Outro grande contributo para o conhecimento do Oriente foi dado por Alexandre, o Grande (356-323 a.C.), que fez chegar ao Mediterrâneo, entre outros produtos e novas plantas, a pimenta asiática (Silva, 2020). Ainda assim, a China permanecia formalmente desconhecida, tal como nos mostra a cartografia de Heródoto (485-425 a.C.). Sabe-se que geógrafo recolheu muitas informações sobre o Sara e a rota das caravanas, que ligavam o norte de África às regiões mais a sul, mas sobre a Ásia havia ainda pouca precisão. Nas cartas de Cláudio Ptolomeu (90-168 a.C.) já aparece representado o *Promontorium Prassum*, na extremidade sul do continente africano, ligado a uma terra denominada Cattigara (atual Vietname) e o *Sinus Magnus*, compreendendo o Golfo da Tailândia e o Mar do Sul da China (Silva, 2020). Do lado oposto, também os chineses tinham desenvolvido a sua cartografia, particularmente através do trabalho do cartógrafo Pei Hsiu (224-273 d.C.). Ainda assim, estes mapas têm uma perspetiva essencialmente regional, desde a Pérsia ao Japão, mas revelando desconhecimento do Ocidente. Os romanos, com a conquista da Síria (64 a.C.), ao interagir com o Império parto, que asseguravam na altura o comércio caravaneyro desde a Ásia Central, tiveram contacto com mercadorias e saberes relativos ao Extremo Oriente. Tiveram acesso à seda, um tecido macio que dava o nome de *serica*, talvez resultante da designação chinesa *si* (Drège, 1992). Na realidade, de forma geral, os romanos não se mostraram muito entusiasmados nas explorações a sul, continuando a entregar aos gregos as incursões ao desconhecido.

Ignorava-se completamente de onde vinha um produto tão macio e leve. Sêneca limitou-se a designar por “países obscuros”, e aqueles que produziam tamanha preciosidade, a que genericamente apelidavam de *seres*.

A procura dos tecidos fabricados com a fina fibra natural foi um dos fatores que impulsionou a antiga Rota da Seda entre a China e o Império Romano. Os chineses tudo fizeram para que o segredo da cultura da seda não fosse revelado, mas acabou por ser difundido. O Império muçulmano e as rotas com o Oriente foram uma fonte inesgotável de informações, técnicas e produtos. Na Península Ibérica foram os árabes que introduziram a cultura da sericultura, trazendo o conhecimento do longínquo Oriente. A produção de seda era particularmente dinâmica na região espanhola da Andaluzia, embora também fosse conhecida esta cultura na região portuguesa de Trás-os-Montes. Na sequência das interações pelos caminhos da Ásia Central, não admira que na Idade Média, a ideia do “Oriente abastado” fizesse parte do imaginário europeu. Seguiam aventureiros, exploradores – alguns árabes, tal como Ibn Battuta (1325-1377) – e negociadores-missionários da era mongol. A denominada “gesta franciscana” na Ásia Central e no Cataio (China), foi uma das primeiras grandes manifestações do que hoje consideramos como globalização. É deste tempo a difusão da figura lendária de Preste João, um governante cristão do Oriente, que para muitos seria o Imperador da Etiópia. Nenhuma outra figura teve tanto impacto nas relações entre os dois extremos como o veneziano Marco Polo. Nasceu em 1254, tendo partido com o pai Nicolau e o tio Matteo até ao Oriente. A viagem, cujas narrações foram passadas para o papel pelo autor de romances de cavalaria Rusticiano de Pisa, durou 24 anos. O Livro das Maravilhas – *Il Milione* – teve enorme repercussão, adensando ainda mais o imaginário da Ásia. Nele se falava das terras da China, de forma relativamente imprecisa, descrita como Cataio (Drège, 1992). Em 1280, terá passado por Hangzhou (antiga Kinsay ou Chinsai), onde se espantou com a exuberância da cidade e dos carregamentos de especiarias que chegavam das Índias:

Ao fim de três jornadas encontra-se a nobilíssima cidade de Chinsai, que quer dizer na nossa língua “cidade do céu” [...] é a cidade mais nobre e imponente do mundo [...] tem de perímetro cem milhas e doze mil pontes de pedra [...]. Esta cidade possui doze artes, ou seja, uma de cada profissão; e cada arte tem doze mil oficinas, isto é, doze mil casas; em cada oficina existem pelo menos dez homens... (Polo, 2008, pp. 142-143)

