

# BJIR

## Brazilian Journal of International Relations

ISSN: 2237-7743 | Edição Quadrimestral | volume 5 | edição nº 1 | 2016

### *As incursões da China na América Latina e Atlântico Sul*

Paulo Duarte

 **Igepri**  
Instituto de Gestão Pública e  
Relações Internacionais

 **unesp**  
Universidade Estadual Paulista  
"Júlio de Mesquita Filho"

*A Brazilian Journal Of International Relations (BJIR) está indexada no International Political Science Abstracts (IPSA),  
EBSCO Publishing e Latindex*

## AS INCURSÕES DA CHINA NA AMÉRICA LATINA E ATLÂNTICO SUL

Paulo Duarte<sup>1</sup>

**Resumo:** Este artigo visa contribuir para aumentar o conhecimento sobre a importância da América Latina e do Atlântico Sul no quadro da *Nova Rota da Seda* da China. O principal argumento reside no fato de existirem vários interesses logísticos, econômicos, bem como securitários, que explicam o interesse de Pequim nestas duas regiões, menos estudadas em comparação com outras áreas onde a *Nova Rota da Seda* chinesa é mais ativa. O método qualitativo, através da análise hermenêutica, é a metodologia em que se assenta a presente investigação. A partir da análise desenvolvida, são elaboradas algumas críticas e sugestões geoestratégicas ao Governo chinês, a fim de explorar melhor as oportunidades e benefícios que o Atlântico Sul pode apresentar para a *Nova Rota da Seda* chinesa, inspirados pela crença de que o século XXI não será necessariamente um ‘século Pacífico’, pode muito bem ser Atlântico. Quanto à América Latina, considera-se pertinente a busca da China por ampliar seu *soft power* e transparência a fim de evitar ou mitigar suspeitas sobre alguns dos seus projetos na região.

**Palavras-chave:** China, Nova Rota da Seda, América Latina, Atlântico Sul.

### CHINA’S INCURSIONS IN LATIN AMERICA AND THE SOUTH ATLANTIC

**Abstract:** This paper aims to contribute to increase knowledge about the importance of Latin America and the South Atlantic within the framework of China’s *New Silk Road*. The central argument is that there are several logistic, economic, as well as security interests which explain Beijing’s interests in these two regions, less studied in comparison to other areas where China’s *New Silk Road* is more active. The qualitative method, through the hermeneutic analysis, is the methodology supporting this investigation. In the end, we address several geostrategic recommendations to the Chinese Government, in order to better exploit the opportunities and benefits that the South Atlantic may present to China’s *New Silk Road*, inspired by the belief that the 21st century will not necessarily be a ‘Pacific century’, it may well be an Atlantic one. As for Latin America, we strongly recommend that China improves its soft power and transparency in order to avoid or mitigate suspicion about some of its projects in the region.

**Keywords:** China, New Silk Road, Latin America, South Atlantic.

<sup>1</sup> Doutorando em Relações Internacionais na Université Catholique de Louvain, Bélgica, e investigador no Instituto do Oriente, Lisboa. E-mail de contato: duartebrardo@gmail.com

## Introdução

Ao longo do presente artigo abordaremos os contornos e desafios da *Nova Rota da Seda* chinesa na América Latina e no Atlântico Sul. A respeito da América Latina, dedicaremos especial atenção às questões de logística portuária, como é o caso da construção do Canal da Nicarágua, um projeto pouco consensual, extraordinariamente custoso e de grande exigência técnica, em que alegadamente estará envolvida uma empresa privada chinesa, sem que se saiba, por ora, nada acerca da participação *De facto* do Governo chinês, que rejeita qualquer envolvimento oficial em tal empreendimento. Realçar-se-ão os contornos, objetivos, interesses da presença chinesa na América Latina e Atlântico Sul. No caso deste último, a propósito do qual a investigação acadêmica é, ainda, escassa, e acerca do qual a China ainda não desenvolveu uma política oficial face à região, destacar-se-ão as principais oportunidades econômicas (onde estão incluídos os desafios comerciais energéticos) e político-securitárias que este espaço pode representar no seio da Nova Rota da Seda chinesa. Far-se-á ainda uma breve alusão a dois casos específicos – Antártica e Malvinas – onde a alegada existência de promissoras reservas energéticas e naturais pode ser decisiva na (re)definição do posicionamento estratégico da China, enquanto grande potência.

Terminaremos com algumas recomendações de caráter geoestratégico para os *policy makers* chineses, tendo em conta certas lacunas e oportunidades que acreditamos que aqueles devem ter presente na (re)avaliação da postura chinesa face às regiões aqui estudadas. Partimos da convicção de que atualmente a bacia do Atlântico é um espaço em *devir*, onde as regiões do Sul são atualmente protagonistas de uma reconfiguração geopolítica, após terem conquistado um maior autonomia face à Europa e Estados Unidos na última década, a China pode e deve lançar a sua âncora num cenário geoestratégico onde as potências do Atlântico norte estão a perder terreno.

Convictos de que o comportamento dos Estados, o poder ou a influência não são suscetíveis de se traduzir em realidades tangíveis, fórmulas matemáticas, ou meras estatísticas, assumimos, desde já, que o recurso ao método qualitativo, através da análise hermenêutica, é, indiscutivelmente, a metodologia em que assenta a presente investigação. Neste sentido, é imperativo penetrar na esfera da subjetividade, isto é, da compreensão da causalidade inerente à ação dos diversos atores, que nos chega através da análise de toda uma panóplia de artigos científicos, monografias, teses, entre outras fontes disponíveis face

à temática em estudo, de forma a procurar entender o que leva a China a agir desta ou daquela maneira.

### **O Contexto: a Nova Rota da Seda chinesa**

Para melhor compreendermos os contornos das incursões chinesas na América Latina, é fundamental tecermos primeiro uma breve contextualização acerca das características da *Nova Rota da Seda* chinesa. Autores como Kanwal Sibal consideram que a antiga *Rota da Seda* evoca “o papel da China no comércio mundial [de outrora]”, mas, mais que isso, “a superioridade econômica da China de então”, a qual o país quer restabelecer no contexto atual (2014: para. 5-6). Sibal realça, a este respeito, que “a antiga *Rota da Seda* simbolizava a *conetividade* da China ao mundo exterior”, a qual é hoje, segundo o autor, “o foco da atual estratégia econômica e comercial” do país (2014: para. 7).

Na época moderna, o comércio ao longo da *Rota da Seda* viria a diminuir gradualmente, sendo que os desenvolvimentos associados ao transporte marítimo fariam com que os custos do transporte por mar fossem mais baixos que por terra. Por outro lado, as circunstâncias políticas na região também foram determinantes para o declínio da *Rota da Seda*. Com efeito, a fragmentação do Império Mongol, bem como o caráter isolacionista da política externa das dinastias Ming e Qing contribuíram para o enfraquecimento da unidade cultural, política e econômica da *Rota da Seda*. Todos estes fatores ditaram a progressiva substituição dos camelos pelas embarcações, em concomitância com a preferência pelas rotas marítimas em detrimento do percurso terrestre através da Ásia Central. Por conseguinte, a *Rota da Seda* deixaria de funcionar enquanto rota comercial por volta do ano 1400, embora cerca de seis séculos depois, a tendência atual pareça ser a de um reavivar da essência da antiga *Rota da Seda*, como atestam, na prática, as múltiplas informações nos *media* acerca da reativação do interesse pelos percursos terrestres que outrora privilegiavam a Ásia Central enquanto ligação entre o Ocidente e o Oriente.

Depois do colapso da União Soviética, há a registar três avanços importantes. Em 1992, a CESAP apresentou o projeto Asian Land Transport Infrastructure Development (ALTID), cujo objetivo era o de “melhorar e expandir as ligações em termos de transportes e comunicações dentro do continente asiático, e entre este e outras regiões” (BHATTACHARYAY e DE, 2009: 9). Com efeito, o projeto ALTID compreende a Asian

Highway, a Trans-Asian Railway e a facilitação do transporte terrestre. Devemos ainda referir dois outros momentos relevantes. Um deles fora em 1994, quando o então Primeiro-Ministro chinês Li Peng reconheceu a importância do estabelecimento de uma versão moderna da antiga *Rota da Seda*, e o outro em 2002, quando o Banco Asiático de Desenvolvimento manifestou a intenção de apoiar projetos de ligação ferroviária entre o continente europeu e o asiático.

