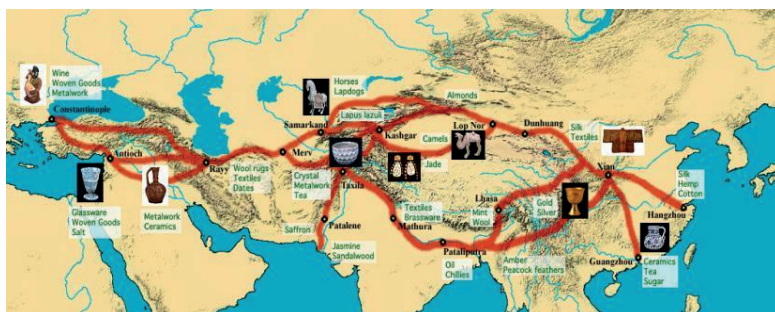


# O JOGO PELA HEGEMONIA REGIONAL: A OBOR CHINESA E A RESPOSTA ESTRATÉGICA INDIANA

Anshuman Rahul<sup>1</sup>

## Introdução

Os chineses sempre sentiram que tinham uma posse histórica sobre a Rota da Seda e isso foi desafiado de forma valente pela Secretária do Departamento de Estado dos EUA, Hillary Clinton, durante seu discurso em Chennai, Índia, em 20 de julho de 2011, quando ela comentou: a “Nova Rota da Seda” é uma visão de longo prazo de uma rede internacional econômica e de trânsito que liga a Ásia Central e do Sul, com o Afeganistão em seu núcleo” (Departamento de Estado dos EUA, 2011, tradução nossa). O governo chinês ficou completamente perplexo quando Hillary Clinton usou o termo Rota da Seda para explicar a “política dos EUA”. Eles consideraram como se estivessem sendo roubados de sua história de mais de 2000 anos, que significava seus laços comerciais com o mundo exterior e fornecia uma tábua de salvação para a economia chinesa.



Source: Silkroutes.net (2017)

<sup>1</sup> Professor Auxiliar no Departamento de Ciência Política do RSP College, Jharia, Dhanbad (Universidade Vinoba Bhawe), Jharkhand, Índia. PhD pela Universidade Jawaharlal Nehru, Nova Delhi, Índia. E-mail: a.22.rahul@gmail.com.

Ferdinand von Richthofen, um renomado geógrafo e viajante alemão em 1877, após sua expedição à China, referiu-se formalmente à rede de rotas comerciais estabelecida pela dinastia Han como “Seidenstrasse” (Rota da Seda) ou “Seidenstrassen” (Rotas da Seda). Esta rede de rotas comerciais estava em uso desde 130 AC, mas chegou a um fim abrupto em 1453 DC, quando o império otomano boicotou o comércio com o Ocidente. Posteriormente, as antigas rotas da seda perderam sua importância regional devido às rupturas políticas e militares, mudando as condições geopolíticas em toda a Eurásia e à descoberta de novas rotas marítimas pelas nações ocidentais.

As antigas rotas de seda cruzavam as rotas comerciais que iam da China à Grã-Bretanha, cobrindo toda a Eurásia, atravessando a Índia, a Ásia Menor, a Mesopotâmia, o Egito, a África Oriental, a Grécia e Roma. Assim, o nome Rota da Seda foi derivado da famosa seda chinesa que era a mercadoria mais procurada no Egito, na Grécia e particularmente em Roma.

O comércio marítimo também era um importante ramo desta rede de comércio global, conhecida como as Estradas de Especiarias que consistia no fornecimento de especiarias da região para o mundo, cobrindo mais de “15.000 quilômetros (km) da costa oeste do Japão, além da costa chinesa”. através do Sudeste Asiático, e além da Índia para chegar ao Oriente Médio e ao Mediterrâneo” (UNESCO 2017, tradução nossa). Essa rota ligou a civilização chinesa à civilização do Vale do Indo, à civilização mesopotâmica e à península arábica. Como resultado, as cidades costeiras de Goa, Muscat, Alexandria e Zanzibar tornaram-se centros ricos de troca de mercadorias, ideias, idiomas, costumes e crenças.

Assim, as antigas rotas da seda não só conectaram o Oriente com o Ocidente para a troca de mercadorias, mas também levaram a trocas culturais e intelectuais, estabelecendo, assim, centros culturais no caminho. Essas rotas desempenharam um papel crucial na disseminação de diferentes religiões em toda a Eurásia. O budismo, o cristianismo, o hinduísmo e o islamismo se espalharam da mesma maneira enquanto que os viajantes absorveram as culturas que encontraram e depois as levaram de volta à sua terra natal.

## A Ascensão pacífica chinesa

O líder supremo chinês, Deng Xiaoping, em meio a um plano de fundo doméstico cheio de dificuldades e da isolamento na arena internacional causada pelo ‘Massacre da Praça Tiananmen’, anunciou a doutrina do tao guang yang hui (TGYH) em 1989 para descrever a política externa chinesa. Ele declarou que “Quando se fala sobre a situação internacional, três sentenças

podem resumi-la. Primeiro, devemos observa-la calmamente. Segundo, devemos assegurar nossa posição. Terceiro, devemos lidar com nossos assuntos calmamente” (Chen and Wang 2011, 197, tradução nossa). Deng usou a exata frase TGYH em 1992 quando ele pronunciou, “Somente nos tornaremos um grande poder político se mantivermos uma conduta de não chamar a atenção (TGYH) e trabalharmos duro por alguns anos; e teremos mais peso nas relações internacionais” (ibid) ou, em resumo, “manter uma atuação pacífica e nunca tomar a liderança” (Guo 2006, 2, tradução nossa).

A China conduziu esforços para mudar essa imagem e ganhar amigos na comunidade internacional com a TGYH se tornando uma estratégia bem aceita pela política externa no novo milênio e apoiada por um rápido crescimento econômico e por uma rica história civilizacional. Com relação a isso, China contribuiu com as missões de paz das Nações Unidas, tomou a liderança no estabelecimento da Organização da Cooperação de Xangai e emergiu como um jogador chave no surgimento dos BRICS. Não é a toa que TGYH tenha tido um papel crucial no desenvolvimento pacífico chinês quando consideramos seu passado turbulento.

A teoria foi levemente modificada em 2004 para ‘Desenvolvimento pacífico’, conforme a China tentava se reafirmar no mundo ocidental com seus vizinhos e convencê-los de que seu crescimento não representaria uma ameaça a eles e que, além disso, poderiam se beneficiar do desenvolvimento pacífico chinês.

Durante o Segundo mandato de Hu Jintao na presidência (2008-2013), a ideia do ‘Sonho Chinês’ já estava começando a tomar forma. Li Junru, o Vice-Presidente do Partido Comunista Chinês (CCP) era da opinião de que para restaurar o lugar da China no mundo, altos padrões de vida acompanhados de um desenvolvimento econômico eram componentes essenciais para que o país pudesse atingir o status de um país ‘rico e poderoso’. Com relação a isso, o Presidente Jintao mudou os planos originais de ‘colocar as pessoas em primeiro lugar’ e ‘criar uma sociedade harmoniosa’ devido à crise financeira mundial. As crescentes disparidades de renda e os desequilíbrios regionais foram deixados momentaneamente de lado em prol do bem da economia chinesa. Para propagar a esperança de uma China ressurgente e próspera, três mega eventos foram orquestrados – “Os jogos Olímpicos de Beijing de 2008 apresentaram a china como um *soft power*, o Dia da Parada Militar Nacional em 2009 relembrou a todos que a China também teria um *hard power*, e a Exposição Mundial de Xangai em 2010 foi considerada como as Olimpíadas para a cultura, economia e tecnologia” (Callahan 2013, 125, tradução nossa).

O conceito de ‘sonho chinês’ e a confiança dada pelo experimento bem-sucedido de um desenvolvimento pacífico forçaram a China reavaliar

a doutrina da TGYH na era da globalização. Seu grande poderio econômico combinado com o aumento de suas capacidades militares demonstravam que o país aspirava ser uma grande potência. Os chineses acreditavam que próximo ao ano de 2020 eles teriam a oportunidade histórica de se tornarem uma economia relativamente rica e um dos países mais poderosos do mundo. Eles visam atingir esse status “resolvendo os problemas de fronteira com seus vizinhos”, “aumentando as relações econômicas com os outros países da região” e “tornando-se membro de instituições ocidentais e regionais, incluindo a Organização Mundial do Comércio (OMC), o Fórum de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC) e a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)” (Pan 2006, tradução nossa).

Logo depois de assumir o cargo de chefe do PCC em novembro de 2012 e se tornar o próximo presidente em março de 2013, Xi Jinping anunciou sua visão épica para fazer ‘da China grande de novo’, enquanto pedia o ‘grande rejuvenescimento da nação chinesa’. Ele prescreveu prazos para alcançar os ‘Dois Objetivos Centenários’. Primeiro, construir uma sociedade moderadamente próspera até 2021, quando eles celebram o centenário do PCC e; o segundo, tornar-se uma nação plenamente desenvolvida, rica e poderosa no 100º aniversário da República Popular em 2049.

A fim de tornar o país grande novamente, o sonho chinês consiste em quatro partes, notavelmente: “China forte; China civilizada; China harmoniosa; China linda” (Kuhn 2013, tradução nossa). Contudo, o método para realizar o referido sonho permanece o mesmo, ou seja, as discussões públicas continuam a ser proibidas em “sete inomináveis”, ou seja, “valores universais, liberdade de imprensa, sociedade civil, direitos dos cidadãos, erros históricos do partido, a noção de uma classe capitalista privilegiada e independência do judiciário” (Ferdinand 2016, 945, tradução nossa).

É importante notar o uso da palavra “Rejuvenescimento” ao invés de “Ascensão”, que destaca claramente a ambição chinesa de reivindicar o status e o poder internacional perdidos em vez de alcançar algo novo. Há uma “estreita conexão entre o rejuvenescimento da nação chinesa e a China se tornando uma potência mundial. Se a China não se tornar uma potência mundial, o rejuvenescimento da nação chinesa ficará incompleto. Somente quando se tornar uma potência mundial, podemos dizer que o rejuvenescimento total da nação chinesa foi alcançado” (Zicheng, 2011, 74, tradução nossa).