Na verdade, há ainda uma enorme névoa acerca das zonas da China nas quais esteve de facto Marco Polo, e se não serão os seus relatos apenas testemunhos de outros. Estranha-se, por exemplo, que em nenhuma das suas maravilhas apareça a Muralha da China, os pauzinhos, a impressão de livros, os pés enfaixados das mulheres ou o chá (Wood, 1996)¹. Estas omissões são preenchidas pelo português Gaspar da Cruz no seu *Tratado das Cousas da China*, oferecendo à Europa a primeira, ou uma das primeiras, evidências escritas daquelas existências. O infante D. Pedro, o das Sete Partidas, tendo andado de corte em corte até às portas do Oriente (Ramos, 2012; Rogers, 1961), trouxe para Lisboa um exemplar do livro que deu a conhecer ao seu irmão, o Infante D. Henrique, para que se regresse “*por elle, poys desejava de veer e andar pelo mundo*” (Correia, 2000, p. 49). Foi provavelmente este exemplar que Valentim Fernandes traduziu e dedicou a D. Manuel, em 1502. Neste sentido, Portugal, um país rural, pobre, vai sentir o chamamento do além-mar e a fuga da constância da pobreza que o rico Oriente prometia resolver. Despertou a cobiça, mas também excitou o espírito da descoberta e o aventureirismo pelo desconhecido. Importância seja dada ao rei D. Dinis, que para além de ter sido um exímio administrador e chefe militar, criador da primeira universidade em Portugal, foi um impulsionador da abertura marítima de Portugal ao mundo. Desenvolveu a marinha de guerra e estimulou a marinha mercante, o que nas palavras do poeta Fernando Pessoa o torna um “plantador de naus”. Também Cristóvão Colombo se sentiu atraído pelos tesouros do *Il Milione*. Não tardaria que metesse o livro debaixo do braço e rumasse às índias por Ocidente. Embora a China já aparecesse em textos escritos anteriormente, Colombo acreditava que podia alcançar a Índia navegando 5000 mil milhas (8,050 Km), tal como explicou aos reis católicos, Isabel e Fernando de Castela. Os especialistas advertiam que a China, Japão e Índia não poderiam ser tão próximos, mas Colombo era devoto das medições cartográficas de Toscanelli. Quando chegou a Cuba, julgou estar na China, que tinha a fama de estar cheia de ouro. O equívoco custara-lhe a carreira, mas não um lugar na história. Tinha descoberto a América, ainda que o tivesse feito sem o saber (Silva, 2021).

¹ Estas omissões são muito debatidas na comunidade académica, e estão longe de ser consensuais. Por exemplo, Laurence Bergreen (2007), refere que Marco Polo não faz menção da Muralha da China porque ela foi essencialmente construída no período Ming, posterior ao mercador veneziano. Também a não referência ao chá tem uma explicação, a corte mongol consumia essencialmente bebidas alcoólicas (Vogel, 2013).

Naturalmente que a ânsia de conhecer era, na verdade, a ânsia de riqueza. A chegada às especiarias constituía um objetivo primordial na expansão marítima portuguesa, contribuindo muito para um conhecimento objetivo da sua origem. O controlo dos fluxos económicos vindos do Oriente, sem intermediários e sem concorrentes e a difusão religiosa, a conquista de riqueza e a difusão do cristianismo eram algumas das motivações no comércio das especiarias. A Índia, Indochina e a Indonésia estavam entre os destinos mais ricos destas substâncias exóticas. A pimenta, a noz-moscada, o cravinho, o cardamomo, a canela, o gengibre, o açafrão ou a galanga estavam entre as principais cobiças. O seu preço era tão elevado que era frequente a sua falsificação. Adicionavam-se outros produtos, como por exemplo sementes de mostarda e bagas de zimbro na pimenta. Ainda hoje, em certos mercados do Oriente, enganam-se compradores menos conhecedores. A troca de açafrão por cártamo é frequente, sendo a primeira uma especiaria muito mais cara. A gastronomia ocidental – sobretudo nas classes mais abastadas – sofreria uma substancial transformação com a influência de novos ingredientes vindos do Oriente. A procura dos segredos do chá² está entre uma das ânsias da exploração das terras do Império do Meio. Em 1849, o botânico escocês Robert Fortune tinha percorrido a China de liteira, disfarçado de mercador chinês e mandarim mongol, espiando ao serviço de Sua Majestade. A descoberta do secreto cultivo do chá era o principal objetivo, que foi alcançado, o que para muitos representou o primeiro grande roubo industrial da história (Rose, 2010; Rouvre & Scemla, 2016; Sangmanee et al. 1996). E assim, com múltiplos episódios e peripécias da história, foi decorrendo o intercâmbio entre europeus e asiáticos através dos caminhos da Rota da Seda, perdendo o seu fulgor com o passar do tempo. As explorações marítimas europeias foram arruinando os negócios terrestres, mudaram as contingências e, conseqüentemente, nasceram novas prioridades. Por múltiplos fatores, incluindo a desintegração do império mongol e bizantino, bem como a aventura marítima europeia do século XV, fizeram decair o nomadismo e o comércio caravaneiro. O catolicismo e o budismo foram introduzidos na China em virtude, precisamente, das trocas comerciais por esta via. A sua importância histórica foi reconhecida pela UNESCO, que em 2014 a classificou como Património da Humanidade. A China contemporânea voltou a olhar para a velha Rota da Seda como um legado histórico necessário para rea-