Através de um apelo à cooperação, em que todos os Estados são convidados a participar, o Presidente Xi Jinping tem vindo a especificar em vários fóruns<sup>2</sup> internacionais os pilares em que assenta a zona econômica da *Nova Rota da Seda*. São eles: “o desenvolvimento mútuo, a não-confrontação, o respeito mútuo e o diálogo, o respeito pela escolha de terceiros relativamente ao regime político, o apoio aos interesses estratégicos do outro Estado, o respeito absoluto pela soberania e a renúncia a qualquer forma de hegemonia” (ZEPP-LAROCHE, 2014: 25). Neste sentido, e fruto da dinamização das trocas comerciais, a China espera estabelecer laços culturais e políticos mais fortes com cada um dos países situados ao longo da *Rota da Seda*, criando desta forma, não só “uma rota comercial econômica”, mas também “uma comunidade com interesses, destino e responsabilidades comuns”, como sublinha Tiezzi (2014: para. 9).

Tal como anunciado por Xi Jinping, a *Nova Rota da Seda* engloba a noção de “*Cinto Econômico da Rota da Seda*”. Este pressupõe o reforço das relações econômicas, nomeadamente o comércio, com a Ásia Central e a Europa. O cinto liga o círculo econômico Ásia-Pacífico (a oriente) e o círculo econômico europeu (a ocidente), abrangendo um enorme mercado de cerca de três bilhões de pessoas. Por conseguinte, como nota Qiang, “esse cinto econômico seria o mais longo corredor econômico do mundo, com o maior potencial de desenvolvimento e uma base estratégica de recursos energéticos do século XXI” (2014: para. 1).

A observação de Julian Snelder é, ao mesmo tempo, interessante e pertinente, quando este especialista nota que “o reavivar da *Rota da Seda* chinesa não é apenas sugestivo de uma história mítica, mas diz também muito sobre a orientação estratégica do país” (2014: para. 2). No caso da China, Snelder considera que “[Pequim] já começou a ‘virar-se para dentro’, para assegurar o desenvolvimento, a estabilidade, e o acesso às

<sup>2</sup> Conscientes de que o plural de fórum é *fora*, optou-se, todavia, por utilizar *fóruns*, por uma questão de coloquialidade e de facilitação da compreensão.

fontes energéticas no interior do continente”, ou seja, segundo o autor, “este é o ‘próprio’ contrapeso da China” (2014: para. 2). E, efetivamente, na constatação de Snelder estão sintetizados, na prática, as principais razões e aspirações da China no âmbito da sua concepção da *Nova Rota da Seda*. Pequim vê aí uma forma de encontrar novos mercados (preservando os já existentes), de reduzir o desequilíbrio de desenvolvimento entre as suas províncias costeiras e um interior pobre, e de preservar a estabilidade ao nível nacional e nas áreas vizinhas. A este respeito, refira-se que no quadro da *Nova Rota da Seda*, os líderes políticos chineses têm vindo a fomentar a criação de importantes núcleos - neste caso, cidades - em províncias remotas e interiores na China, como é o caso de Chongqing, Kunming, Xi'an, Xining e Chengdu, dotados de infraestruturas logísticas modernas, como autoestradas e vias férreas, que possibilitam uma ligação célere às cidades costeiras mais importantes do país. Atente-se no caso de Lhasa, um *hub* logístico exemplar, em plena China ocidental para onde convergem cinco grandes *highways*: “Kunming-Lhasa, Xangai-Chengdu-Lhasa, Pequim-Lhasa *Expressway*, Yecheng-Lhasa, and the *Friendship Highway* que liga Kathmandu (Nepal) a Lhasa (RANA e CHIA, 2014: 4).

Outro grande objetivo da *Nova Rota da Seda* é, além da aposta no desenvolvimento das suas províncias interiores, a questão da estabilidade, como Snelder observou acima, embora um e outro objetivos sejam, na prática, inseparáveis, pois não pode haver desenvolvimento sem garantir primeiro a estabilidade. E, neste sentido, a *Nova Rota da Seda* é, em grande parte, liderada pelo desenvolvimento e pela estratégia de estabilização do Xinjiang, que Pequim quer proteger de qualquer aspiração terrorista ou separatista. Considerando a proximidade do Xinjiang às repúblicas centro-asiáticas muçulmanas, a presença do local de testes nuclear de Lop Nur, o acesso do Xinjiang às águas quentes do Índico, através da *Nova Rota da Seda*, e a existência de petróleo, os líderes políticos chineses adotaram a política do ‘*Go West*’ com vista ao desenvolvimento económico do Xinjiang.

A aposta numa ‘diplomacia’ da *Nova Rota da Seda* visa, por conseguinte, criar um bom ambiente político nos países vizinhos, por meio de um diálogo e relações bilaterais ao mais alto nível, elevando-as à categoria de parcerias estratégicas. Além disso, a aposta numa rede de transportes regional integrada, como é o caso dos projetos de redes ferroviárias de alta velocidade, visa desenvolver as províncias ocidentais da China, mas também responder às necessidades do país em termos de recursos naturais. Daí Christina Lin constatar que “hoje em dia, as redes ferroviárias de alta velocidade, os oleodutos e

gasodutos, as autoestradas e os cabos de fibras óticas substituíram as caravanas de camelos da *Rota da Seda*” (2011: 16).

Todas as razões acima mencionadas são válidas e necessárias para entender o interesse da China na revitalização da *Rota de Seda*, embora haja outro motivo, tão ou mais importante: a energia. De efeito, como salienta Lan, “a cooperação energética e a construção de infraestruturas serão novos motores para a cooperação entre a China e os países asiáticos, impulsionados pela *Cintura Econômica da Rota da Seda* chinesa (2014: para. 1). Por conseguinte, para securitizar o seu acesso aos recursos energéticos, isto é, para garantir a sua segurança energética, Pequim tem vindo a adotar duas importantes estratégias. Em primeiro lugar, “a China está a transformar as históricas rotas comerciais da *Rota da Seda* numa moderna rede de gasodutos terrestres, estradas e ferrovias com vista ao abastecimento das suas necessidades energéticas – a chamada *Nova Rota da Seda*” (LIN, 2013: 33). E, aqui, refira-se que, embora o Médio Oriente continue a ser a fonte, por excelência, das importações petrolíferas chinesas, a China procura encontrar vias alternativas aos pontos de estrangulamento marítimos e a um possível bloqueio do Estreito de Malaca, apostando, entre outros, no potencial energético da Ásia Central. Note-se que o Estreito de Ormuz é patrulado pela *US Fifth Fleet*, enquanto o Estreito de Malaca é vigiado pela *US Seventh Fleet*, algo que preocupa Pequim, que por ora (ainda) não dispõe de uma marinha de guerra suficientemente forte suscetível de rivalizar com a que possui os Estados Unidos.

Voltando a Lin, isto é, à segunda estratégia que a autora destaca no âmbito da securitização energética levada a cabo pela China, esta consiste na modernização e reforço do poder militar chinês (em especial, o naval), de forma “a proteger os interesses do exterior” (2013: 33). Na prática, está em curso o desenvolvimento de uma ‘*blue-water*’ navy (marinha de guerra oceânica), mas mais que isso, um redesenhar do pensamento estratégico que passa, de ora em diante, a privilegiar o poder marítimo enquanto vetor de projeção de um Estado. Por um lado, “as forças navais são mais fortes”; por outro, têm “maior visibilidade”, além de que, “sendo vista em alto mar ou em portos estrangeiros, uma marinha de guerra pode tranquilizar, conquistar prestígio, ou exercer um qualquer bloqueio” (CHATURVEDY, 2014: 11). Mas tão ou mais importante que as razões anteriores, é o facto de o mar permitir aos navios alcançar países distantes, e tornar um Estado que beneficia de poder naval um vizinho dos demais países que são acessíveis por via marítima.