A fim de alcançar este rejuvenescimento, o Dr. Wang Yiwei, da Universidade Renmin, buscou a renovação dos laços chineses com a Eurásia, de acordo com a Heartland Theory de Halford Mackinder - o pai da moderna geopolítica que declarou: Quem governa o Leste Europeu comanda a *Heartland*; quem comanda a *Heartland* comanda a Ilha Mundial; quem governa a Ilha

Mundial comanda o Mundo (Fallon, 2015, p. 142, tradução nossa), segundo o qual a “Ilha Mundial” é composta por continentes interligados da Europa, Ásia e África.

## A Iniciativa One Belt One Road (OBOR)



Fonte: Fallon (2015).

A iniciativa One Belt One Road (OBOR) foi apresentada pela primeira vez ao mundo em 2013 pelo Presidente Xi Jinping em sua visita de Estado ao Cazaquistão. Desde então, o governo chinês está tentando reviver a Rota da Seda dos tempos antigos por meio dessa iniciativa, sendo também rotulada como a “Rota da Seda Moderna”. Neste contexto, a iniciativa “Belt and Road” da China combina bem com o “sonho chinês” de Xi de “grande rejuvenescimento da nação”, pois é uma expressão da confiança e da influência internacional da China “(Fallon 2015, 141, tradução nossa). A ascensão da China como uma casa de força econômica global pode ser percebida pelo fato de que, desde 2010, a China tem sido a “segunda maior economia do mundo, maior exportadora e segunda maior importadora de bens, a terceira maior fonte externa de investimento estrangeiro direto e proprietária da maior reserva cambial” (Du 2016, 33, tradução nossa).

A iniciativa OBOR liderada pela China irá unir 65 países e uma população de 4.4 bilhões com uma renda nacional coletiva de \$21 trilhões (um

terço da riqueza mundial). Seu objetivo é “forjar laços econômicos próximos, aprofundar a cooperação e expandir o desenvolvimento da região euroasiática” (Zimmerman 2015, 6, tradução nossa) ao acreditar que um aumento da conectividade seja a receita para o desenvolvimento internacional e estabilidade, resultando em uma cooperação em que todos se beneficiam. Através desse projeto, a China aspira criar uma infraestrutura de comunicação composta por estradas, ferrovias, portos e redes de eletricidade e energia. A China descreveu a iniciativa como um mecanismo para promover a paz e a estabilidade na região através do fortalecimento de suas relações bilaterais com seus vizinhos ao invés da expansão de sua influência na região. Contudo, alguns países acreditam que a iniciativa OBOR significa sim os avanços dos interesses regionais, geopolíticos e securitários chineses.

Às vezes, a iniciativa OBOR é comparada ao Plano Marshall americano, o qual tinha duas agendas: reconstruir as economias devastadas da Europa Ocidental após o fim da Segunda Guerra Mundial e conter o avanço do comunismo. Ao contrário, a iniciativa OBOR aparenta ser “um esforço totalmente econômico, designado para fortificar os interesses econômicos chineses ao redor do mundo e abrir oportunidades de negócios para as empresas chinesas resistirem à desaceleração do crescimento em casa” (Djankov 2016, 4, tradução nossa). A única diferença é que antes a iniciativa era promovida através de termos bilaterais e agora ela adquiriu uma estratégia global com um grande espaço geográfico a ser coberto. Apesar da iniciativa ter sido motivada por “preocupações com a desaceleração do crescimento doméstico e com o desejo de aumentar a influência global chinesa” ela “tem o potencial de ajudar a resolver a deficiência de infraestrutura mundial” e de promover “crescimento em países em desenvolvimento enquanto potencializa o comércio e gera retornos de investimento” (Hancock 2017, tradução nossa).

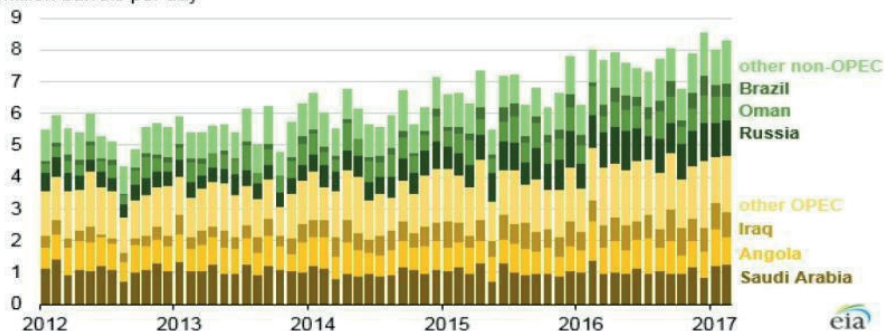
Na opinião do Presidente Xi Jinping, a ressurreição da antiga rota da seda que ligava as culturas ocidentais e orientais através da Eurásia deve ajudá-lo a alcançar seu sonho de fazer a China grande de novo. Para esse renascimento a iniciativa OBOR planeja “unir Ásia, Europa, África e o Oriente Médio através da construção de ligações internacionais” (Villafuerte, Corong and Zhuang 2016, tradução nossa). Existem inúmeras razões para que a China promova a iniciativa OBOR: assegurar suprimento de energia, baixar os custos de transporte, procurar novos mercados, achar novos pontos para suas empresas atuarem fora da China, entre outras.



### More Chinese crude oil imports coming from non-OPEC countries

China crude oil imports by source (Jan 2012- Feb 2017)

million barrels per day



Fonte: EIA (2017).

A China é o maior importador de petróleo cru e, para manter essa demanda, ela necessita buscar constantemente novos fornecedores. Com relação a isso, a China estabeleceu um acordo com a Rússia em 2014 para o fornecimento de gás russo por um período de 30 anos e a um custo de 400 bilhões de dólares. Em 2016, enquanto 57% da demanda por energia chinesa era atendida por membros da Organização de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), o resto era fornecido por países não membros da organização. Com isso, devido ao crescimento do suprimento fornecido por países de fora da OPEP, as novas redes energéticas estabelecidas na Ásia Central e Rússia adquiriram imensa importância.

De acordo com o *Vision Document* de 2015 da OBOR, as duas Rotas da Seda via terrestre e marítima “visam conectar o vibrante círculo econômico do Leste Asiático em um extremo e desenvolver o círculo econômico europeu no outro” na esperança de que os novos mercados permitam “que as empresas chinesas continuem se expandindo mesmo com a desaceleração da demanda doméstica”, mas isso só poderia ser possível “reduzindo os custos de transporte e potencialmente reduzindo as tarifas, abrindo caminho para que os produtos chineses façam uma entrada mais competitiva nesses mercados estrangeiros” (Aris 2016, tradução nossa). Portanto, o principal motivo por trás dessa iniciativa é reduzir o custo do transporte de mercadorias, bem como o tempo de viagem. E, isso só pode ser alcançado criando e aprimorando a infraestrutura ao longo da Moderna Rota da Seda.

Considerando que a China está atualmente em um período de transição de taxas de crescimento de dois dígitos para um crescimento estável, ela está buscando novas oportunidades para se integrar com as potências ociden-

tais e o “sul global”. Ao fortalecer as relações com outros países e criar um grande mercado econômico, a China pretende desenvolver infraestrutura e conectividade até a Europa que, por sua vez, promoverá o comércio e a indústria intercontinentais, a coordenação de políticas econômicas regionais, a integração financeira e a eliminação de barreiras comerciais. Irá promover laços culturais que levem a um maior intercâmbio de pessoas para pessoas. Em março de 2015, “o Presidente chinês Xi Jinping afirmou que o comércio anual com os países ao longo da Iniciativa *Belt and Road* ultrapassaria 2,5 trilhões de dólares até 2025” (Djankov 2016, tradução nossa). Assim, com a ajuda deste projeto, a China procura encontrar novos mercados que possam absorver o excesso de produção interna de bens de baixo valor, mantendo assim a economia estimulada.

O impulso chinês para a iniciativa OBOR tornou-se necessário considerando o fato de que o boom de propriedades e investimentos havia terminado em casa “deixando a China com excesso significativo de capacidade de indústria e construção, deflação e aumento do gerenciamento da dívida” (Du 2016, 42, tradução nossa) ajudando-os a encontrar mercados fora do país. Supõe-se também que a infraestrutura desenvolvida pelas empresas chinesas em países que compartilham rotas OBOR ajudaria suas economias a crescer e, em última análise, impulsionar a demanda por bens e serviços da China. Portanto, a China espera que suas próprias empresas planejem, construam, envolvam mão-de-obra chinesa e comprem equipamentos chineses apenas para os projetos OBOR se estiverem sendo financiados pelos bancos chineses.

Antes de 1 de outubro de 2016, a China costumava ser o maior investidor nos títulos do Tesouro dos EUA, mas logo começou a vendê-los quando sua moeda - Renminbi (RMB) se juntou à cesta de Direitos Especiais de Saque (SDR) do Fundo Monetário Internacional. (FMI) A China percebeu que “segurar essas reservas de moeda não é de grande benefício estratégico ou econômico” (Aris 2016, tradução nossa) e preferiu fazer mais investimentos diretos no exterior para melhor utilizar suas reservas externas de mais de 4 trilhões de dólares. A inclusão do RMB na cesta do SDR assegurou que o RMB pudesse ser utilizado livremente para o comércio global. Sua internacionalização ajudou a diminuir o custo de negociação, tornou a liquidação do comércio conveniente e evitou o risco de usar uma moeda de terceiros no comércio bilateral. Assim, a OBOR e a estatura internacional da moeda da China se complementam.



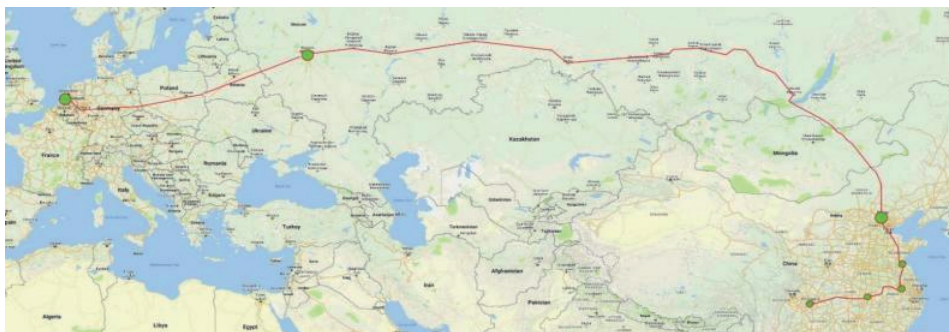
## A Conectividade da Iniciativa OBOR

A iniciativa OBOR consiste em dois componentes principais; o “Cinturão Econômico da Rota da Seda” baseado em rotas terrestres que seguem a antiga Rota da Seda e a “Rota da Seda Marítima do Século XXI”, que liga a China ao Sudeste Asiático e ao leste da África por mar. A dupla iniciativa integraria a Ásia com a Europa e a África, através da qual “projetos de infraestrutura para impulsionar o comércio” seriam estabelecidos ao longo das duas rotas.