² A planta do chá tem a designação científica de *Camellia sinensis*, originalmente, descrita pelo botânico Carl Lineu (1707-1778) como *Thea Sinensis*, que tem duas variedades principais: China e Assam (Sangmanee et al., 1996).

viver vontades modernas. O espaço geográfico por onde se estendiam os trilhos antigos são hoje áreas de afirmação política e económica, formalmente traçado pelo governo chinês em 2013.

A iniciativa “Uma Faixa, Uma Rota” na revitalização do espaço euroasiático

Uma das características da China da era de Xi Jinping (desde 2012) é a viragem estratégica na criação de corredores económicos para fluxos de mercadorias, reforço da conectividade com países da periferia, desenvolvimento de projetos de construção de infraestruturas e aquisição de empresas multinacionais. Entre todas estas dinâmicas, o megaprojeto transnacional Uma Faixa, Uma Rota (一帶一路), por vezes designado por “Cinturão e Rota” [em inglês: *BRI-Belt and Road Initiative*], tornou-se o emblema principal de uma estratégia global de projeção económica no exterior. Esta iniciativa foi anunciada pelo Presidente Xi Jinping em Astana, a capital do Cazaquistão, em 7 de setembro de 2013:

Tendo em vista o estreitamento dos laços económicos, da cooperação a nível mais elevado e de maiores espaços de desenvolvimento entre nós, países euroasiáticos, podemos recorrer a um modelo inovador de cooperação e construir conjuntamente um Cinturão Económico [Faixa Económica] da Rota da Seda. Trata-se de um grande empreendimento que beneficiará os povos dos países ao longo desta rota. Para transformar isso em realidade, podemos começar a partir de várias áreas específicas e, passo a passo, estender a cooperação a toda a região (Xi, 2018, p. 348).

O então Primeiro-ministro Li Keqiang aproveitou também para promover o plano durante a sua visita de Estado à Ásia e à Europa. O esforço de conectividade do gigante asiático centra-se, em primeiro lugar, na área da antiga Rota da Seda da região euroasiática (*Silk Road Economic Belt*), mas prolonga-se também por uma rota marítima (*21st Century Maritime Silk Road*), ligando a China às nações do Sudeste Asiático, Golfo Pérsico, Norte de África, América Latina e Europa. A parte marítima, visa um plano alargado de desenvolvimento da economia do mar, traçado pela SOA – Administração Oceânica do Estado [em inglês: *State Oceanic Administration*] e pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC) [em inglês: *National Development and Reform Commission*]. As palavras-chave para a futura economia azul são “inovação tecnológica” e a “liderança global”

(Duchâtel e Duplaix, 2018). Importa lembrar, que o esforço de interligação da China ao mundo, segue a sequência do período de reformas e abertura iniciada na era de Deng Xiaoping, bem como do esforço da internacionalização da economia chinesa da era de Jiang Zemin. Há um processo contínuo de integração da economia chinesa na economia global (Silva, 2005)

Na parte terrestre, reavivam-se os caminhos outrora percorridos por Marco Polo, “revitalizando os territórios ao longo da antiga Rota da Seda – para comerciar, procurar petróleo, e estender o seu poder até ao Ocidente” (Beech, 2006, pp. 6-7). As opiniões dividem-se sobre o impacto, a abrangência e intencionalidades da BRI, vista por muitos como uma grande oportunidade de desenvolvimento e, por outros, como incentivadora de competição comercial e até uma ameaça à segurança (Ilhéu, 2019). A verdade é que a Organização das Nações Unidas (ONU) acolheu a BRI como vital para o desenvolvimento do planeta, articulando-se com a sua própria agenda, como se pode observar nos múltiplos discursos e declarações do secretário-geral António Guterres.