## O porquê da América Latina no quadro da *Nova Rota da Seda* chinesa

Depois de caracterizado o conceito de *Nova Rota da Seda* chinesa, analisemos agora como é que ele motiva os objetivos e comportamento da China no caso particular da América Latina e Atlântico Sul. Relativamente aos demais continentes (como África ou a grande periferia asiática), a América Latina só despertou o interesse da China nos últimos anos. Ao contrário de África, onde a China tem consolidado uma presença forte, Paul Taylor considera que “a América Latina parece ser uma prioridade menor, talvez devido à forte identificação da região com o Ocidente”, o que, de certa forma, explica que Pequim tenha, até ao presente, visto a região como “marginal ou periférica em termos políticos e económicos” (2004: 86). Não obstante, a tendência tem vindo a inverter-se.<sup>3</sup> Dosch e Goodman citam Li, segundo o qual “a China está a aproveitar-se de um vazio de poder na região, criado pela diminuição do interesse dos Estados Unidos e da Rússia na América Latina” (2012: 4). Naturalmente, que a busca de recursos energéticos e minerais desempenham um papel preponderante no seio da política chinesa do *going abroad*, já que como sugere Swaroopa Lahiri, “a Ásia e a África não são simplesmente suficientes para alimentar o apetite crescente da China pelos recursos naturais como o petróleo, os minerais, os metais e os alimentos, especialmente os grãos de soja” (2014: para. 3).

No que à esfera política respeita, Pequim tem priorizado, entre outros aspectos, o isolamento de Taiwan, na América Latina. Como explicam Dosch e Goodman, “a América Central desempenha um papel fundamental para Taiwan na sua busca de reconhecimento internacional, uma vez que aquela é uma das poucas regiões onde o país é recebido como membro oficial de organizações internacionais” (2012: 7). À parte a questão de Taiwan, Pequim tem, em conjunto com os países latino-americanos, privilegiado a promoção da cooperação no campo político-estratégico, a fim de desenvolver estratégias conjuntas em fóruns internacionais. Mas, voltando ainda às questões económicas, já que estas são

<sup>3</sup> Segundo Dosch e Goodman, “as visitas de Kissinger e Nixon à China em 1971-72 eventualmente abriram caminho para as relações pragmáticas e orientadas para questões entre Pequim e as capitais da América Latina, livres de qualquer carga ideológica” (2012: 7). Dosch e Goodman referem que “no final da década, a China tinha estabelecido relações diplomáticas com a maioria dos principais Estados Latino-americanos, incluindo a Argentina, o Brasil, o Chile, o México e o Peru; as relações entre a China e a América Latina nas décadas de 1970 e 1980 foram predominantemente motivadas politicamente e conduzidas por estratégias *quid pro quo*” (2012: 7).

primordiais e forças motrizes nas relações com os países da região, os ganhos parecem ser frutíferos para o Império do Meio. Se não vejamos: além dos recursos energéticos e minerais que Pequim aí obtém, em complemento e alternativa a outros fornecedores mundiais, Lahiri informa que “a China é um grande exportador de produtos manufaturados para a região devido à sua necessidade de explorar novos mercados de exportação após o abrandamento da UE e dos EUA” (2014: para. 4).

### **As questões logísticas**

Sem uma rede logística funcional, dificilmente o projeto chinês da *Nova Rota da Seda* marítima poderá triunfar. A este respeito, existem ainda vários obstáculos a superar para que a infraestrutura portuária latino-americana possa oferecer uma maior eficiência no escoamento das *commodities* provenientes e/ou destinadas à China. São vários os sintomas que atestam as disfuncionalidades da rede portuária na região: desde problemas relacionados com uma burocracia asfixiante, falta de capacidade dos portos e de manutenção dos equipamentos e da dragagem, até à inexistência de um sistema multimodal (susceptível de integrar harmoniosamente as redes portuária, rodo e ferroviária, e inclusive, aérea). Em bom rigor, a tendência de crescimento das relações econômicas entre a China e América Latina requer, para ser bem-sucedida, a modernização do sistema portuário na região, acompanhada de uma maior eficiência na interoperabilidade entre aquele e as outras vias (férreas, aéreas, e rodoviárias), para que as mercadorias em trânsito cheguem com maior celeridade ao seu destino.

Entre os fatores que dificultam e encarecem as opções de carga e descarga portuárias, destaquem-se os desafios diretamente relacionados com a geografia da América Latina: “a vastidão do continente, a sua topografia, a dispersão generalizada das atividades econômicas, a falta de rios navegáveis e o extensão significativa da sua costa” (ABDENUR, 2013: 2). Consciente destes *handicaps*, Pequim tem procurado cooperar ativamente com os países latino-americanos a fim de que a sua rede portuária possa responder com mais eficácia aos desafios promissores da *Nova Rota da Seda* marítima chinesa face ao subcontinente latino-americano. A questão é tão ou mais premente se se tiver em conta que as dimensões dos navios têm vindo a aumentar, sendo que os maiores navios de carga só poderão operar na América Latina se a região apostar na modernização dos seus portos. Ora, de pouco ou nada servirá a expansão do Canal do Panamá ou a

construção do Canal de Nicarágua (a que aludiremos mais à frente) – enquanto alavancas na dinamização das rotas trans-ocêânicas – se, na prática, a rede portuária latino-americana não for depois capaz de dar uma resposta eficaz ao crescendo de navios que daí tenderá a resultar.

Pese embora a expansão do Canal do Panamá seja desejável, a verdade é que, paralela e concomitantemente, várias companhias chinesas se revelam apologistas da construção de ‘canais secos’ que ligam as Caraíbas ao Pacífico, na expectativa de assim reduzirem os elevados custos da travessia do Canal do Panamá. Abdenur informa, a este respeito, que “o Presidente colombiano Juan Manuel dos Santos caracterizou as discussões sobre os canais secos – que abrangeriam uma distância de 220 km desde o Pacífico até uma nova cidade a ser construída perto de Cartagena – como estando numa fase avançada” (2013 : 9).<sup>4</sup> Outras iniciativas atestam a multiplicidade de interesses e dinâmica da *Nova Rota da Seda* marítima da China na América Latina. Atente-se, por exemplo, no caso do Suriname, um pequeno país (do tamanho da Flórida) na costa norte da América do Sul, antiga colônia holandesa, e onde cerca de 10% da população é chinesa – trata-se, como informa Patricia Mallén, de “os imigrantes que chegaram no século XIX, bem como um número de recém-chegados, incluindo os ilegais no país” (2013 : para. 3). O interesse da China neste remoto e pequeno país da América do Sul está diretamente relacionado com os seus recursos naturais, tais como bauxite, ferro, cobre e ouro, mas também petróleo, indispensáveis ao crescimento da economia chinesa. Não obstante a existência de alguns episódios de violência contra a população chinesa, ou de falta de transparência econômica e política no país, que têm desencorajado os investidores ocidentais em aí apostar, Pequim tem sido, todavia, um importante parceiro não só ao nível comercial, como militar – “doando 1,6 milhões de dólares em material e treino a Paramaribo” – e, inclusive, logístico, “centrado nos transportes, com a China Dalian International Corp. fornecendo cercade 6 bilhões de dólares para a construção de um porto profundo e de novas auto-estradas” (MALLÉN, 2013 : para. 5-7).

No México, por exemplo, a China tem vindo a investir em alguns dos maiores portos do país (Ensenada, Manzanillo, Lazaro, Cardenas and Vera Cruz). Por sua vez, “em

<sup>4</sup> De acordo com Abdenur, “o projeto contaria com o financiamento do Banco de Desenvolvimento da China e teria capacidade para transportar até 40 milhões toneladas de carga do interior até ao Pacífico, dando prioridade ao carvão que a Colombia vende à China” (2013: 9).

Machala, no sudoeste do Equador, a empresa Tongling Nonferrous Metals Group e a sua parceira, China Railways, estão a planear instalações para a carga e descarga de minério extraído nas províncias de Zamora Chinchipe, na Amazônia (onde a Ecuacorrientes, uma empresa de propriedade chinesa, pretende iniciar a extração de cobre)” (ABDENUR, 2013 : 8). O investimento chinês não é homogéneo, na medida em que varia conforme a importância que cada país latino-americano assume no quadro da *Nova Rota da Seda* chinesa (ou seja, se tem ou não petróleo e outros recursos, se possui portos, etc), bem como a especificidade de cada fonte de financiamento chinesa (já que não existe uma China, mas ‘várias Chinas’ e, conseqüentemente, vários atores, estatais e não-estatais). Se a debilidade das redes logísticas rodo e ferroviárias, bem como portuárias dos países latino-americanos pode constituir uma oportunidade de parceria e investimento para as companhias chinesas, a verdade é que também existem alguns riscos a ela subjacentes. Abdenur alerta aqui para o facto de "ao criarem linhas de produção simples a partir do interior do continente e para o exterior [tais investimentos] tendem a reforçar um modelo económico baseado na exportação de mercadorias”, que, não obstante os seus benefícios, “também torna as economias da região mais vulneráveis às oscilações da procura e dos preços de mercadorias específicas” (2013 : 11). Além disso, não é de descartar um *déjà vu*, ou repetição na América Latina, dos problemas ambientais, laborais e de competição desleal ou de falta de transparência inerentes às operações e atividades dos trabalhadores e empresas chinesas em África.