### O Cinturão Econômico Terrestre da Rota da Seda

De acordo com o documento de visão da OBOR, “seis corredores econômicos internacionais” seriam criados com um “investimento total estimado em 890 bilhões de dólares ou mais para o One Belt (Cinturão Econômico da Rota da Seda)” (Ayoma 2016,6, tradução nossa). As novas Rotas da Seda terrestres podem “aproveitar as rotas de transporte internacionais já existentes, contando com cidades centrais ao longo dos países atravessados e usando parques industriais econômicos importantes, bem como zonas de livre comércio recém-desenvolvidas como plataformas de cooperação” (Casarini 2016, 97, tradução nossa). Os seis corredores econômicos planejados são:

#### Novo corredor econômico da Eurásia Land Bridge (NELB)



Fonte: Luft (2016),

NELB é uma passagem internacional composta por corredores ferroviários que cobrem, aproximadamente, 12,000 km conectando Yiwu no leste chinês aos países da Europa Ocidental enquanto passa por mais de 30 paí-

ses ao todo. Ela liga, também, os Oceanos Pacífico e Atlântico. A China já começou a construção de várias rotas ferroviárias internacionais oferecendo transporte de carga e um sistema de “uma declaração, uma inspeção e uma liberação de carga para a carga que atravessa as fronteiras

### Corredor Econômico China-Mongólia-Rússia (CMREC)



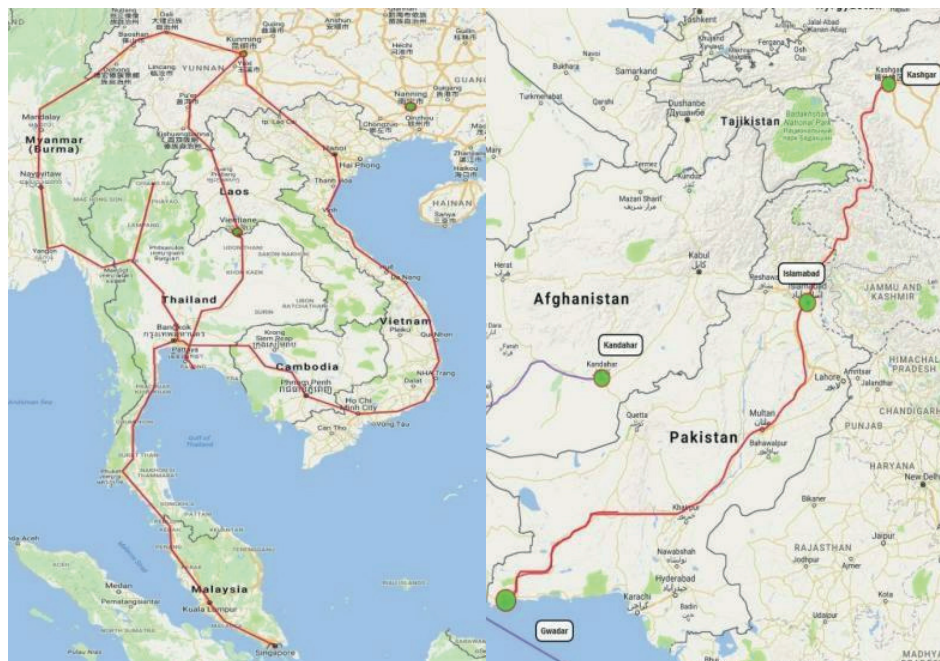
Fonte: Luft (2016).

O CMREC é composto por duas artérias de tráfego. Uma se estende da China de Pequim via Ulaanbaatar (Mongólia) até a Rússia; e a outra se estende da Dalian da China até a Chita da Rússia, ambas ligando a Ferrovia Transiberiana Russa com origem em Novosibirsk e terminando em Vladivostok. Como o transporte é a principal prioridade do CMREC, ele envolve a conectividade rodoviária e ferroviária da China, Mongólia e Rússia. Também se concentra no adiantamento do desembaraço aduaneiro e na facilitação de outros transportes, juntamente com a capacidade industrial e o investimento; comércio; intercâmbios culturais e pessoais. A China demonstrou um interesse considerável nas minas de carvão Tavan Tolgoi, no sul da Mongólia, e no gás natural da Rússia. Dado que a China precisa de um fornecimento estável destes recursos cruciais, as duas rotas ao abrigo do CMREC podem provar-se importantes.

## Corredor Econômico Península China-Indochina (CICPEC).

CICPEC

CPEC



Fonte: Luft (2016)

## Corredor Econômico Península China-Indochina (CICPEC).

O CICPEC pretende ligar e aprofundar as relações da China com as seis nações continentais do Sudeste Asiático, nomeadamente Myanmar, Tailândia, Camboja, Laos, Vietnam e Malásia, através do desenvolvimento de uma extensa rede de transportes e vários projetos de cooperação industrial. Os países da ASEAN têm sido os principais parceiros comerciais da China, mesmo antes da criação da Área de Livre Comércio China-ASEAN (CSFTA) em 2010, porém o CICPEC é considerado um fator de mudança para o desenvolvimento econômico da região.

## Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC)

O CPEC é um projeto emblemático da iniciativa OBOR, que abrange

3.000 km de Kashgar, província de Xinjiang, no norte da China, até Gwadar, no Paquistão, conectando o Cinturão Econômico da Rota da Seda ao norte e a Rota da Seda Marítima do Século XXI ao sul. É uma rede comercial de rodovias, ferrovias, oleodutos e gasodutos e fibras ópticas.

### Corredor Econômico China-Ásia Central e Ásia Ocidental (CCWAEC)



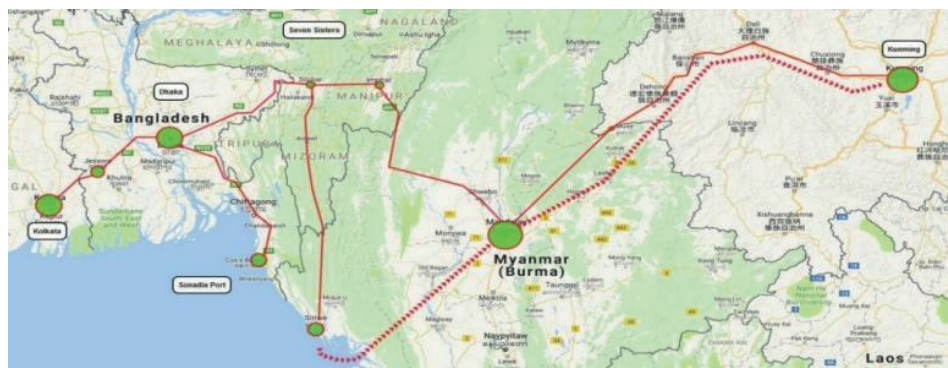
Fonte: Luft (2016)

A CCWAEC liga a China e a Península Arábica através da antiga rota da seda. Origina-se na cidade de Urumqi, província de Xinjiang, e navega pela Ásia Central antes de chegar ao Golfo Pérsico, ao Mar Mediterrâneo e à Península Arábica. Ele conecta 5 países da Ásia Central e 17 da Ásia Ocidental. Uma conexão ferroviária entre a China e o Afeganistão foi inaugurada em setembro de 2016. A CCWAEC inclui regiões ricas em petróleo e vários recursos minerais, servindo assim como uma importante fonte de energia para a China.

### Corredor Econômico Península China-Indochina (CICPEC).

Sendo considerado como uma “porta de entrada internacional para o Sul da Ásia”, o BCIMEC será essencialmente uma via expressa e de alta velocidade entre Kunming (China) e Kolkata (Índia) via Mandalay (Myanmar) e Dhaka (Bangladesh). Os quatro países concordaram em conectar suas cidades por estradas, hidrovias e por ar, juntamente com as transmissões de energia e oleodutos. Além dos gigantescos mercados da Índia, a BCIMEC pretende fornecer à China uma saída para a Baía de Bengala - uma forma adicional de contornar o Estreito de Malaca. É importante ressaltar que a China tem enor-

mes riscos neste corredor devido à disponibilidade de recursos energéticos em Mianmar e Bangladesh, mas os desafios surgiram neste corredor devido à posição da Índia sobre o OBOR.



Fonte: Luft (2016)

## A Rota da Seda Marítima do século XXI

A Rota da Seda Marítima do século XXI é um dos componentes essenciais da iniciativa OBOR. Através da rota marítima, a China pretende ligar as províncias litorâneas com o “Mar do Sul da China e Oceano Índico e de lá para a África Oriental através do Chifre da África e do Mediterrâneo para portos europeus através de uma rede de infraestruturas portuárias, incluindo portos de águas profundas, zonas industriais, instalações de armazenamento de petróleo e gás e conectores ferroviários de onde a carga pode ser transportada para o interior” (Luft 2016, tradução nossa).

## Financiamento para a Iniciativa OBOR

Os três maiores bancos estatais chineses são: O Banco Industrial e Comercial da China (ICBC), o Banco da China (BOC) e o Banco de Construção da China (CCB). Eles são a principal fonte de financiamento para os projetos no exterior sob a iniciativa OBOR. A China planeja “investir quase 1 trilhão de dólares em infraestrutura”, com “900 bilhões de dólares em projetos já em andamento”, mas as avaliações da Fitch alertaram que “os investimentos foram impulsionados mais pelo desejo da China de exercer influência global do que se concentrar na demanda real por infraestrutura” (Weinland 2017, tradução nossa).



Esses bancos forneceram “225,4 bilhões de dólares em créditos até o final de 2016” para mais de 800 projetos, enquanto os dois bancos políticos, “Banco de Desenvolvimento chinês (CDB) e Banco Chinês de Exportação e Importação, estenderam 200 bilhões de dólares em empréstimos” (Qinqin e Jia 2017, tradução nossa) junto com o Banco de Desenvolvimento Agrícola da China (CADB) sob esta iniciativa. No entanto, a desaceleração da economia chinesa e os limites ao uso de reservas estrangeiras são alguns dos impedimentos, considerando os balanços patrimoniais dos bancos chineses ao invés dos empréstimos fornecidos para alguns projetos problemáticos.