[“A Faixa e Rota Chinesa” e a Agenda 2030], embora sejam projetos com focagens diferentes, têm o desenvolvimento sustentável como objetivo a alcançar. Ambos procuram criar oportunidades, proporcionar bens públicos globais e cooperação win-win. E ambos procuram aprofundar a “conectividade” entre países e regiões: conectividade através de infraestruturas, comércio, finanças, políticas e, talvez o mais importante de todos, entre os povos [...]. O mundo precisa tirar proveito da iniciativa Faixa e Rota da China, preenchendo as lacunas de financiamento no alcance dos objetivos de desenvolvimento sustentável, especialmente nos países em vias de desenvolvimento, e particularmente, a necessidade de cerca de um milhão de biliões de dólares investimentos em infraestrutura nos países em desenvolvimento. (Guterres, 2017).

A BRI tem o grande desígnio de reforçar a rede de intercâmbios dos espaços geográficos da Ásia e da Europa, sem descurar a ligação a África, interligando territórios até à China, trazendo também uma miríade de novas oportunidades. Países como o Cazaquistão ou o Turquemenistão têm aproveitado os projetos como slogan político. Este último país, que tem uma enorme reserva de gás natural junto ao Mar Cáspio, adotou o slogan em 2018 referente ao seu país como sendo “O Centro da Grande Rota da Seda” (Frankopan, 2019, p. 20). Naturalmente que os recursos naturais são um fator que facilita todo o dinamismo regional, onde se

incluem as maiores reservas de gás natural do mundo. Os novos projetos favorecem uma maior interligação entre os países. Por exemplo, o Turquemenistão e o Usbequistão construíram uma nova ponte ferroviária sobre o rio Amu Daria, no contexto geral de interconectividade promovida pela BRI (Frankopan, 2019). As prioridades passam pela coordenação de políticas; conectividade de infraestruturas; abertura comercial; integração financeira e interações de pessoas (Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC, 2015). A iniciativa já foi oficialmente adotada por organizações internacionais, como a ONU, o G20, a Cooperação Económica da Ásia Pacífico (em inglês, APEC) e a Organização de Cooperação de Xangai (OCX). Para a China, o projeto tem fortes diretivas estratégicas. Desde logo, visa a procura de novas fontes de energia, o desenvolvimento do interior do país, a internacionalização da economia, a saída de mercadorias, a chegada de investimento, uma crescente influência na Ásia Central, captando novos apoios políticos. Os países vizinhos ficarão mais integrados com a China, em que a conectividade acaba por ser também um fator de interdependência, integração económica e pacificação (Duarte, 2019). As novas infraestruturas visam apaziguar províncias como Xinjiang, fustigadas por casos de independentismo e atos de terrorismo. Contudo, em alguns casos, como o Paquistão, os investimentos de origem chinesa colidem com as rivalidades étnicas e políticas locais. A forte islamização deste país é uma preocupação para Pequim, devido ao florescimento de células radicais que depois operam no exterior (Silva, 2019). São frequentes os ataques a cidadãos chineses e a infraestruturas com capital chinês perpetrados por guerrilheiros do Balochistão, que defendem uma melhor redistribuição das riquezas da sua região e uma maior representatividade política no país.

Novos rumos, novas oportunidades – da esfera nacional ao poder local

Pelo prisma dos países que recebem no seu território os projetos da BRI, é naturalmente um fator de desenvolvimento do qual muitos não pretendem abdicar. A captação de investimento estrangeiro é um dos motores de desenvolvimento para muitas economias, um dos grandes motores para o crescimento económico chinês. Inclui-se a construção de infraestruturas de transportes, parques industriais, estradas, aeroportos, rede elétrica, portos e ferrovias. A China tem projetos desta natureza com cerca de 130 países, muitos dos quais cotados como “lixo” por empresas de *rating* (Silva, 2020). O acesso dificultado ao crédito

nos grandes financiadores internacionais acaba por ser uma oportunidade para a China explorar estas ligações, ainda que alguns parceiros acabem profundamente endividados com o gigante asiático. O contexto da pandemia Covid 19 deixou alguns países em dificuldades de cumprimento, desafiando também a sustentabilidade económica da BRI, como por exemplo o Laos (Jiang, 2022).

Também Portugal tem interesse que a BRI se prolongue até ao seu território, aproveitando também a ligação de Portugal ao Atlântico. O governo português assumiu publicamente a intenção de atrair capital chinês para o novo terminal do Porto de Sines (Vasco da Gama), a denominada “porta atlântica da Europa” (Carvalho, 2005). A anterior ministra do mar, Ana Paula Vitorino³, deixou expresso que “Não há semana em que a China não manifeste interesse, e de um modo cada vez mais insistente, pela nossa centralidade no Atlântico no cruzamento das rotas marítimas globais, nomeadamente Sines”. Acrescenta que “[é] impossível a China chegar à Europa sem passar pelo país mais ocidental da Europa”, para isso tornando-se necessário que a Rota Marítima da Seda seja alongada para esta última peça do puzzle (Silva e Pereira, 2020). O possível investimento chinês neste porto é carregado de enorme simbolismo, tendo em conta que Sines é a terra natal de Vasco da Gama, o homem que abriu as portas da Ásia a Portugal.