### **O controverso Canal da Nicarágua**

Num artigo intitulado *Nicaragua’s Canal : The Maritime Silk Road Comes to the Americas*, Gretchen Small argumenta que a construção do Canal de Nicarágua, um projeto inter-oceânico chinês, que visa ligar o Pacífico e o Atlântico, “tem um papel histórico na grande e moderna Rota da Seda marítima que a China, e muitas nações, estão agora a criar, para o mútuo benefício de todos ao longo do seu trajeto” (2015 : 22). Em verdade, a ideia de um canal na Nicarágua, suscetível de unir os dois maiores oceanos do mundo, não é recente – estima-se que tenha pelo menos 120 anos – pese embora tenha ganho um novo ímpeto, no contexto da *Nova Rota da Seda* marítima chinesa, nos últimos anos.

Este é um projeto extremamente ambicioso e polémico, que levanta sérias questões técnicas, ambientais, políticas e geoestratégicas, alimentando um intenso debate entre os

defensores e os oponentes de um tal feito. Algumas estatísticas são absolutamente espantosas, atestando a grandiosidade do projeto, ao mesmo tempo, que desafiam os próprios limites da engenharia. De fato, de acordo com a BBC Mundo (2014), por exemplo, são necessários cerca de 50 bilhões de dólares para financiar os 278 Km (cerca de três vezes e meia o comprimento do canal do Panamá que é de 77 Km), que atravessariam o Grande Lago de Nicarágua (o maior da América Central), levando cerca de cinco anos a ser construído (o dobro do tempo que foi necessário para construir o do Panamá), gerando 50 mil postos de trabalho diretos e mais 200 mil empregos indiretamente, com 27,6 metros de profundidade máxima e com largura entre 230 a 520 metros. Por outro lado,

“As duas eclusas do Canal da Nicarágua serão as maiores alguma vez construídas, estendendo-se por mais de 1,5 km de comprimento e mais de 400 metros de diâmetro. Irão consumir a maior parte dos 10 milhões de metros cúbicos de betão que está previsto o projeto globalmente necessitar, e o transporte dos portões das eclusas para as suas posições finais será um desafio. [...] O recrutamento e formação de uma mão-de-obra qualificada será outra tarefa monumental. [...] Os trabalhos preparatórios necessários nas duas extremidades do canal antes que a construção do canal possa começar, estão programados para ser realizados durante o mês de setembro de 2015, altura em que a construção vai começar nos três segmentos do canal simultaneamente” (SMALL, 2015: 26).

Perante tais previsões, há mesmo quem ironize que "é mais fácil ir à lua que construir um canal na Nicarágua" (BBC MUNDO, 2013 : para. 1). Mas quem está por detrás de um tal megaprojeto, que a concretizar-se seria “a maior operação de construção civil e de terraplenagem na história, com um valor estimado de 5000 milhões de metros cúbicos de material escavado das entradas do oceano e do mar em ambas as extremidades, do fundo do Lago Nicarágua ao longo da rota de trânsito do canal e do próprio canal terrestre” (SMALL, 2015 : 25)? Wang Jing, com 42 anos, diretor da HKND, uma companhia privada chinesa responsável pelo projeto, é o enigmático homem a quem é frequentemente apontada a falta de experiência neste tipo de empreendimentos de grande envergadura. Embora a cerimônia de início da construção do Canal da Nicarágua (mais comprido, largo e com maior profundidade que o Canal do Panamá) tenha ocorrido a 22 de dezembro de 2014, são várias as dúvidas sobre a real exequibilidade do projeto, sobre os seus impactos ambientais, possível (re)configuração da economia regional e posicionamento estratégico da China na região, ou ainda sobre se o mesmo visa competir com o Canal do Panamá ou, ao invés, limitar-se a um empreendimento *win win*, com vista

à promoção da América Latina na rota do comércio mundial, onde o espírito da *Nova Rota da Seda* chinesa faz a apologia do comércio enquanto fonte de prosperidade e progresso para todos os povos. Por ora, parece ser maior a especulação e as incertezas do que os dados concretos. Se para a Nicarágua, o segundo país mais pobre da América Latina a seguir ao Haiti, as vantagens parecem ser consideráveis (pelo menos de um ponto de vista econômico, já que ao nível ambiental são muitas as críticas sobre o impacto destrutivo que um tal empreendimento causaria nos ecossistemas), as opiniões não são, contudo, unânimes sobre os reais benefícios que a China poderia dele retirar.

É, aliás, desde logo pouco claro e transparente, o facto de não se saber se o Governo chinês apoia, ou que papel desempenhará, pelo menos indiretamente (já que “Wang Jing negou que o governo esteja envolvido no projeto, assim como funcionários do Governo”) na construção do canal (MILLER, 2014 : para. 7). Será este, em bom rigor, um projeto meramente privado, ou não estará a ele associada uma qualquer lógica oculta de interesses geoestratégicos e geopolíticos ? Perguntas possíveis, respostas menos evidentes, mas que não deixam de interpelar. Contudo, se tivermos por base o postulado de Rosendo Fraga de que “no Chinese group makes such a move without the interest or the support of the Chinese Government”, então é possível especularmos uma eventual razão para este grandioso empreendimento não poder ser realizado sem a aprovação e apoio (ainda que tácitos) do aparelho estatal chinês, por muito que seja sempre possível argumentar que a China e a Nicarágua não dispõem, por ora, de formal diplomatic relations (in HÁSKEL, 2014 : para. 19). Esta razão, está diretamente relacionada, a nosso ver, com a questão da conectividade, da liberdade de acesso, do desimpedimento das vias marítimas, ou, em síntese, com a prioridade de securitizar o acesso às fontes de aprovisionamento energéticas e minerais. Estes são, afinal de contas, princípios inerentes à própria filosofia da *Nova Rota da Seda* chinesa. A China, como é sabido, receia um bloqueio do Estreito de Malaca – importante *chokepoint* ou artéria no comércio mundial, por um qualquer poder rival (sejam os Estados Unidos, o Japão, ou uma qualquer aliança). Ora, seguindo este raciocínio, e visto que o Canal do Panamá depende, em larga medida, da proteção e controlo direto ou indireto da superpotência norte-americana, então é compreensível que “[o controlo do Canal da Nicarágua por parte de Pequim] “seria um impulso para a segurança comercial da China (algo que Pequim já demonstrou através das suas ações no mar da China Meridional, no mar da China Oriental, em África e noutros lugares) e uma prioridade política de primeira ordem” (ORDOÑEZ, 2015 : para. 37).

No entanto, não deixa de ser interessante notar que um dos benefícios apontados pelos defensores da construção do Canal de Nicarágua, que reside justamente no facto de este poder vir a permitir o trânsito dos maiores navios de carga do mundo, os de categoria *Triple-E* (ao contrário do que sucederá mesmo após a expansão do Canal do Panamá), é visto, pelos oponentes do projeto como uma falsa questão. Em primeiro lugar porque não é evidente que haja uma procura que justifique a construção do Canal de Nicarágua, como sugere Michael Storgaard, um porta-voz da Maersk, a maior empresa de transporte de contentores do mundo em capacidade: “não é algo para que temos procura, e não conseguimos, neste momento, dizer se o iremos utilizar [...]. Pode ter o preço tão elevado que não podemos usá-lo. Neste momento não sabemos nada” (ORDOÑEZ, 2015 : para. 17). Em segundo lugar, porque mesmo que o canal venha a ser construído, permitindo a passagem dos maiores navios de carga, Jean-Paul Rodrigue, especialista em economia de transportes, sublinha que “alguns portos no Estados Unidos, nas Caraíbas ou na América Latina estão equipados para lidar com estes navios enormes [...]; alguns portos podem ser remodelados para acomodar esses navios enormes durante o tempo em que um canal poderia ser construído na Nicarágua e alguns portos nos EUA já começaram, mas não está claro relativamente a quantos irão seguir o mesmo caminho” (in MILLER, 2014 : para. 25).