O Fundo da Nova Rota da Seda (NSRF) foi criado pela China em dezembro de 2014 com o investimento primário de 40 bilhões de dólares prometidos pela Administração Estatal de Câmbio, Corporação de Investimento da China, Banco de Exportação-Importação da China e Banco de Desenvolvimento da China para fornecer financiamento exclusivo para os projetos sob a iniciativa OBOR. Em maio de 2017, a China prometeu mais 124 bilhões de dólares para o NSRF para financiar projetos sob a iniciativa OBOR, a fim de fazer com que parecesse uma parceria de negócios com os países participantes em que todos saem ganhando.

Como projetos de tão grande escala não podem ser totalmente financiados pelos próprios bancos chineses, a China tomou medidas para estabelecer o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) em janeiro de 2016 com um capital autorizado de 100 bilhões de dólares. O AIIB foi amplamente financiado pela China para criar um “Banco de Desenvolvimento Multilateral (MDB) alternativo, mas complementar, ao Banco Mundial, especificamente para financiar projetos de infraestrutura na Ásia” (Aris 2016, tradução nossa). Segundo o Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB), a Ásia precisa de 8 trilhões de dólares até 2020 para sustentar a infraestrutura regional, mas o Banco Mundial (BM) e o ADB “normalmente fornecem 20 bilhões de dólares”, considerando seu capital limitado de “223 bilhões de dólares” e “160 bilhões de dólares”, respectivamente (Wang 2018, 253, tradução nossa). A este respeito, o AIIB pode tornar-se um elemento essencial e desempenhar um papel complementar ao Banco Mundial e ao ADB.

O Novo Banco de Desenvolvimento (NDB) não está diretamente ligado à iniciativa OBOR e foi estabelecido como um banco de desenvolvimento multilateral pelos países do BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) em Xangai. O NDB foi estabelecido com um capital autorizado inicial de 100 bilhões de dólares para financiar projetos de infraestrutura em países em desenvolvimento, onde todos os cinco estados membros teriam votos iguais, ao contrário do WB, onde os votos são atribuídos com base em participação de capital.



É importante notar que as novas instituições multilaterais, como o AIIB e o NDB, não têm força financeira para financiar todos os projetos sob a iniciativa OBOR, mas têm o potencial de ‘captação de recursos’ através da ‘organização de emissões de títulos, consorciação de empréstimos, IPOs, parcerias público-privadas, criando veículos para fins especiais e outros meios para financiar os projetos’ (Enright, Scott & Associates 2016, tradução nossa).

## OBOR e suas implicações estratégicas para a Índia

As duas potências asiáticas, a Índia e a China, compartilham um relacionamento complicado. Devido à sua forte economia e ao constante aumento das capacidades de *hard power*, os dois países não apenas aspiram a continuar sua dominação em suas respectivas esferas de influência, mas também competem por recursos e mercados inexplorados. Com o lançamento da iniciativa OBOR, os dois países estão tentando desafiar a dominação um do outro e, simultaneamente, cooperar em várias questões no fórum global.

A competição entre as duas potências asiáticas na realidade geopolítica em transição levou ao investimento nas redes regionais de infraestrutura. No entanto, as tensões regionais entre os dois vizinhos aumentaram devido à “teoria do cerco estratégico” que entra em vigor. A Índia teme o cerco da China, enquanto o Paquistão teme o cerco da Índia e, enquanto isso, a China teme o cerco dos Estados Unidos devido à sua estreita relação com a Índia, Japão e Coreia do Sul, além das tropas americanas estacionadas no Afeganistão. Esses medos “estimularam um maior crescimento da infraestrutura em todos os países vizinhos, à medida que os potencialmente cercados procuram estabelecer rotas de trânsito alternativas e projetar poder militar fora de suas próprias fronteiras” (Daniels 2013, 94, tradução nossa).

Devido à desconfiança crescente desde o ataque chinês de 1962, a disputa de fronteira não resolvida, a ocupação de Aksai Chin pela China e a reivindicação adicional por Arunachal Pradesh a Índia ficou preocupada com os investimentos chineses e sua cooperação militar com outros países do sul da Ásia, especialmente em seu quintal. A Índia é da opinião de que a construção e operação de portos em Bangladesh, Myanmar, Sri Lanka e Paquistão pela China está de acordo com a teoria do Colar de Pérolas, pela qual a Índia é cercada por esses portos chineses construídos no Oceano Índico que podem ser usados para fins comerciais e militares.

Além disso, os planos da China para mudar o curso de vários rios no Tibete e construir barragens no rio Brahmaputra; sua oposição recorrente à participação da Índia no Nuclear Supplier’s Group (NSG); o uso frequente de

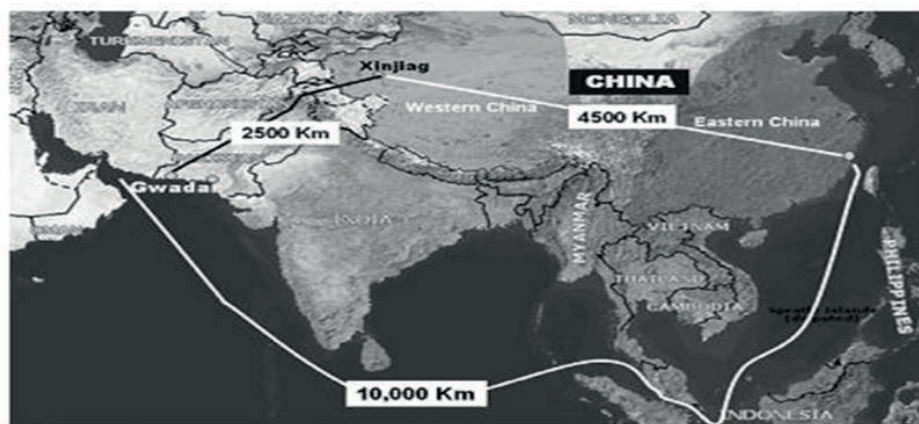
“apoio técnico” para salvar o chefe do Jaish-e-Mohammad, Masood Azhar, de ser declarado terrorista global pela Organização das Nações Unidas (ONU) e manter a presença naval no Oceano Índico, levou a um déficit de confiança. Junto com isso, a “amizade de todos os climas” da China com o Paquistão e os projetos realizados no mesmo ocuparam a Caxemira (PoK) sob a iniciativa OBOR, o que resultou no desconforto da Índia.

Por outro lado, o asilo da Índia para o Dalai Lama, tem sido uma das principais causas de irritação para o relacionamento problemático da China com a Índia. É importante ressaltar que o envolvimento militar estratégico da Índia com o Vietnã, a Mongólia, o Japão e os EUA aumentou as tensões entre os dois países. Portanto, a Índia e a China, para superar seus medos de cerco, estão usando seu *soft-power* para atrair parceiros da esfera de influência do outro e melhorar seus laços por meio da “diplomacia de infraestrutura”, gerando boa vontade estratégica. No entanto, o recente confronto militar de 73 dias entre os dois países em Doklam, um território disputado entre a China e o Butão, perto do “Chicken Neck” da Índia, levou ao maior declínio das relações bilaterais desde 1962.

No que diz respeito à OBOR, Tingyi Wang, da Universidade Tsinghua, em Pequim, declara que “a OBOR é estimulada pelos interesses da China em energia, segurança e promoção de laços econômicos”, mas na verdade é “impulsionada pela visão de uma ideia eurásiana abrangente que exige fortalecimento da integração econômica e cultural” e construção de um “novo tipo de relações internacionais sustentadas pela cooperação ganha-ganha” (Ahmad 2016, tradução própria).

No entanto, Shyam Saran, ex-secretário de Relações Exteriores da Índia, é da opinião de que a OBOR é uma “iniciativa de dimensão dupla para garantir seu domínio geoestratégico, que tem uma dimensão continental e marítima” e “não é apenas uma iniciativa econômica”, tendo óbvias implicações políticas e de segurança” (Saran 2015, tradução própria). O secretário de Estado dos EUA, Rex Tillerson, também declarou: “Pequim incentiva a dependência usando contratos opacos, práticas de empréstimos predatórios e acordos corruptos que enfraquecem as nações e enfraquecem sua soberania, negando-lhes seu crescimento autossustentável de longo prazo” (Fernholz 2018, tradução própria).

## CPEC e as Apreensões Indianas



Fonte: Sudhan (2014).

A China considera o CPEC como uma “jóia da coroa” do projeto OBOR, que deve ser concluído em 2030, com um investimento de 46 bilhões de dólares. Inclui uma rede complexa composta pelo porto de Gwadar, múltiplas Zonas Econômicas, ferrovias, rodovias, aeroportos, fibra ótica e gasodutos de energia. A China procura desenvolver o CPEC como uma rota alternativa e estável para os estreitos de Málaca para importar seus recursos energéticos do Oriente Médio. Portanto, o CPEC atuará como uma “ponte comercial” entre a Ásia, a África e a Europa. É considerado um elo muito importante para a OBOR, pois liga dois projetos - uma rota terrestre na Eurásia e uma rota marítima no Sudeste Asiático conectando assim mais de 60 países. CPEC reduziria drasticamente a distância para Xinjiang, já que seriam necessários “apenas 6 dias para o fornecimento de energia atingir a fronteira chinesa através de um gasoduto em comparação com 32 dias pela atual rota marítima e 19 dias via proposta BCIMEC” (Rahman and Shurong 2017, 3, tradução nossa).

A China atribui imensa importância ao CPEC em vista de qualquer bloqueio futuro do estreito de Málaca por parte dos EUA ou da Índia no caso de um confronto militar com o aumento da hostilidade com seus vizinhos no Mar do Sul da China. A Índia atualmente tem vantagem sobre a China no Oceano Índico, enquanto a China enfrenta o “Dilema de Málaca”. Portanto, a China, por meio do CPEC, busca adquirir vantagem estratégica do porto construído por Gwadar, localizado perto do Golfo Pérsico, pelo qual passam quase 40% do petróleo do mundo.