O espaço marítimo que podemos designar de “mar português” tem vindo a ganhar importância estratégica, sendo foco de novas oportunidades de captação de investimento estrangeiro. Na sequência da *EU-China Blue Partnership for the Oceans*⁴, um acordo sino-europeu, que visa encontrar soluções de governação face aos cenários de vulnerabilidade dos oceanos, também Lisboa e Pequim estabeleceram uma “parceria azul” baseada nos mesmos princípios. O acordo foi formalizado numa sessão que juntou Wang Yi, ministra dos negócios estrangeiros da China e o homólogo português, Augusto Santos Silva. Com esta iniciativa, Portugal envolve-se com maior profundidade nos planos marítimos globais da China (Governo de Portugal, 2018a). Ambas as parcerias têm como objetivo central as seguintes linhas de orientação (Comissão Europeia, 2018): i) a conser-

³ Foi substituída por Ricardo Serrão Santos, em outubro de 2019.

⁴ A parceria tem implícitos compromissos na proteção do meio marinho, combater as mudanças climáticas de acordo com o *Acordo de Paris* e implementar a *Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável*, em particular o *Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14* sobre os oceanos. Ver Comissão Europeia (2018), “EU and China sign landmark partnership on oceans”, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/content/eu-and-china-sign-landmark-partnership-oceans_en.

vação e uso sustentável da diversidade biológica marinha em alto mar; ii) a luta contra a poluição marinha, incluindo recipientes plásticos e microplásticos; iii) o abrandamento e adaptação nos impactos às mudanças climáticas nos oceanos, incluindo o Oceano Ártico; iv) a conservação dos recursos vivos marinhos antárticos; v) a governança da pesca nos fóruns regionais e globais, e; vi) a prevenção da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

Na visita do presidente Xi Jinping a Portugal, em dezembro de 2018, no Memorando de Entendimento (ponto 1), ficou também clara a intenção de envolver a China em projetos de natureza marítima no território português associado à BRI:

Memorando de Entendimento sobre cooperação no quadro da Faixa Económica da “Rota da Seda” e da iniciativa relativa à “Rota da Seda Marítima” do século XXI: Estabelece as modalidades de cooperação bilateral no âmbito da iniciativa chinesa Uma Faixa, Uma Rota, abrangendo uma ampla gama de setores, com destaque para a conectividade e para a mobilidade. (Governo de Portugal, 2018b)⁵

O “mar português” reveste-se de um enorme potencial energético, comercial, logístico, financeiro e, essencialmente, político (Lima, 2016), que se alarga ao arquipélago dos Açores. O interesse chinês nos Açores é um facto comprovado, pelo ambiente competitivo que este país tem com os EUA (Rodrigues e Silva, 2020). Desde 2012, que foram surgindo sinais claros – revestidos pelo tradicional simbolismo diplomático chinês, do interesse da China nos Açores. Em 2012, o então primeiro-ministro chinês, Wen Jiabao, faz uma escala de cinco horas na ilha. Em 2014, presidente chinês Xi Jinping também passou pelo arquipélago, na altura recebido por Paulo Portas, e em 2016, foi a vez do primeiro-ministro Li Keqiang. Este, pernitoou na Ilha Terceira e passeou pelo território durante dois dias (Diário de Notícias, 2016). Na mesma linha, começaram a intensificar-se as visitas ao arquipélago de quadros técnicos ligados às ciências do mar, para além de quadros políticos. Em 2013, dois elementos da embaixada da China em Portugal – Yong Ning Chen, conselheiro científico, e Li Bin, secretário da embaixada da China – visitaram os Açores. As conversações levaram à eventual criação de um centro de investigação luso-chinês ligado às ciências do mar, envolvendo a Universidade

⁵ O Signatário pelo lado português foi Augusto Santos Silva, Ministro dos Negócios Estrangeiros. Do lado chinês, He Lifeng, Diretor da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (com estatuto ministerial).