Existem ainda alguns pontos em desfavor da construção do empreendimento, frequentemente evocados pelos seus oponentes, como a atividade sísmica na Nicarágua, ou a atividade vulcânica no país, além do já referido impacto que os ambientalistas pensam ser devastador para os ecossistemas da região. Voltando ainda à questão financeira e dúvida sobre o envolvimento, na prática, do Governo chinês no projeto, vale a pena citar Sabonge, que explica que para ser rentável e justificar, portanto, a sua construção, “o canal precisaria de gerar uma renda anual de aproximadamente 5 biliões de dólares”, embora estatísticas de 2014 indiquem que “o Canal do Panamá, com um trânsito de 13 482 navios, carregando 327 milhões de toneladas, gera uma receita anual de apenas cerca de 2 bilhões de dólares” (in ORDOÑEZ, 2015 : para. 34). Com base nestes factos, e perante a ausência de um estudo de impacto ambiental, tal como a lei nicaraguense requer, sendo aquele levado a cabo pela própria empresa interessada na construção do canal, que além disso, é a única licitante gera a suspeita por parte dos oponentes, que alegam falta de transparência na proposta chinesa e de exequibilidade do empreendimento. Todavia, Daniel Ortega, Presidente da Nicarágua, acredita nas vantagens que a realização da obra pode trazer não

só para o desenvolvimento econômico da Nicarágua, como para a própria prosperidade da *Nova Rota da Seda* marítima que ambiciona uma maior conectividade entre os povos e os continentes. De fato, segundo Daniel Ortega,

“o povo chinês não veio para a Nicarágua com tropas de ocupação... Vieram para partilhar os seus recursos, as suas capacidades, o seu desenvolvimento, a sua tecnologia, a sua ciência... com o povo da Nicarágua. Através deste encontro dos dois povos, o glorioso povo da China com o glorioso povo nicaraguense, a Nicarágua pode eliminar totalmente a pobreza” (in SMALL, 2015: 22).

Num projeto que mexe com aspectos técnicos, mas também emoções, sentimentos, empregos, e desenvolvimento econômico de um país pobre, autores como Juan Tokatlian sugerem que tal empreendimento pode proporcionar o *momentum* chinês na América Latina, a hora do Dragão nesta região remota do mundo : “da mesma forma que o Canal do Panamá era o canal americano no século XX, o Canal da Nicarágua seria eventualmente o Canal chinês no século XXI” (in HÁSKEL, 2014 : para. 3). Mais que isso, segundo os apologistas da construção, são notórias as implicações para o comércio global, bem como as suas consequências geopolíticas. Não comungamos aqui do postulado de que a China pretenda ingerir-se no *near abroad* de Washington, nem provocar a superpotência. Primeiro, porque o Consenso de Pequim<sup>5</sup> não visa a hegemonia, mas apresenta-se como modelo alternativo ao desenvolvimento dos povos sem nada lhes impor, e depois, porque os princípios da *Nova Rota da Seda* e a própria política externa chinesa do *low profile* que remonta, por exemplo, a Deng Xiaoping (‘Não aspiremos nunca à liderança’) revela pragmatismo e vontade de negociar, apenas isso. Por outro lado, estimamos ser imprudente ver motivos de hostilidade entre China e EUA onde, em bom rigor, não os há, como atesta Erlich : “até agora, o governo dos EUA nem apoiou nem se mostrou contra o canal, mas tem suscitado preocupações acerca da falta de transparência do Governo” (2015 : para. 24). No entanto, Erlich estima que “os EUA poderiam favorecer o canal se este envolvesse a participação empresarial americana” (2015 : para. 24). Por ora, o que se sabe é que “os nomes das empresas americanas permanecem confidenciais” (ERLICH, 2015 : para. 23).

<sup>5</sup> Em alternativa ao 'Consenso de Washington', que defende que o desenvolvimento econômico resulta da combinação entre a liberalização econômica, política, financeira e o respeito dos direitos do Homem, o 'Consenso de Pequim' aposta, sobretudo, na inovação e no crescimento, através de uma economia de mercado dirigida, sem insistir na necessidade de adotar um regime democrático.

## Os Atlântico Sul : desafios e oportunidades

Indissociável da América Latina e da *Nova Rota da Seda* marítima a esta ligada, jaz um outro desafio tão ou mais importante para uma China que se abriu ao mundo e quer forjar laços de comércio com este : o Atlântico Sul. Frequentemente esquecido quer pela literatura, quer pela geopolítica e geoestratégia das grandes potências – que têm privilegiado outras regiões do planeta – a tendência tem vindo a inverter-se paulatinamente nas últimas três décadas. Com efeito, se recordarmos a História, verificamos que "o Atlântico Norte tem sido particularmente ativo, do ponto de vista estratégico, com climaxes durante a 1ª e 2ª Guerras Mundiais e durante a Guerra Fria, enquanto inversamente, o Atlântico Sul foi praticamente passivo, com a excessão de episódios esparsos durante a 2ª Guerra Mundial, junto à costa sul-americana" (COUTO, 2012 : 241). De entre as alavancas que têm contribuído para (re)emergência da relevância estratégica do Atlântico Sul, estão a descoberta de importantes jazidas de petróleo e gás natural, assim como de vários minérios fundamentais do ponto de vista econômico, mas também a preocupação em garantir o aprovisionamento alimentar, a propósito da qual a atividade pesqueira se revela uma oportunidade que a exploração do Atlântico Sul pode proporcionar a países em crescimento, como a China ou a Índia. Por outro lado, como acrescenta Couto, "no Atlântico Sul situam-se três das principais charneiras do Mundo : a do Cabo da Boa Esperança [...]; a do Canal do Panamá, sob custódia dos EUA ; e a do Estreito de Magalhães" (2012 : 242).

Face a tão promissor cenário, não surpreende que à semelhança, por exemplo, do Cáspio ou da Ásia Central, o Atlântico Sul, seja, ele também, um novo catalisador da competição entre várias potências mundiais, na sua busca de recursos energéticos e outros. Não é em vão que Guedes nota que

não são os norte-americanos os únicos a correr ao Atlântico Austral. Também outros o fazem em catadupa, da China, à Rússia, à Alemanha, por exemplo : uma vigorosa competição internacional está a instalar-se, numa nova *scramble for the South*, criando, assim, o que talvez devamos encarar como uma nova abertura cosmopolita da bacia oceânica e dos seus arredores continentais ; a qual, seguramente, os torna numa arena geopolítica que se vê cada vez mais apreendida como tal pelos mais variados atores. As frentes de securitização são várias : da recepção das ligações político-militares regionais esboçadas por uma Rússia ressurgente ; aquela que tem reagido aos posicionamentos econômicos e demográficos de uma China em plena afirmação estratégica ; aos

resultantes da assunção, pela Alemanha, pela França e pela Espanha, de um protagonismo cada vez mais explícito na venda de armamentos e equipamentos militares (aéreos, navais e logísticos), nesta como noutras regiões emergentes, de um ponto de vista securitário (2011 : 3).

Neste contexto de posicionamento estratégico das várias potências mundiais interessadas nos benefícios de uma presença e exploração do Atlântico Sul, a China – que por ora, ainda não dispõe de uma política face a este espaço oceânico e respetivas margens continentais, nem de uma uniformização de interesses, já que está longe de ser um ator unitário, fruto da multiplicidade de objetivos quer do Governo, quer das suas NOCS<sup>6</sup>, quer ainda de outros atores privados chineses – tem vindo a focar a sua atenção na região. Por conseguinte, ao longo da última década, a presença chinesa no Atlântico Sul tem crescido ao nível quantitativo, através da expansão do comércio e investimentos na/com a região, bem como na diáspora da comunidade chinesa na América Latina e África, como também ao nível qualitativo, ou seja alargando a sua intervenção a outros domínios além da economia, como a política e a segurança (ABDENUR, 2013). Do ponto de vista energético, o Atlântico Sul é, para a China, mais uma peça-chave na sua estratégia de securitização do aprovisionamento energético, à semelhança de outras regiões do mundo, como o Médio Oriente, ou a Ásia Central. Todavia, é no Atlântico Sul – onde estudos recentes apontam para a descoberta de fontes energéticas promissoras – que estão situados alguns dos fornecedores de petróleo mais importantes para a China, como Angola, Nigéria, Guiné Equatorial, República do Congo e Sudão, além de outros abastecedores menos relevantes, mas onde, apesar de tudo, Pequim tem vindo a aumentar os seus investimentos, como o Gana, a Libéria, ou o Gabão. Do lado latino-americano, é a Venezuela que colhe a maior parte dos investimentos chineses destinados à América Latina. Todavia, o Brasil e a Argentina também são importantes parceiros energéticos da China. Segundo Brozoski, "a maior parte das reservas de petróleo e gás do Brasil encontra-se na sua plataforma continental, cerca de 95% e 85% respetivamente", sendo que "desde 2001, as novas descobertas de campos de petróleo incrementaram as reservas brasileiras em aproximadamente 67% e possibilitaram que o Brasil aumentasse em 60% a sua produção petrolífera", de modo que atualmente o país ocupa o "13º lugar no ranking dos países produtores de petróleo" (2013 : 17).