Desde então, a China considera o Paquistão como um “amigo para todas as horas” e, às vezes, conspiraram para conter a Índia na região. A China, por meio do CPEC, quer ter acesso irrestrito ao Oceano Índico por ter uma base estratégica no Mar da Arábia. Assumir oficialmente o controle do porto de Gwadar, estrategicamente importante, sob este projeto em 2015 alarmou o establishment indiano, que é da opinião de que “o Gwadar poderia ser convertido em uma instalação portuária de uso duplo pela China” (Panda 2015, tradução nossa). As apreensões da Índia são fundamentadas nos “planos estratégicos do PLA para aumentar o controle sobre o Pacífico e o Oceano Índico, de acordo com a política de ‘defesa do mar alto’, seguindo sua ‘estratégia do colar de pérolas’” (Malik 2012, 62, tradução nossa). A China poderia cercar a Índia ao ter acesso a portos de países vizinhos como Gwadar no Paquistão, Hambantota no Sri Lanka, Kyaukpyu em Mianmar e Chittagong no Bangladesh para fins comerciais e militares. A recente aquisição chinesa de uma base militar em Djibuti, juntamente com a “terraformação de um número de rochas, recifes e atóis no Mar do Sul da China em bases militares, repletas de radar e pistas” (Garlick 2017, 144) comprova as ambições geopolíticas chinesas.

O envolvimento da Índia no Golfo Pérsico e no Golfo de Aden sempre foi “um problema para os chineses” e, como resultado, Zhao Nanqi, diretor do Departamento de Logística do Estado-Maior da Marinha da China, declarou certa vez: “Não podemos mais aceitar o Oceano Índico como apenas um oceano dos indianos” (Malik 2012, tradução nossa). O desejo chinês de conter a Índia foi motivado pelo fato de que “os EUA estão cortejando a Índia com o propósito declarado de atribuir o papel principal no Oceano Índico, o que é inaceitável para a China e o Paquistão” forçando os dois a “fortalecer sua aliança” e “afundar a ambição indo-americana de dominar o Oceano Índico” através de sua “parceria naval estratégica centrada em Gwadar” (Butt e Butt 2015, 30, tradução nossa). A este respeito, uma base naval em Gwadar, a apenas algumas centenas de quilômetros do oeste da Índia, proporcionou uma enorme alavancagem estratégica para a China.

A resposta da Índia à iniciativa OBOR variou de uma recepção cautelosa a uma oposição. A Índia acolheu o Fórum BCIM desde a sua criação, uma vez que foi considerado como uma “zona” para promover a conectividade através do desenvolvimento de infraestruturas, comércio e investimentos. Mas a transformação do Fórum BCIM em BCIMEC sob a OBOR atrasou o progresso do BCIM. A Índia tem diferido algumas vezes com a China nas agendas e propósitos do BCIMEC. Ela considera o BCIMEC um mecanismo para agilizar as importações chinesas de recursos naturais e exportações de produtos processados na região, aumentando ainda mais o déficit comercial. A Índia também levantou a questão do “foco no desenvolvimento sub-regio-

nal” considerando o “déficit de desenvolvimento da região nordeste e particularmente dos distritos de fronteira securitizados” junto com a “ênfase em reconhecer Bangladesh e Mianmar como os países menos desenvolvidos dentro do agrupamento” (Iyer 2017, tradução nossa).

Além disso, a oposição da Índia ao CPEC baseou-se no princípio da violação da soberania da Índia, na medida em que o CPEC passa pela região de Gilgit-Baltistan, que se enquadra na ocupação ilegal do Paquistão. Em referência ao CPEC, o porta-voz indiano do Ministério das Relações Exteriores (MEA) afirmou que “os projetos de conectividade devem ser perseguidos de uma maneira que respeite a soberania e a integridade territorial” (Taneja 2017, tradução nossa). Com isso, a Índia transmitiu francamente à China sua incapacidade de comprometer a questão de sua soberania. O primeiro ministro indiano (PM), Narendra Modi criticou também implicitamente o CPEC ao afirmar que “a conectividade em si não pode anular ou minar a soberania de outras nações” e “somente respeitando a soberania dos países envolvidos, os corredores de conectividade regionais podem cumprir suas promessas e evitar diferenças e discórdia” (Mitra 2017, tradução nossa). Ele argumentou veementemente contra isso e o considerou inaceitável durante sua visita de estado à China em 2015.

Além disso, a Índia não demonstrou qualquer interesse na OBOR devido à falta de consultas e detalhes oferecidos pela China antes de seu lançamento. Por exemplo, a Índia não teve problemas em “ingressar no Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura iniciado pela China porque havia amplas consultas entre a China e a Índia antes de seu estabelecimento” (Taneja, 2017, tradução nossa). Embora tenha levantado objeção ao CPEC, a Índia denominou a iniciativa OBOR como uma iniciativa “unilateral” ou “nacional” da China, com um papel limitado de outros países participantes na definição das prioridades dos projetos de conectividade” (Mitra 2017, tradução nossa). O Secretário de Relações Exteriores da Índia, S Jaishankar, em 2015, observou: “Os chineses planejaram, criaram um projeto. Não foi uma iniciativa internacional que eles discutiram com o mundo, com países que são interessados ou afetados por ela... Uma iniciativa nacional é concebida com interesses nacionais, não cabe a outros comprarem. Nosso argumento é o de que, se isso é algo em que eles querem uma participação maior, eles precisam ter discussões maiores, e isso não aconteceu” (Pant e Passi 2017, 88, tradução nossa).

Em 2016, S Jaishankar aludiu a uma “percepção generalizada em círculos oficiais na Índia de que a iniciativa BRI nada mais é do que uma tentativa da China de desestabilizar a ordem regional estabelecida e substituí-la por um sistema centrado nela mesma que marginalizaria outras grandes potências asiáticas, como Índia e Japão” (Taneja 2017, tradução nossa). Nesse contexto,

a Índia se recusou a participar da Cúpula OBOR realizada em Pequim em 15 de maio de 2017, citando três preocupações, a saber, questões relacionadas à “soberania, procedimentos e liderança”, exatamente as mesmas que a China fez para desafiar o mundo.

Além disso, a Índia conta com o relatório do “Centro de Desenvolvimento Global”, que considera o OBOR como uma ferramenta da diplomacia da armadilha da dívida. Segundo ele, a estratégia da China é simplesmente “fornecer empréstimos com juros altos para” países menores e menos desenvolvidos “para” projetos de infraestrutura, aquisição de patrimônio em projetos, e quando o país é incapaz de pagar o empréstimo, ela se apropria do projeto e da terra” (The Economic Times, 2017, tradução nossa). Depois disso, a terra pode ser usada estrategicamente contra a Índia.

A Índia também considera o OBOR, especialmente o CPEC como uma ameaça estratégica e de segurança, e supõe que se a Rota da Seda Marítima fosse implementada com sucesso, levaria diretamente ao quintal da Índia e a China “tentaria transformar a Região do Oceano Índico (IOR) em um lago controlado chinês cheio de bases de aparência ameaçadora” (Garlick 2017, tradução nossa). Portanto, de acordo com a teoria realista - onde as lutas pelo poder são inevitáveis na ausência de qualquer governo mundial que force os estados individuais a recorrerem a estratégias de autoajuda na arena internacional anárquica - a expansão chinesa para o IOR dificilmente deixa qualquer opção para a Índia, mas prioriza sua segurança por qualquer meio.

A Índia está cautelosa com as intenções nefastas dos esforços militares, econômicos e diplomáticos da China para conter a Índia no sul da Ásia. Neste contexto, o CPEC, juntamente com o porto de Gwadar, oferece à China um ambiente muito propício para ter uma presença firme e de longo prazo no IOR. A parada de navios de guerra e submarinos chineses neste porto por um breve período deixou a Índia em um estado de confusão. É importante ressaltar que os esforços da China para expandir sua influência política no subcontinente indiano com a ajuda do CPEC têm complicado os esforços indianos para internacionalizar a questão do terrorismo patrocinado pelo Paquistão. Não há como negar o fato de que o relacionamento da Índia com a China é em grande parte limitado pelo dilema da segurança.

## A Resposta Estratégica Indiana

No entanto, a Índia tem chegado atrasada, mas parece que o governo indiano aproveitou a *Grande Estratégia da Índia*, de C Raja Mohan, em que o mundo inteiro é dividido em três círculos geográficos concêntricos. O círculo



mais interno consiste na Índia e sua “vizinhança imediata”, refletindo a esfera de influência da Índia, na qual a interferência das forças estrangeiras é absolutamente indesejável. O segundo círculo é conhecido como “vizinhança ampliada”, compreendendo principalmente o restante dos países asiáticos e os estados litorâneos do Oceano Índico. Neste círculo, os interesses estratégicos da Índia são enfrentar a influência de outros poderes em prejudicar seus interesses. O terceiro círculo compreende o “resto do mundo”. A este respeito, com o aumento do status de poder da Índia e a política externa passando por uma mudança gradual, é importante avaliar as iniciativas e relações da Índia com países amigos para combater a iniciativa OBOR. A ressurgente política externa da Índia está entrelaçada com a “diplomacia econômica” e a “diplomacia conectiva”. A fim de combater as maciças estradas de terra fabricadas pela China na vizinhança imediata da Índia por meio de sua “política de ajuda ao comércio”, a Índia está engajando seus vizinhos com uma nova *Política de Vizinhança primeiro*.

## Nepal

A Índia compartilha uma rica história sociocultural com as *Madhes* de Terai, região do Nepal, por meio da qual as fronteiras longas, abertas e porosas não apenas fornecem direitos irrestritos de comércio, trânsito e movimento aos cidadãos nepaleses, mas também o tratamento “nacional” estabelecido pelo Tratado de Paz e Amizade de 1950. Desconfiando da posição dominante chinesa e da incerteza política no Nepal, “o governo indiano sempre considerou o Nepal como sendo o maior envelope de segurança da Índia em relação à China”, com alguns até considerando “o Nepal não como um encravado, mas como um litoral indiano” (Ojha 2015, tradução nossa). A Índia também nunca deixou de se esforçar em garantir que “Katmandu conduza uma política externa amplamente pró-Índia”; e nunca escondeu o fato de que “quer controlar a amplitude e profundidade das relações sino-nepalesas” (Dabhade e Pant 2004, 165, tradução nossa).