dos Açores. Em dezembro de 2017, elementos de uma comitiva do Ministério da Ciência e Tecnologia da China e da Academia de Ciência Chinesa visitaram os Açores para avaliarem as potencialidades das ilhas no desenvolvimento de projetos conjuntos no domínio científico (Fórum Macau, 2017). Do mundo científico, empresarial e político, gerou-se um dinamismo de contactos e interações, embora os resultados estejam abaixo das expectativas inicialmente criadas. Em concreto, foi criado o AIR Centre – Centro Internacional de Investigação do Atlântico⁶, com envolvimento do governo regional, da Universidade dos Açores e da Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT), mas ainda sem investimento confirmado por parte da China. Este centro é uma plataforma integrada de ciência e tecnologia, orientada para o desenvolvimento de projetos que envolvam o domínio espacial, o oceano, o clima e a energia. Discute-se igualmente a possibilidade de o porto de águas profundas da praia da Vitória, na ilha Terceira, poder atrair empresas chinesas (APEDA, 2018). Não deixa de estar associada a extensão da plataforma continental, ao abrigo da legislação da ONU⁷. No contexto jurídico-internacional contemporâneo, corresponde a uma oportunidade que os estados dispõem – de forma pacífica – de alargarem a área de soberania e jurisdição sobre os recursos vivos e não vivos do leito e subsolo marinho (Coelho, 2017).

A cooperação ao nível do ensino é muito importante para as autoridades chinesas, há milhares de alunos estrangeiros a estudar na China e milhares de chineses a estudar no exterior. Nos EUA registam-se mais de 50 000 estudantes do ensino primário e secundário a estudarem mandarim. Segundo o Ministério da Educação Chinês estão previstos mais de 100 milhões de pessoas em todo o mundo a estudar a língua oficial chinesa. Em Portugal, têm crescido o número de estudantes a estudar mandarim. O caso mais conhecido fica no Município de São João da Madeira, o único do país onde o chinês é uma disciplina curricular no 1.º ciclo do ensino básico e facultativa no 5.º ano do ensino básico. Trata-se de um projeto pioneiro que envolve cerca de 700 alunos e que prevê continuidade até

⁶ Para mais informação, ver a informação institucional do Air Centre: <https://aircentre.org/projects/>.

⁷ Especifica o artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar: «A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância» (CNUDM, 1982; Diário da República n.º 93, 1998).

ao final dos estudos secundários. O projeto começou no ano letivo de 2012/13 e conta com a coordenação pelo Instituto Confúcio da Universidade de Aveiro sendo monitorizado pelo Ministério da Educação e Ciência (MEC). A iniciativa de ensinar mandarim em São João da Madeira já foi abordada por algumas cadeias de informação internacional como a *France Presse* e a *BBC Radio*. Numa lógica de *follow the money* (seguir o dinheiro), muitos destes jovens ambicionam poder um dia ir para a China e fazer negócios. A adoção do mandarim nos currículos escolares representa uma perspetiva local, mas integrada com a visão de uma China global como potência económica.

Alguns desafios mais recentes têm colocado pressão no desenvolvimento dos projetos da BRI em Portugal, particularmente a propagação da pandemia Covid 19 (2020-2022), as tensões comerciais entre os Estados Unidos e a China, a retração da EU face à China, classificando o país asiático como competidor e rival sistémico (Comissão Europeia, 2019) e o conflito na Ucrânia iniciado em fevereiro de 2022. As oscilações nas dinâmicas de poder internacional e as contrariedades referenciadas fizeram a China orientar as suas preocupações para o desenvolvimento interno (WEF, 2020). Reduziu-se substancialmente a referência à BRI nos discursos oficiais, depois de ser considerado o “Projeto do Século”. Em setembro de 2021, Xi Jinping na 76ª sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas surge com a Iniciativa de Desenvolvimento Global (IDG), um projeto de esforço de desenvolvimento para os países mais desfavorecidos, parecendo querer substituir a BRI (ONU, 2022). Significa que uma parte das relações externas chinesas podem priorizar uns países em detrimento de outros, colocando em causa algumas iniciativas de desenvolvimento regional já anteriormente delineadas. O evoluir do contexto internacional e as orientações políticas chinesas em função desse contexto poderão delinear o futuro dos projetos relativos à BRI e, por conseguinte, o seu impacto nas regiões.

Considerações finais

Ainda que os povos da Europa e da China tardassem na história a hora do encontro entre si, produtos como a seda, as porcelanas ou o chá foram transportados através de caminhos da Ásia muito antes do contacto visual. A velha Rota da Seda foi a denominação encontrada para definir o intercâmbio entre os dois extremos. Por ali circulavam produtos, pessoas, palavras e ideias, que faziam representar a imagem de uns e outros. Durou séculos até que as vicissitudes da

história levassem a uma progressiva perda de fulgor. Sem entusiasmo, os negócios enfraquecem, vigora o silêncio.