<sup>6</sup>Do inglês, National Oil Companies.

Mas existem ainda outros núcleos energéticos eventualmente promissores na região que têm canalizado o interesse das grandes potências : as ilhas Malvinas e a Antártica. Relativamente às Malvinas, a recente descoberta de importantes reservas de petróleo e gás a norte do arquipélago veio reacender certas tensões latentes entre britânicos e argentinos sobre a soberania deste. Com efeito, “um grupo de empresas de exploração britânicas encontrou petróleo e gás numa zona a norte das Ilhas Malvinas [...]; Os exploradores de petróleo disseram que encontraram uma reserva de petróleo com 27,9 metros e uma reserva de gás de 18,5 metros” (2015: para.1-3). Esta pode ser uma oportunidade promissora para a China, já que, segundo Michelle FlorCruz,

“Os interesses da China estão fortemente ligados ao seu acesso a jazidas de petróleo e de gás, perto das Malvinas, através das rotas marítimas do Atlântico Sul [...]; a China seria provavelmente mais bem acolhida pela Argentina por causa do ódio persistente devido a acontecimentos como a guerra das Malvinas. Os navios de guerra chineses deviam ter grandes oportunidades para visitar portos e realizar exercícios conjuntos no oceano.” (RT UK, 2015 : para. 8).

Além da potencial riqueza energética das Malvinas, o setor antártico é, também, promissor pelas vastas quantidades de hidrocarbonetos (gás e bilhões de reservas de barris de petróleo), mas também de urânio, cobre, chumbo, carvão, ferro, manganês, diamantes, e outros minérios indispensáveis à economia das médias e grandes potências (BROZOSKI, 2013). Aqui, uma vez mais, o Atlântico Sul é de crucial importância, não só pelas suas próprias riquezas energéticas, como também enquanto via de acesso a uma Antártica, face à qual Anne-Marie Brady, que tem estudado os interesses polares chineses desde 2008, não duvida que

“os materiais em língua chinesa são muito claros acerca do interesse da China nos minerais da Antártica [...]. Acredita-se que muitos países na Antártica estão a ocupar bases não por questões científicas, mas para investir em interesses estratégicos a longo prazo, incluindo o potencial acesso a quaisquer recursos que possam vir a ser descobertos” (in ATKIN, 2015 : para. 8).

Atkin cita “um relatório de 2013 para a *Arctic and Antarctic Administration* chinesa obtido através de uma fonte confidencial”, segundo o qual “independentemente de como os despojos são divididos, a China deve ter uma quota dos recursos minerais da Antártica para garantir a sobrevivência e o desenvolvimento da sua população de 1 bilhão de pessoas”

(2015: para. 15). Este autor informa ainda que os chineses acreditam que “grande parte da pesquisa científica na Antártica é uma forma disfarçada de muitos países estarem aí presentes ocupando bases não por questões científicas, mas para investir em interesses estratégicos a longo prazo, incluindo o potencial acesso a quaisquer recursos que possam vir a ser descobertos” (ATKIN, 2015: para. 17). Neste sentido, e num contexto onde outras potências como a Índia, o Irão ou a Rússia também têm vindo a manifestar interesse nas riquezas minerais e energéticas da Antártica, não surpreende que os chineses tenham inaugurado, em 2014, a sua quarta base científica na região, exprimindo, inclusive, vontade em construir mais uma em 2015. Tendo em conta que “a China tem falta de petróleo, e os seus recursos hídricos, embora significativos, estão irregularmente distribuídos, são usados de forma ineficiente e estão poluídos, o interesse chinês na abundância natural da Antártica parece lógico” (THE INTERPRETER, 2014 : para. 5).

Voltemos ao Atlântico Sul e às oportunidades promissoras que este pode proporcionar a uma China insaciável em petróleo e outros recursos estratégicos. Brozowski sublinha que "atualmente muitos Estados têm vindo a realizar elevados investimentos em pesquisa e tecnologias de exploração em águas profundas, e aplicando grandes esforços para assegurarem o direito de mineração na chamada *Área*<sup>7</sup> : crostas cobaltíferas<sup>8</sup> ; nódulos polimetálicos<sup>9</sup> e sulfetos polimetálicos<sup>10</sup> (BROZOSKI, 2013 : 22). Embora no caso do Atlântico Sul (contrariamente ao Índico e Pacífico onde têm sido feitos mais investimentos na pesquisa destes compostos) seja ainda necessário apurar-se com mais rigor a existência destes minerais, absolutamente essenciais ao suprimento da procura de indústrias estratégicas, é, contudo, possível retirar-se algumas conclusões:

"as pesquisas já realizadas apontam a presença de nódulos polimetálicos nas bacias oceânicas em redor da Ilha de Trindade ; de crostas cobaltíferas na Elevação de Rio Grande ; e de sulfetos polimetálicos próximos ao arquipélago de São Pedro e São Paulo [...], sendo que os nódulos polimetálicos do Atlântico Sul, devido à sua formação geológica, apresentam taxas de magnésio e ferro mais altas em comparação com os demais oceanos" (BROZOSKI, 2013 : 22-23).

<sup>7</sup> A *Área* corresponde aos fundos oceânicos que se situam além dos limites de qualquer jurisdição nacional.

<sup>8</sup> Crostas de manganês enriquecidas por cobalto.

<sup>9</sup> Formações rochosas ricas em níquel, cobalto, cobre, ferro e manganês.

<sup>10</sup> Ricos em ferro, zinco, prata, cobre e ouro.

Além dos minérios acima referidos, importa salientar a detecção de promissoras reservas de enxofre na plataforma continental brasileira, bem como de carvão (na costa do Brasil e da África do Sul), e ainda de hidratos de gás, sendo este um tipo de hidrocarboneto bastante valorizado enquanto recurso energético. Mas o Atlântico Sul é ainda importante pela atividade pesqueira que pode proporcionar a países como a China, o mais populoso do mundo, preocupado em garantir não só a segurança dos seus abastecimentos energéticos, mas a um nível, mais elementar ainda, a segurança e a certeza de que não faltaram alimentos para toda a sua população. Abdenur e Neto referem aqui que “embora a China tenha acordos de pesca com vários países africanos (incluindo a África do Sul, a Guiné Bissau, a Guiné, o Senegal, a Serra Leoa e a Mauritânia), bem como com a Argentina, a rápida e crescente procura tem gerado algum atrito” (2013 : 11). Além disso, numerosas embarcações chinesas têm estado, com frequência, envolvidas em atividades de pesca ilegal, por exemplo, na África Ocidental.