O Nepal, desde meados da década de 1990, testemunhou fases da monarquia, do maoísmo, do republicanismo, do constitucionalismo e da democracia. Consequentemente, as relações entre a Índia e o Nepal deterioraram-se “nas últimas duas décadas devido a desinformação, falta de comunicação e interesses políticos conflitantes de diferentes partidos políticos no Nepal” (Sahu 2015, tradução nossa). Aproveitando-se disso, a China intensificou sua aposta na região para alterar o equilíbrio de poder. A China considera que o Nepal “é uma parte vital de um círculo interno de segurança que não pode ser violado por nenhum poder global ou regional” (Dabhade e Pant 2004, 159,

tradução nossa). Portanto, para conquistar o Nepal, a China fez investimentos maciços em megaprojetos. O financiamento de infraestrutura com conotações culturais faz parte da política externa da China no Nepal. Sob esse plano, a China financiou vários projetos hidrelétricos e investiu 3 bilhões de dólares para converter Lumbini, o local de nascimento do Buda, em uma “zona cultural”. Em troca, o Nepal concordou em aderir à iniciativa OBOR, uma vez que foi considerada uma “ponte de trânsito” pela China para alcançar o sul da Ásia. Esses investimentos sem dúvida ajudaram a China a reduzir a dependência do Nepal em relação à Índia.

A China tem apoiado historicamente o Nepal em suas disputas com a Índia e, com a ajuda de sua máquina de propaganda, alimentou os sentimentos anti-Índia. Também é importante notar que, apesar da dura resistência da Índia, a China conseguiu melhorar seus laços de inteligência militares com o Nepal, aumentando assim as ansiedades da Índia. Não é de admirar que o poder econômico da China a tenha ajudado a alcançar seu objetivo de tornar o “Sul da Ásia um mercado potencial para seus produtos baratos e usar alguns dos países do sul da Ásia como pivôs para ajudar a estabelecer um equilíbrio regional de poder” (Sahu 2015, tradução nossa). No que diz respeito ao histórico indiano, vis-à-vis a China, a Índia mal cumpriu as promessas feitas no passado ao Nepal. Muitos projetos multiuso importantes estão paralisados a décadas. Ao deixar de cumprir tais megaprojetos cruciais, o governo indiano moldou a percepção nepalesa de que “a Índia promete e a China entrega”.

O MoU assinado entre a China e o Nepal na OBOR visa “fortalecer a cooperação em setores de conectividade, incluindo transporte de trânsito, sistemas logísticos, redes de transporte e desenvolvimento de infraestrutura relacionada” (Giri e Patranobis, 2017, tradução nossa). A abertura das quatro pistas duplas de 40,4 km na estrada estratégica do Tibete para a fronteira do Nepal em setembro de 2017 deixou a Índia preocupada, pois a estrada poderia ser usada para “propósitos civis e de defesa”, um movimento que, segundo especialistas chineses, permitirá que Pequim faça incursões para o sul da Ásia” (NDTV, 2017, tradução nossa).

Não se pode negar que o Nepal foi empurrado para a China pela Índia devido a sua falha na tomada de decisões. Em retaliação ao suposto bloqueio econômico de 2015 pelos manifestantes indianos Madhesi contra a recém-criada Constituição do Nepal, o Nepal assinou acordos com a China para importar produtos petrolíferos e acessar portos chineses numa tentativa de contornar a Índia e quebrar seu monopólio sobre o combustível do Nepal. A China aproveitou esta oportunidade, ao mesmo tempo em que insistia na reputação de não-interferência nos assuntos domésticos e convenceu o Nepal a aderir à iniciativa OBOR e colher os frutos do desenvolvimento. Não é de

se admirar que os erros e negligência da Índia tenham exacerbado seu problema no Nepal. Considerando a capacidade do Nepal de jogar bem o cartão da China, a Índia ofereceu-se para estender seu gasoduto natural, além do fornecimento mensal de combustível por estrada.

A fim de manter a influência no Nepal - um amortecedor natural entre as duas potências asiáticas, a China costurou discretamente a *Aliança de Esquerda*, composta por ex-rebeldes maoístas e comunistas moderados antes das eleições gerais de 2017. O resultado das pesquisas certamente refletiu o “fracasso da diplomacia indiana” pois o KP Oli, que deve ser o próximo primeiro-ministro a compartilhar relações frias com a Índia, já demonstrou sua inclinação pró-China e enfatizou a erosão da influência da Índia no país.

## Butão

O Butão às vezes tem sido chamado de “protetorado” da Índia, considerando o fato de que é o único vizinho imediato da China a não manter nenhum vínculo diplomático com ela. O fracasso em manter laços de grande escala com o Butão não se tornou apenas uma questão de prestígio para a China, mas também de sua agenda de cerco da Índia, pois ela não pode ser completa sem o Butão. Nesse contexto, o impasse entre o Exército indiano e o ELP chinês por 73 dias no Planalto Doklam do Butão pode ser considerado uma tentativa da China de levar o Butão a uma mesa de negociações, evocando o medo e estabelecendo a relação diplomática perdida. De acordo com o professor Phunchok Stobdan, “não é apenas a questão das fronteiras do Doklam. A coisa toda é sobre focar no Butão... para mudar o status quo ou criar uma rachadura entre a Índia e o Butão... esse é o verdadeiro jogo” (Ganapathy 2017, tradução nossa).

O Butão, considerado o mais próximo aliado da Índia, provou sua fidelidade ao não se juntar à iniciativa OBOR em contraste com todas as outras nações do sul da Ásia. No entanto, isso não significa que o Butão não tenha lugar para produtos chineses baratos, pois os mesmos estão disponíveis gratuitamente em todo o país. Apesar das limitações conhecidas, a China está tentando atrair o Butão através de seu *soft power*. Logo, iria “começar a financiar organizações não-governamentais e outros influenciadores dentro do Butão, como tem feito no caso do Nepal nos primeiros anos” (Dasgupta 2017, tradução nossa). Uma parte da sociedade butanesa quer manter relações com a China, mas a maioria da população ainda está desconfiada de influências externas na cultura local, lembrando o horror cometido pela China no Tibete depois de 1949.

No entanto, a relação íntima da Índia com o Butão baseia-se no “Tratado de Amizade de 1949”, através do qual a Índia mantém a sua influência sobre a política externa, a defesa e o comércio do Butão. Mas o Butão comunicou seus temores sobre o crescente desequilíbrio comercial e retrocessos nos projetos hidrelétricos prometidos pela Índia porque “vender energia hidrelétrica para a Índia e contribuir em seu crescimento econômico tem sido mantido como a principal salvação para os problemas econômicos do Butão” (Lamsang 2017, tradução nossa).

De acordo com o acordo Índia-Butão de 2006 sobre desenvolvimento hidrelétrico e protocolo adicional de 2009, a Índia concordou em instalar 10.000 MW de capacidade hídrica no Butão até 2020 e comprar todo o excedente de energia. Mas, em um grande revés para o Butão, a recusa do governo Modi em apoiar os “10 mil MW até 2020” pode ter grandes implicações no relacionamento da Índia com o parceiro mais confiável.

## Bangladesh

Embora a Índia tenha desempenhado um papel crucial na guerra de libertação do Bangladesh e partilhe um relacionamento saudável com o atual governo, Bangladesh desfruta de um relacionamento muito vibrante com a China vis-à-vis a Índia. A ajuda massiva da China para a modernização militar de Bangladesh, sua mediação bem-sucedida entre Bangladesh e Mianmar na questão da exploração de petróleo nas águas disputadas da Baía de Bengala e nas questões de infraestrutura e desenvolvimento portuário contribuíram para a eficácia do OBOR.

Neste contexto, o desenvolvimento do porto de Chittagong pela China é de imenso significado. Além disso, a China esperava projetar, construir e operar o primeiro porto marítimo de Bangladesh - Sonadia. No entanto, tem sido especulado que o trio da Índia, Japão e EUA pressionou o governo do Bangladesh para que deixasse o projeto Sonadia em favor do porto de Matarbari (a apenas 25 km ao norte de Sonadia). Para a troca deste projeto, foi oferecido a Bangladesh um lucrativo acordo pelo Japão com quatro usinas termoeletricas movidas a carvão e um terminal de GNL, pelo qual 80% do financiamento para o projeto seria cumprido pelo Japão em termos fáceis.

A crescente presença da China no Oceano Índico “causou aborrecimento diplomático, assim como o medo da hegemonia nas rotas marítimas”, enquanto a Índia temia que o projeto do porto de Sonadia fosse “o plano da China de se aproximar da Índia aumentando sua presença no Andaman e Ilhas Nicobar no Oceano Índico” (The Asian Age 2016, tradução nossa) sob

a estratégia do colar de pérolas. Bangladesh foi incapaz de resistir à pressão pois “a Índia esteve atrás do governo da AL (Liga Awami) em 2014 na questão das ‘eleições gerais questionáveis’” enquanto “os EUA desempenharam um papel importante em trazer de volta o xequê Hasina ao poder” e “Ela tem uma grande participação nos EUA”, considerando que os Estados Unidos são o “maior mercado de roupas prontas de Bangladesh, seu maior ganhador de divisas estrangeiras” (Ramachandran 2016, tradução nossa).

É importante notar que Bangladesh se tornou o segundo maior importador de armas da China depois do Paquistão. Em contraste, a Índia tem evitado constantemente o envolvimento de laços de defesa de alto nível com o Bangladesh. No entanto, a Índia estendeu uma nova Linha de Crédito (LoC) em 2017 para o montante de US \$ 4,5 bilhões, além dos dois anteriores, excluindo US \$ 500 milhões para compras de Defesa.

No que diz respeito à cooperação no setor de energia, o NTPC da Índia entrou em um acordo para fornecer eletricidade do Nepal e da Tripura, enquanto a Adani e a Reliance Power procuraram estabelecer usinas elétricas em Bangladesh. Além disso, a ONGC obteve os direitos para a exploração de gás em dois quarteirões da Baía de Bengala. A Índia também anunciou que vai arcar com o custo de colocar 131 quilômetros de oleoduto Indo-Bangla para a compra e venda de diesel de alta velocidade. Enquanto isso, a China perdeu o projeto de energia de Khulna para a Índia. O governo indiano mostrou sua prontidão para o financiamento de dívidas de projetos indianos em Bangladesh.