Mas a China da era da globalização, com uma economia pujante e com uma nova ambição internacionalista, tem procurado revigorar os velhos trilhos da Rota da Seda. Através da BRI, a China desenvolve novas ideias de conectividade por múltiplas nações, abre novas oportunidades de negócio, reforça a ligação entre povos. Reconhecida pelas Nações Unidas como um projeto importante para o bem comum da humanidade, tem um enorme potencial para o desenvolvimento de regiões mais desfavorecidas. Localidades outrora deslocadas dos grandes centros de decisão, com dificuldades no acesso a fontes de financiamento e sem expectativas limitadas de crescimento, veem chegar a extensão dos projetos da BRI como uma oportunidade de ouro para as localidades. A construção de infraestruturas de transportes estará entre uma das facetas mais conhecidas da iniciativa, mas também podemos falar da abertura de redes de comunicação entre países, intercâmbios culturais e científicos. A BRI tem funcionado como um fator de aproximação entre nações que contribui para o desenvolvimento local, abrindo às regiões múltiplas oportunidades de intercâmbio. O evoluir do contexto internacional, com adversidades que vão da proliferação de doenças, tensões comerciais ou conflitos armados, poderão ditar novas regras na distribuição de recursos e vontade política em ações relativas à BRI. Ainda que as oportunidades tenham sido muitas, os fatores de incerteza não deixam de acompanhar os projetos de cooperação.

Referências bibliográficas

- Altheim, F. (1956). *A Ásia a Caminho da Europa*. Lisboa: Livros do Brasil.
- APEDA – Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores, “China poderá estar interessada no porto da Praia da Vitória”, 4 de dezembro, disponível em: <https://pescas-zores.com/china-podera-estar-interessada-no-porto-da-praia-da-vitoria/>.
- Beech, H. (2006). The West is Red, *Time*, 168 (7-14 de agosto), 6-7.
- Bergreen, L. (2007). *Marco Polo: From Venice to Xanadu*. Nova Iorque: Alfred Knopf.
- Carvalho, A. F. T. (2005). *Porto de Sines: Porta Atlântica da Europa*. Sines: APS-Administração do Porto de Sines.
- CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1986), “United Nations Convention on the Law of the Sea”, *Organização das Nações Unidas*, disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
- Coelho, P. N. (2017). O Artigo 76.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – A Problemática da Aplicação Técnica de Conceitos Jurídicos pela (in)Controversa Comis-

- são de Limites da Plataforma Continental. Tese de Doutoramento. Porto, Faculdade de Direito da Universidade do Porto.
- Comissão Europeia (2019). EU-China – A strategic Outlook, *European Commission and HR/VP contribution to the European Council*, 12 de março, disponível em <file:///C:/Users/jtsav/Downloads/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf.pdf>.
- Comissão Europeia (2018). EU and China sign landmark partnership on oceans, disponível em: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/content/eu-and-china-sign-landmark-partnership-oceans_en.
- Correia, M. S. (2000). *As Viagens do Infante D. Pedro*. Lisboa: Gradiva.
- Costa, C. S. (2000). O Caso dos Chineses de Moçambique, Imigrados em Portugal. In *Estudos sobre a China*, vol. II. Lisboa: ISCSP.
- Cruz, F. G. (2010). *Tratado das Coisas da China*. Lisboa: Biblioteca Editores Independentes.
- Diário da República nº 93 (1998), “Aviso n.º 81/98” (1ª Série-A), 21 de abril, Ministério dos Negócios estrangeiros, pp. 1731-1733.
- Diário de Notícias (2016), Primeiro-ministro chinês faz ‘escala técnica’ de dois dias nos Açores. Disponível em: <https://www.jn.pt/local/noticias/acoes-grupo-central/prai-da-vitoria/ministro-chines-faz-escala-tecnica-de-dois-dias-nos-acoes-5409528.html>.
- Drège, J.-P. (1992). *Marco Polo e a Rota da Seda*. Lisboa: Civilização/Círculo de Leitores.
- Duarte, P. (2019). Whose Silk Road? – The Chinese, US, European Union and Russian Strategic projects for Regional Integration in Central Asia. In C. A. Mendes (Ed.), *Chiná s New Silk Road – An Emerging World Order* (pp. 38-50). Londres: Routledge.
- Duchâtel, M., & Duplaix, A. Sh. (2018). Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. In *European Council on Foreign Relations, policy brief*, pp. 1-56.
- Fórum Macau (2017). Delegação chinesa visita Açores para discutir cooperação científica. In *Secretariado Permanente do Fórum para a Cooperação Económica e Comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa*, disponível em: <https://www.forumchinapl.org.mo/pt/chinese-visitors-to-the-azores-discuss-co-operation-in-science-4/>.
- Frankopan, P. (2019). *As Novas Rotas da Seda – O Presente e o Futuro do Mundo*. Lisboa: Relógio de Água.
- Governo de Portugal (2018a). Relações entre Portugal e China estão num momento «particularmente auspicioso». disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=relacoes-entre-portugal-e-china-estao-num-momento-particularmente-auspicioso>
- Governo de Portugal (2018b). Declaração Conjunta entre a República Portuguesa e a República Popular da China sobre o reforço da parceria estratégica global. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=declaracao-conjunta-e-acordos-assinados-na-visita-de-estado-do-presidente-da-republica-popular-da-china>.
- Guterres, A. (2017). Remarks at the opening of the Belt and Road Forum. Discurso, Organização das Nações Unidas, disponível em: <https://www.un.org/sg/en/content/sg/speeches/2017-05-14/secretary-general%E2%80%99s-belt-and-road-forum-remarks>.
- Ilhéu, F. (2019). Portugal and China’s Cooperation for the New Maritime Silk Road of the 21st Century. In F. Ilhéu et al. (Eds.), *The New Silk Road and the Portuguese Speaking Countries in the New World Context* (pp. 15-36). Macau: IIM/ Amigos da Nova Rota da Seda.