O Atlântico Sul é, simultaneamente, um mercado e uma rota comercial de extraordinária importância para países emergentes como a China. Prova disso são as exportações energéticas e outras quer de África, quer da América Latina para a China, e vice-versa, ou seja, as exportações de têxteis, componentes eletrônicos, entre outros bens, que a China exporta para estas duas regiões banhadas pelo Atlântico Sul. Todavia, tanto África, como a América Latina têm também constituído um mercado de importância crescente, ao nível da aquisição de armamento chinês. No caso da África subsariana, “a China ultrapassou a Rússia para se tornar o principal fornecedor de armas para a África Subsariana (a Nigéria é um grande comprador, mas o Benin, a República do Congo, o Gabão, o Gana, a Namíbia e a Serra Leoa também compram à China)” (ABDENUR e NETO, 2013 : 11). Relativamente à América Latina, “a venda de armas da China à América Latina centra-se, em geral, mais em equipamento logístico do que em armas de combate”, sendo a China tanto para África, como para a América Latina “uma alternativa aos tradicionais fornecedores de equipamento militar, incluindo os principais estados membros da OTAN” (ABDENUR e NETO, 2013 : 11-12). No que à política concerne, o Atlântico Sul, revela-se mais uma peça-chave no xadrez diplomático chinês, com vistas ao isolamento de Taiwan. Além disso, e em resultado do novo vigor e assertividade da política externa chinesa, Pequim tem vindo a interessar-se pelas organizações de carácter regional, que rem África, quer na América Latina, mostrando-se desta forma, um parceiro

ativo, não só ao nível econômico, como também no campo da diplomacia. A China, que no passado havia privilegiado essencialmente os laços bilaterais, tem vindo a apostar num envolvimento multilateral, uma tendência que, aliás, se inscreve na própria filosofia da *Nova Rota da Seda*, onde Pequim faz a apologia de uma solução win win para todos, onde nada quer impor, e onde a prosperidade e o comércio visam beneficiar a vasta rede de Estados que o projeto chinês pretende ligar. No Atlântico Sul, refira-se, entre outras iniciativas multilaterais, que a China lançou o *Fórum de Cooperação China-África*, sendo que na América Latina, conquistou o estatuto de observador na Organização dos Estados Americanos, no Parlamento Latino-americano, bem como na Associação de Integração Latino-Americana e a Comissão Econômica das Nações Unidas para a América Latina e Caraíbas, ou, ainda, estatuto de membro mutuário do Banco de Desenvolvimento das Caraíbas (ABDENUR e NETO, 2013).

### **Notas finais e recomendações geoestratégicas**

Foquemos aqui a nossa atenção, não em repassar o que até então se analisou, mas, ao invés, em tecer alguns comentários de caráter geoestratégico sobre a *Nova Rota da Seda* chinesa na América Latina e Atlântico Sul. Relativamente ao controverso projeto de construção do Canal da Nicarágua por parte de uma companhia privada chinesa HKDN, cujos oponentes apontam, com frequência, a falta de transparência subjacente ao envolvimento *De fato* do Governo chinês em tal empreendimento, recomendamos que Pequim repense a sua postura. Por outras palavras, sugerimos que o Governo chinês, que até ao presente tem negado qualquer envolvimento oficial nesta questão, seja mais explícito, explicando, por exemplo, se encoraja a iniciativa, ainda que alegadamente de natureza privada, e porque o faz, ou não. Questões como as seguintes podem e devem ser respondidas por parte do Governo chinês: *Como pode a Nova Rota da Seda chinesa beneficiar com a construção do Canal da Nicarágua ?*; ou, ao invés, *Será mesmo necessária a construção de mais uma passagem inter-oceânica, num momento em que ninguém ainda sabe ao certo se haverá procura suficiente face à expansão em curso do Canal do Panamá ?* Uma das críticas geralmente apontadas à diáspora chinesa mundo fora reside, justamente, na falta de transparência de algumas das suas práticas. Melhorando o seu *soft power* – um desafio complexo, mas que veementemente recomendamos aqui para que o espírito da *Nova Rota da Seda* chinesa possa ser bem acolhido pela Comunidade

Internacional – a China pode, assim, contribuir para apaziguar muito dos rumores e estereótipos acerca da (infundada) tese da ‘ameaça chinesa’ neste novo século. Uma China mais transparente é um parceiro mais previsível e digno de confiança porque o mundo só receia verdadeiramente o que não conhece bem.

Não podemos deixar de aproveitar para sugerir que futuras investigações consagrem mais atenção acerca da presença e interesses chineses no Atlântico Sul. O tema é pertinente embora pouco se saiba, por enquanto, acerca dele. Na verdade, a própria China não tem sequer uma política oficial face ao Atlântico Sul, nem tampouco bases ou presença militar permanente na região.<sup>11</sup> É certo que se poderá argumentar que por muito importante que seja o Atlântico Sul para a China, este não justifica, pelo menos por ora, do ponto de vista econômico e/ou político uma presença militar chinesa permanente na região. Todavia, não estimamos ser descabido especular que o vazio de poder que resultará, por exemplo, da saída da Força Aérea norte-americana da Base das Lajes (embora aqui estejamos geograficamente mais no Atlântico Norte que no Atlântico Sul), nos Açores poderá revelar-se uma oportunidade para a nova China de Xi Jinping, que possui uma vocação universalista, se posicionar estrategicamente como guardião do Oceano. A mesma situação em Cabo Verde, este sim mais para sul que para norte, e onde não havendo petróleo nem gás, há, contudo, um arquipélago geoestrategicamente localizado entre África e a América do Sul. Proteger as linhas marítimas enquanto vias de comércio de bens e mercadorias essenciais à economia de uma grande potência é uma questão premente e que faz sentido não só nas águas do Golfo de Aden, assoladas pela pirataria marítima, mas também no Atlântico Sul, eventualmente em menor intensidade, é certo, mas nunca completamente ignorado. Tanto mais que várias embarcações chinesas são acusadas de envolvimento em atividades pesqueiras ilegais na região, e que o Atlântico Sul é uma via de escoamento de estupefacientes provenientes das Américas com destino à Europa, a África, entre outros. Enquanto potência mundial, a China deve ter um papel mais ativo nas questões de segurança do planeta, não deixando esse papel unicamente à superpotência norte-americana.

<sup>11</sup> Nem em nenhuma outra região visto que a constituição chinesa proíbe a instalação de bases em território estrangeiro, embora, curiosa e paradoxalmente, vários meios de comunicação internacionais apontem para breve a abertura da primeira base militar chinesa no Índico, mais concretamente em Djibouti, em resultado da sua localização estratégica quer no combate à pirataria marítima, quer no reforço da segurança das linhas marítimas de abastecimento.

A combinação de um *hard power* moderno, no qual tem apostado a nova China de Xi Jinping, com um *soft power* mais cuidadoso e responsável, pode contribuir para atenuar a imagem, muitas vezes negativa, de um parceiro que inunda os mercados de produtos *low-cost* e de fraca qualidade, ou que compete deslealmente ao nível econômico, ou, ainda, como um gigante que não se interessa por outra coisa a não ser em forjar laços econômicos com os Estados. A *Nova Rota da Seda* chinesa pode inspirar confiança e responsabilidade, criando a imagem de um parceiro que patrulha, por exemplo, os oceanos, que socorre vítimas de inundações ou sismos à escala planetária. Este é um papel que até hoje tem frequentemente cabido ao hegemon norte-americano, e que muito tem contribuído para elevar o *soft power* dos Estados Unidos. Numa altura em que a política chinesa de não-ingêrência nos assuntos internos dos Estados tem dado mostras de evolução (já que Pequim parece perceber, por exemplo, que tem o dever de agir para proteger a diáspora chinesa que mundo afora é vítima de violência, sequestros, etc, ou para securitizar o seu acesso às fontes energéticas), porque não ousar ser um parceiro mais ativo nas grandes questões securitárias do planeta ? O Atlântico Sul pode ser aqui um bom teste a uma China moderna e quer reativar, em conjunto com a Humanidade, os laços históricos que outrora ligavam o Império do Meio ao mundo. Num momento em que África e América Latina enfrentam problemas concretos de segurança, como tráfico de droga e de seres humanos, lavagem de dinheiro, crime organizado, *Rogue States* e Narco-Estados entre outros, a China pode e deve ser um parceiro ativo no combate a estes flagelos. Outro exemplo concreto, o reaparecimento de tensões entre britânicos e argentinos, na sequência da descoberta recente de importantes reservas energéticas a norte das Malvinas. Num contexto em que o Brasil, enquanto *hegemon* regional sul-americano, se opõe à eventual presença da NATO no Atlântico Sul, não poderá a China, beneficiando de tal conjuntura geopolítica, ser um contrapeso às forças ocidentais e, ao mesmo tempo, um mediador entre o Reino Unido e Argentina ?

Uma outra recomendação que deixamos: a China pode apoiar mais a investigação marinha no Atlântico Sul, o qual é promissor em recursos marinhos e energéticos (eventualmente depois em seu próprio proveito), mas onde comparativamente aos Oceanos Índico e Pacífico, existe ainda uma investigação incipiente.