## Myanmar

Os investimentos da China em Mianmar cresceram dramaticamente desde 2005 devido a: tornar-se o maior consumidor mundial de recursos importados; falta de competidores para os ricos recursos naturais de Mianmar devido a sanções econômicas e; Localização estratégica de Mianmar. Os investimentos foram concentrados principalmente nos setores de energia hidrelétrica, mineração, petróleo e gás e desenvolvimento de infraestrutura. A China iniciou a construção do Projeto Hidrelétrico Myitsone (HEP) em 2009, mas logo foi suspenso pelo governo militar em 2011, devido à oposição interna e internacional sobre a questão do impacto ambiental e dos reassentamentos forçados.

A China negociou para obter o acesso preferencial ao porto de Kyaukpkyu que está sendo construído pelo consórcio chinês devido a seu significado geopolítico em troca da sucateada HEP Myitsone. O gasoduto Sino-M-

yanmar, que entrou em operação em abril de 2017, liga o porto de Kyaukpyu e Kunming, na província de Yunnan, contornando o Estreito de Málaca por onde passam os 80% de petróleo da China. Ele não só economiza cerca de “5.000 km de navegação para embarques para a China a partir da Índia”, mas o porto de Kyaukpyu faz parte da estratégia do colar de pérolas que “ajudaria o objetivo final da China de expansão naval na região” (Wong 2017, tradução nossa). Portanto, a China tem estado no comando em relação aos investimentos feitos contra a HEP Myitsone e aproveitou a situação para seu benefício estratégico a partir da localização estrategicamente colocada em Mianmar, na Baía de Bengala.

As relações bilaterais entre a Índia e Mianmar permaneceram em grande parte subdesenvolvidas, apesar de compartilharem o legado colonial comum sob o governo britânico e a fronteira terrestre de 1.643 km. A relação econômica entre os dois países tem sido prejudicada por “desafios logísticos”, “falta de políticas claras e consistentes em ambos os lados da fronteira” e “altas tarifas” impostas pela Índia, tornando-se “um mercado pouco atraente para os exportadores de Mianmar” (Zaw-Aung 2016, tradução nossa). No entanto, com a mudança no governo, a Índia aumentou seu engajamento com vistas a compensar o tempo perdido devido à sua política de engajar apenas um governo civil.

Espera-se que o envolvimento econômico entre os dois países aumente com a conclusão do Projeto de Transporte de Trânsito Multi-modal Kaladan, que abrange a rota marítima entre Kolkata e Sittwe. Embora este projeto tenha sido debatido em 2003 e o trabalho efetivo iniciado em 2010, ele foi adiado devido à alocação inadequada de fundos e falha no planejamento, com uma meta revisada para concluir o projeto até 2019. É importante ressaltar que a construção do porto de águas profundas em Sittwe pela Índia pode ser considerada uma resposta para contrabalançar o “eixo China-Paquistão”.

No entanto, o fracasso da Índia em progredir nos dois HEPs acordados em 2004 no rio Chindwin e Shwezaye foi desfeito por Mianmar em 2013, depois de ter sido adiado por vários anos. As negociações sobre o gasoduto Mianmar-Bangladesh-Índia, de 1.575 km, não deram frutos após a recusa de Bangladesh de permitir que a Índia transportasse gás de seu território. A “Estrada da Amizade Índia-Myanmar”, inaugurada oficialmente em 2001, também perdeu o rumo. O governo indiano, depois de 15 longos anos, propôs 1.360 km de ‘Rodovia Trilateral Índia-Myanmar-Tailândia’, com o novo prazo para sua conclusão em 2020. Está planejado estendê-la ainda mais para o Camboja, Laos e Vietnã. Formará o Corredor Econômico Leste-Oeste (EWEC) para impulsionar as trocas e o comércio na Área de Livre Comércio Índia-A-SEAN.



O levantamento das sanções dos EUA em Mianmar em 2016 proporcionou uma oportunidade de ouro para a Índia envolvê-la de maneira mais vigorosa e transformar os estados indianos no nordeste do país em “Porta de entrada para o Sudeste Asiático”. O desenvolvimento da infraestrutura na região poderia ter melhorado tremendamente a conectividade e promovido as trocas e o comércio. No entanto, os investimentos da Índia, bem como os projetos de infraestrutura, são afetados por atrasos devido à “falta de coordenação entre as diferentes agências implementadoras, monitoramento deficiente e restrições financeiras” (Ramachandran, 2016, tradução nossa) afetando negativamente a credibilidade da Índia entre os vizinhos.

## Sri Lanka

O Sri Lanka cultivou uma relação próxima com a China durante a década de presidência de Mahinda Rajapaksa, enquanto a Índia cedia sob a pressão doméstica da política de coalizão e não satisfaz suas expectativas no auge do conflito contínuo e brutal com os Tigres da Libertação de Tamil Elam (LTTE). A China invadiu a esfera de influência da Índia com o “apoio diplomático em uma época em que o Ocidente ameaçava sancionar Colombo por crimes cometidos em seu conflito com os separatistas Tamil” (Chazan, 2017, tradução nossa).

O fiasco da Índia sob o governo do Congresso ao lidar com sua política externa com o Sri Lanka forneceu uma janela de oportunidade para os chineses que de bom grado intervieram para preencher o vazio. De um lado, a China fornecia aviões de combate, armas antiaéreas e radares para o Sri Lanka e, do outro lado, apoiava o governo de Rajapaksa no Conselho de Segurança da ONU (CSNU). Em contraste, a política inconsistente da Índia de apoiar a ofensiva militar do Sri Lanka contra o LTTE, fornecendo cinco helicópteros Mi-17 e votando na resolução patrocinada pelos EUA contra ela no Conselho de Direitos Humanos da ONU em 2013, deixou perplexo o pequeno vizinho.

A China ofereceu seu apoio militar e diplomático ao Sri Lanka sob Rajapaksa ao formar um “componente fundamental da estratégia da China de “One Belt, One Road” de integrar a economia regional através do desenvolvimento de infraestrutura”, considerando o fato de que tanto o Porto de Hambantota quanto o de Colombo construídos pela China “ficam no meio das principais linhas de comunicação leste-oeste conectando a China aos principais exportadores de petróleo do Oriente Médio e da África” (Chowdhury 2016, tradução nossa). É importante notar que os projetos de desenvolvimento de infraestrutura do Sri Lanka fazem parte da estratégia Chinesa

do Colar de Pérolas, que visa estabelecer uma “presença naval no sul da Ásia, construindo portos e outras instalações em países amigos - incluindo Paquistão, Bangladesh e Mianmar”. Chazan 2017, tradução nossa).

A apreensão da Índia em relação à teoria do Colar de Pérolas realmente entrou em cena com o acoplamento de submarinos chineses no porto de Colombo em setembro de 2014, após o qual o Primeiro Ministro indiano, Narendra Modi, lembrou pessoalmente a Rajapaksa de que o “Acordo de 1987” entre as duas nações, de que “seus territórios não serão utilizados para atividades consideradas prejudiciais à unidade, integridade e segurança de cada um” (NDTV 2017 a, tradução nossa). Além disso, o Sri Lanka “foi obrigado a informar seus vizinhos sobre tais escalas portuárias sob um pacto marítimo”, mas “o mesmo submarino ressurgiu em Colombo em novembro, novamente sem aviso prévio a Delhi” (Smith, 2016, tradução nossa). Isto provou ser a “última gota nas relações da Índia com Rajapaksa”, pois a Índia “trabalhou nos bastidores para unir uma oposição fraturada e preparar o caminho para o governo de unidade do Presidente Maithripala Sirisena e do Primeiro Ministro Wickremesinghe” (Chowdhury 2016, tradução nossa).

O Presidente Sirisena, à frente do poder, logo percebeu que o Sri Lanka tinha pouco espaço para manobrar, já que mais de um terço da receita do governo foi destinada a empréstimos de desenvolvimento de infraestrutura de mais de “US \$ 64 bilhões ou 76% do PIB” (Chazan 2017, tradução nossa) a taxas de interesses comerciais. O Sri Lanka compreendeu o “modus operandi chinês”, pois era evidente que “a China empreendeu projetos financeiramente inviáveis no eleitorado do Presidente Rajapakse e empurrou o Sri Lanka para uma armadilha da dívida. O Sri Lanka foi obrigado a entregar o porto e a área industrial vizinha à China em troca de dívida” (Parthasarathy, 2017, tradução nossa). Para este exercício de apropriação de terras, a China prontamente forneceu empréstimos suaves de 2 bilhões de dólares para construir um porto de águas profundas e um estádio de críquete em Hambantota, juntamente com o segundo aeroporto internacional nas proximidades, no meio da selva.

A Índia propôs trabalhar com o atual governo do Sri Lanka com o objetivo de verificar as ambições geopolíticas da China em seu próprio quintal. A Índia pretende fazer investimentos nas usinas de energia, rodovias, ferrovias e ZEEs do Sri Lanka, juntamente com a infraestrutura de energia do porto de Trincomalee, envolvendo o desenvolvimento da “instalação de armazenamento de petróleo da Segunda Guerra Mundial” e o “porto natural mais profundo do sul da Ásia”. Essas iniciativas são de natureza estratégica e ajudarão a contrabalançar a influência chinesa e servirão aos interesses da Índia, assegurando de volta uma posição na região.

A oferta do porto de Trincomalee à Índia pelo governo do Sri Lanka foi um movimento para contrabalançar o “receio da Índia de que alguns desses projetos chineses algum dia possam ter implicações militares, o Sri Lanka atesta que eles não são parciais com nenhum país em particular quando se fala de investimento e está disposto a fazer negócios com uma ampla gama de potenciais pretendentes” (Shephard 2017, tradução nossa). Mesmo assim, o Sri Lanka tem tentado sustentar um “ato de equilíbrio” para manter a China a bordo e fortalecer as relações com a Índia também, porém pode ser difícil “encontrar um equilíbrio entre os interesses concorrentes da China e da Índia, enquanto se defende das preocupações domésticas sobre a colonização econômica” (Chazan, 2017, tradução nossa). A Índia também concordou em converter as estradas do Sri Lanka em rodovias e melhorar o setor de ferrovias com o melhoramento de estradas, além da construção de prédios e casas na área afetada pela Guerra Civil.