- Jiang, J. (2022). Laos Faces Debt Crisis after Borrowing Billions from China. *Voice of America* (VOA), disponível em <https://www.insidevoa.com/p/5831.html>.
- Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC (2015). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Disponível em https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html.
- ONU – Organização das Nações Unidas, <https://sdgs.un.org/partnerships/global-development-initiative-building-2030-sdgs-stronger-greener-and-healthier-global>, Department of Economic and Social Affairs, disponível em <https://sdgs.un.org/partnerships/global-development-initiative-building-2030-sdgs-stronger-greener-and-healthier-global>.
- Polo, M. (2008). *Viagens*. Lisboa: Assírio & Alvim.
- Ramos, J. D. (2012). *Portugal e a Ásia Oriental*. Lisboa: Fundação Oriente.
- Rodrigues, C., & Silva, J. T. (2020). Portugal, China and the US: A 'Universalistic' Stance to Get Along with Both Powers. In M. Esteban et al (Eds.), *Europe in the Face of US-China Rivalry* (pp. 131-135). A Report by the European Think-tank on China (ETNC), janeiro.
- Rogers, F. M. (1961). *The Travels of the Infant Dom Pedro of Portugal*. Massachusetts: Harvard University Press.
- Rose, S. (2010). *For all the Tea in China: How England Stole the World's Favorite Drink and Changed History*. Nova Iorque: Viking.
- Rouvre, Ch.-A., & Scemla, J. (2016). *Les aventures de Robert Fortune: ou comment le thé fut volé aux Chinois*. França: Arte, et al.
- Sangmanee, K. C. et al. (1996). *ABCedário do Chá*. Lisboa: Público.
- Silva, J. T. (2020). *Portugal e a China – As Relações Luso-Chinesas, do Mundo Quinhentista ao Contexto Contemporâneo*. Macau: Instituto Internacional de Macau.
- Silva, J. T., & Pereira, R. (2020). China and the Portuguese Atlantic: The BRI's Last Puzzle Piece. In F. J. Leandro, & P. Duarte (Eds.), *The Belt and Road Initiative – An Old Orchetype of a New Development Model* (pp. 389-409). Singapore: Palgrave MacMillan.
- Silva, J. T. (2019). The Sino-Pakistani Axis of Cooperation in China's Belt and Road Initiative. In C. A. Mendes (Ed.), *The New Silk Road in the Context of East Asian Relations and Wider International Implication* (pp. 120-132). London: Routledge.
- Silva, J. T. (2005). Os Desafios da Integração da China na Economia Global. *Economia Global e Gestão*, 3, 77-91.
- Sims, K. (2020). Laos set its own debt trap. *East Asia Forum*, 31 de outubro de 2020, disponível em <https://www.eastasiaforum.org/2020/10/31/laos-set-its-own-debt-trap/>.
- Vogel, H. U. (2013). *Marco Polo Was in China – New Evidence from Currencies, Salts and Revenues*. Boston: Brill.
- WEF – World Economic Forum (2020), "How will COVID-19 affect China's Belt and Road Initiative?", 4 de maio, <https://www.weforum.org/agenda/2020/05/covid-19-coronavirus-disrupt-chinas-bri/>.
- Wood, F. (1996). *Did Marco Polo Go to China?* Boulder: Westview.
- Xi, J. (2018). *A Governação da China*, volume 1. Pequim: Editora de Línguas Estrangeiras.