Num espaço em *devir*, onde as regiões do Sul são atualmente protagonistas de uma reconfiguração geopolítica, após terem conquistado um maior autonomia face à Europa e Estados Unidos na última década, a China pode e deve lançar a sua âncora num cenário

geoestratégico onde as potências do Atlântico norte estão a perder terreno. Acreditamos também que a China pode ter um papel ativo na construção de uma estratégia integrada para a bacia do Atlântico, promovendo a cooperação em outras frentes que não apenas as vocacionadas para a economia, ou seja, para o *business*. Afinal, a confirmar-se a profecia de um artigo publicado no *Huffington Post*, "O século XXI não será necessariamente um 'século Pacífico', pode muito bem ser um Atlântico" (2013 : para. 11).

## Referências

Abdenur, Adriana (2013). “China in Latin America: Investments in Port Infrastructure”. **BRICS Policy Center**, pp. 1-13.

Abdenur, Adriana & Neto, Danilo (2013). “China’s Growing Influence in the South Atlantic”. **BRICS Policy Center**, pp. 1-26.

Atkin, Michael (2015). “**China's interest in mining Antarctica revealed as evidence points to country's desire to become 'Polar Great Power'**”. Newsabc, January 20, Disponível em: <http://www.abc.net.au/news/2015-01-20/chinas-desire-for-antarctic-mining-despite-international-ban/6029414>. Acesso em 3 abril 2015.

Bhattacharyay, Biswa & De, Prabir (2009). “Restoring Asian Silk Route: Towards na Integrated Asia”. **ADB Working Paper** 140. Tokyo: Asian Development Bank Institute, pp.1-27.

BBC Mundo (2013). “**Es más fácil llegar a la Luna que construir un canal en Nicaragua**”, 29 julio, Disponível em: [http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/07/130729\\_panama\\_canal\\_nicaragua\\_no\\_se\\_construira\\_yv.shtml](http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/07/130729_panama_canal_nicaragua_no_se_construira_yv.shtml) Acesso em 4 abril 2015.

BBC Mundo (2014). “**Los Impresionantes números del Gran Canal de Nicaragua**”, 22 diciembre, Disponível em: [http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2014/07/140708\\_economia\\_canal\\_nicaragua\\_cifras\\_nc](http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2014/07/140708_economia_canal_nicaragua_cifras_nc) Acesso em 3 abril 2015.

Brozoski, Fernanda (2013). **A Revalorização Geopolítica e Geoeconômica do Atlântico Sul no Sistema Internacional**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Chaturvedy, Rajeev (2014). “New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses”. **ISAS Working Paper**, n. 197, 8 October. Institute of South Asian Studies National, pp. 1-20.

Couto, Abel (2012). “A Importância Estratégica do Atlântico Sul”. **Nação e Defesa**, n. 132, 5ª serie, pp. 238-246.

Dosch, Jorn & Goodman, David (2012). “China and Latin America: Complementarity, Competition, and Globalisation”. **Journal of Current Chinese Affairs**, v. 41, n.1, pp. 3-19.

Erlich, Reese (2015). “**In the Race to Replace Panama, a Canal Tears Nicaragua Apart**”, Disponível em: [http://www.truthdig.com/report/item/in\\_the\\_race\\_to\\_replace\\_panama\\_a\\_canal\\_tears\\_nicaragua\\_apart\\_20150207](http://www.truthdig.com/report/item/in_the_race_to_replace_panama_a_canal_tears_nicaragua_apart_20150207) Acesso em 4 abril 2015.

FlorCruz, Michelle (2015). “**China's Geopolitical Ambitions Expand To Namibia's South Atlantic Sea Walvis Bay Port**”. International Business Times, March 30,

Disponível em: <http://www.ibtimes.com/chinas-geopolitical-ambitions-expand-namibias-south-atlantic-sea-walvis-bay-port-1864132> Acesso em 2 abril 2015.

Guedes, Armando (2011). “As Tendências Internacionais e a Posição de Portugal”. **Observare 1<sup>st</sup> International Conference**, 16-18 Novembro, pp. 1-14.

Háskel, Guillermo (2014). “**Nicaragua Canal project seen having geopolitical, not just trade implications**”. Buenos Aires Herald, July 21, Disponível em: <http://buenosairesherald.com/article/165077/nicaragua-canal-project-seen-having-geopolitical-not-just-trade-implications> Acesso em 1 abril 2015.

Lahiri, Swaroopa (2014). “**Dragon or Panda?**”. The European Magazine, March 7, Disponível em: <http://www.theeuropean-magazine.com/swaroopa-lahiri--3/8118-the-intricacies-of-sino-latin-american-relations--3> Acesso em 4 abril 2015.

Lan, Lan (2014). **Experts say energy and infrastructure will drive Silk Road policy**. China Daily. Disponível em: [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-06/17/content\\_17594605.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-06/17/content_17594605.htm) Acesso em 17 de junho de 2015.

Lin, Christina (2011). “The New Silk Road: China’s Energy Strategy in the Greater Middle East”. The Washington Institute, **Policy Focus** n.109, pp. 1-26.

Lin, Christina (2013). “China’s Strategic Shift towards the Region of the Four Seas: The Middle Kingdom Arrives in the Middle East”. **Middle East Review of International Affairs**, v. 17, n. 1, pp. 32-55.

Mallén, Patricia (2013). “**China's Stake In Suriname: Why Is Beijing Interested In This Small South American Country?**”. International Business Times, April 4, Disponível em: <http://www.ibtimes.com/chinas-stake-suriname-why-beijing-interested-small-south-american-country-1286359> Acesso em 4 abril 2015.

Miller, Greg (2014). “**Why the plan to dig a canal across nicaragua could be a very bad idea?**”. Wired, Disponível em: <http://www.wired.com/2014/02/nicaragua-canal/> Acesso em 3 abril 2015.

Ordoñez, Silvana (2015). “**Who's behind the 'Nicaragua Grand Canal' - and why?**”. CNBC, February 25, Disponível em: <http://www.cnbc.com/id/> Acesso em 1 de abril de 2015.

Qiang, Liang (2014). **Geo-economic strategy for Eurasia**. China Daily. Disponível em: [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-06/19/content\\_17601023.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-06/19/content_17601023.htm) Acesso em 19 de junho de 2015.

Rana, Pradumna & Chia, Wai-Mun (2014). The Revival of the Silk Roads (Land Connectivity) in Asia. **RSIS Working Paper**, 12 May, pp. 1-27.

RT UK (2015). “**British firms discover oil and gas off Malvinass, Argentina threatens legal action**”, April 3, Disponível em: <http://rt.com/uk/246369-oil-gas-Malvinas-islands/> Acesso em 5 abril 2015.

Sibal, Kanwal (2014). “**China’s maritime ‘silk road’ proposals are not as peaceful as they seem**”. Mail Online India, Disponível em: <http://www.dailymail.co.uk/indiahome/indianews/article-2566881/Chinas-maritime-silk-road-proposals-not-peaceful-seem.html> Acesso em 7 de junho de 2015.

Small, Gretchen (2015). “Nicaragua’s Canal : The Maritime Silk Road Comes to the Americas”. **EIR Physical Economy**, January 9, pp. 22-26.

Snelder, Julian (2014). “**Why China’s Silk Road initiative matters**”. The Interpreter. 29 July, Disponível em: <http://www.lowyinterpreter.org/author/Julian%20Snelder.aspx?page=2> Acesso em 18 de junho de 2015.

Taylor, Paul (2004). “Latin American Security Challenges”. **Naval War College Newport Papers**, n.21, 122p.

The Huffington Post (2013). “**Why the Atlantic, Not the Pacific, May Dominate the 21st Century**”, November 12, Disponível em: <http://www.huffingtonpost.com/erik-brattberg/why-the-atlantic-not-the- b 4409828.html> Acesso em 1 abril 2015.

The Interpreter (2014). “**China eyeing the future with fourth Antarctic research base**”, February 10, Disponível em: <http://www.lowyinterpreter.org/post/2014/02/10/China-expands-presence-in-Antarctica.aspx?COLLCC=1537121698&> Acesso em 6 abril 2015.

Tiezzi, Shannon (2014). **China’s ‘New Silk Road’ Vision Revealed**. The Diplomat, Disponível em: <http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/> Acesso em 9 de maio de 2015.

Zepp-LaRouche, Helga (2014). “The New Silk Road is Creating a New, Just World Economic Order”. **Executive Intelligence Review**, 18 July, pp. 25-26.

Recebido em: Abril de 2015;

Aprovado em: Outubro de 2015.