A mudança na dinâmica do poder no Sri Lanka, em janeiro de 2015, a pedido da Índia, começou a produzir alguns resultados frutíferos. Levando em consideração que a Índia não poderia ajudar muito o Sri Lanka a escapar da “gigantesca armadilha da dívida”, ela tem que simplesmente aceitar o fato de que o porto de Hambantota será operado por empresas chinesas. Ao contrário de Mianmar, a diplomacia indiana levou um tiro no braço quando o embaixador do Sri Lanka na China, embaixador Karunasena Kodituwakku, comentou: “O Sri Lanka informou muito categoricamente o investidor (chinês) de que não poderá ser usado para fins militares” (O Economic Times 2017a, tradução nossa). O Sri Lanka, atento aos protestos indianos em relação à proposta de venda de 20 hectares de terra na cidade de Colombo a uma empresa chinesa, mudou o contrato para um contrato de arrendamento de 99 anos, apesar dos chineses insistirem que seu interesse era comercial e não militar. A Índia obteve outro sucesso quando suas “intensas manobras diplomáticas” frustraram as tentativas do Sri Lanka de “assinar um acordo para comprar até 12 JF-17s co-desenvolvidos pelo Paquistão e pela China”, assim como a Índia também está tentando “vender seu próprio Tejas” para a nação insular do Oceano Índico estrategicamente localizada” (Chowdhury 2016, tradução nossa).

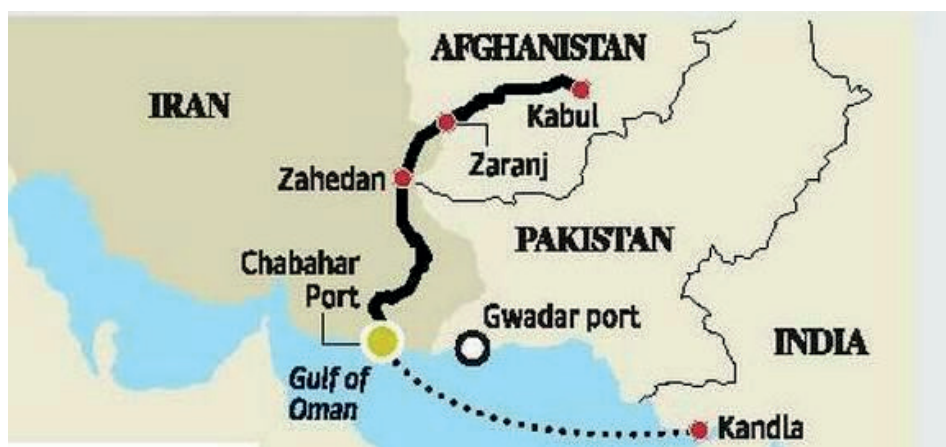
No entanto, é preciso reconhecer que a própria Índia precisa ser culpada pelo aumento da presença chinesa no Sri Lanka. O governo de Rajapaksa foi literalmente forçado pela Índia a adotar uma posição pró-China. A “falta de vontade da Índia em investir no Sri Lanka aparentemente fez com que ela perdesse a chance de desenvolver Hambantota” e os chineses “entraram e preencheram uma lacuna de investimento em infraestrutura que a Índia não conseguiu preencher após a conclusão da Guerra Civil do Sri Lanka. A Índia,

portanto, tem que aprender a viver com uma nova realidade geoestratégica, permitida pela inatividade indiana anterior, na qual a China tem uma presença significativa no IOR” (Garlick 2017, tradução nossa).

No entanto, a abordagem reorientada da Índia em relação ao Sri Lanka resultou em grandes resultados, mas ao mesmo tempo a Índia precisa garantir que seus projetos não sejam atrasados e sua boa vontade não seja perdida devido ao seu envolvimento nas políticas domésticas, assegurando ao mesmo tempo que os portos no Sri Lanka não são usados para fins militares pela China.

### Porto de Chabahar no Iran

O desenvolvimento do porto de Gwadar pela China no Paquistão aumentou a percepção da Índia sobre o seu envolvimento, forçando-a a construir um porto rival em Chabahar. Muitas vezes mencionado como “porta de entrada da Índia para a Ásia Central”, Chabahar é considerado um dos “locais de trânsito mais estratégicos” e “um Portão de Ouro” para os países da Comunidade dos Estados Independentes (CIS) e Afeganistão “(Roy 2012, tradução nossa). Ele não só ajuda a Índia a afirmar sua presença na região, mas também a competir por seus recursos e mercados, protegendo-se contra as “estratégias de contenção”. Ele permite que a Índia tenha acesso direto ao Afeganistão, enquanto o Paquistão está completamente afastado, o qual tem se recusado constantemente a fornecer rotas terrestres para os envios indianos ao Afeganistão e vice-versa.



Fonte: Sudhan (2014).

A natureza estratégica do porto de Chabahar pode ser destacada pelo fato de estar a meros 72 km a oeste do porto de Gwadar, financiado pela China, no Paquistão. A Índia pretende ligar o Chabahar à autoestrada Zaranj-Delaram, de 218 km de comprimento, construída por ela no Afeganistão, com um custo estimado de 100 milhões de dólares e ligá-lo à principal rede rodoviária circular do Afeganistão com ligação aos países da Ásia Central. Vincular os dois em um projeto do “Corredor Norte-Sul de Transporte Internacional (INSTC)” tem sido uma prioridade para a Índia e o Irã, pois fornecerá o trânsito de mercadorias através do Mar Cáspio para o Cáucaso, Ásia Central, Rússia e Norte da Europa.

A rivalidade entre Chabahar e Gwadar depende principalmente de dois fatores. Em primeiro lugar, “a probabilidade de uma presença militar chinesa e indiana (especialmente marinha) nesses portos aumentará a rivalidade sino-indiana no Oceano Índico” e, segundo, “há uma expectativa de que o porto de Chabahar diminuirá a importância do porto de Gwadar como um eixo de trânsito e rota para repúblicas da Ásia Central e Afeganistão” (Khalil, 2017, tradução nossa). Não obstante, pode-se sabiamente antecipar que o Paquistão pode permitir que a China, com quem sua amizade é “mais forte que o aço”, use Gwadar para fins militares contra a Índia, mas o Irã não permitirá o mesmo considerando seu próprio relacionamento saudável com a China.

## Corredor Internacional de Transporte Norte-Sul (INSTC)

A medida que a China avança com sua iniciativa OBOR, a Índia planeja combatê-la através do INSTC, que será um “corredor comercial multimodal de 7.200 km”, pelo qual as mercadorias viajarão por mar dos portos ocidentais da Índia até o porto de Bandar Abbas, no Irã e seguirão em frente por estrada e trilho para o norte através de Baku para Moscou e São Petersburgo. O transporte de produtos entre a Índia e a Rússia demora no mínimo 45 dias, pois ela passa pelo Mar da Arábia, Canal de Suez, Mar Mediterrâneo, Mar do Norte e Mar Báltico, enquanto a INSTC tem o potencial de reduzir o tempo de viagem entre Mumbai e St. Petersburg pela metade. Das três corridas a seco para testar a viabilidade do INSTC, duas em 2014 demonstraram que a nova rota era 30% mais barata e 40% menor do que a rota padrão seguida. O INSTC não apenas fornecerá à Índia um melhor acesso ao coração da Eurásia, mas também fornecerá uma alternativa ao CPEC.



Fonte: (Shephard, 2017 a).

## Vietnã

O Vietnã está na categoria “extensão da vizinhança indiana” e as relações entre as duas nações receberam um novo impulso em setembro de 2016, quando o primeiro-ministro indiano, Narendra Modi, visitou Hanói. Em uma tentativa de fortalecer ainda mais os laços, Preeti Saran, Secretário do MEA (Leste), observou: “O Vietnã é um importante parceiro estratégico da Índia e um pilar central da Política para o Leste da Índia; e as nossas prioridades de cooperação abrangem toda uma série de áreas, incluindo defesa e segurança, comércio e investimento, cooperação marítima, recursos energéticos, para nos integrarmos à comunidade da ASEAN e alavancar nossas interações nos fóruns regionais e internacionais” (Indian Express 2016, tradução nossa).

Após sua reunião com a contraparte vietnamita, “Modi anunciou um novo LoC de 500 milhões de dólares para produtos de defesa” além de “LoC de 100 milhões de dólares para o Vietnã para comprar quatro embarcações de patrulha offshore que estão sendo construídas nos estaleiros da Índia” (Joshi 2016, tradução nossa). Modi e sua contraparte vietnamita assinaram vários acordos nas áreas de saúde, segurança cibernética, construção naval e compartilhamento de informações navais. Curiosamente, o Vietnã demonstrou imenso interesse em adquirir o míssil de cruzeiro indiano “Brahmos”, enquanto a Índia concordou em “criar um Centro de Rastreamento e Imagem por Satélite no sul do Vietnã que fornecerá acesso a fotos de satélites de observação da Terra que cobrem a região, incluindo a China e o Mar da China Me-



ridional”, que poderiam “também ser utilizados para fins militares” (Miglani e Torode 2016, tradução nossa).

A cooperação da Índia com o Vietnã na exploração de petróleo e gás natural no Mar da China Meridional provocou a ira da China, por meio da qual ela a declarou “ilegal e inválida”. A China também acusou a Índia de “movimentos agressivos” e mencionou que os esforços do Vietnã e das Filipinas para atrair a Índia e o Japão na região “teriam pouco impacto, já que todos esses estados juntos dificilmente se igualariam à China na força e influência regionais, não conseguindo contrabalancear e conter a China” (Cheng 2011, tradução nossa).

Também é importante notar que o Vietnã é um dos países com os quais a China resolveu sua disputa pela fronteira terrestre, mas as ilhas de Spartley e Parcel são muito disputadas no Mar do Sul da China. No entanto, é bem conhecido que o Vietnã, em virtude de sua localização, gosta de “alavancar sua amizade com a Índia para compensar o poder crescente de seu vizinho do norte. Mas não tem ilusões de que possa “enfrentar” a China; a Índia é fraca demais para compensar o diferencial de poder e seu novo amigo, os Estados Unidos, não é confiável” (Joshi, 2016, tradução nossa). Neste contexto, vários relatórios surgiram afirmando que a China manteve um olhar atento sobre a visita do Primeiro Ministro indiano ao Vietnã como “Hanói também é um partido na disputa do Mar do Sul da China e (também) apostou em uma reivindicação de recursos energéticos marítimos e ricos para uso de suas águas” (The Indian Express 2016, tradução nossa).

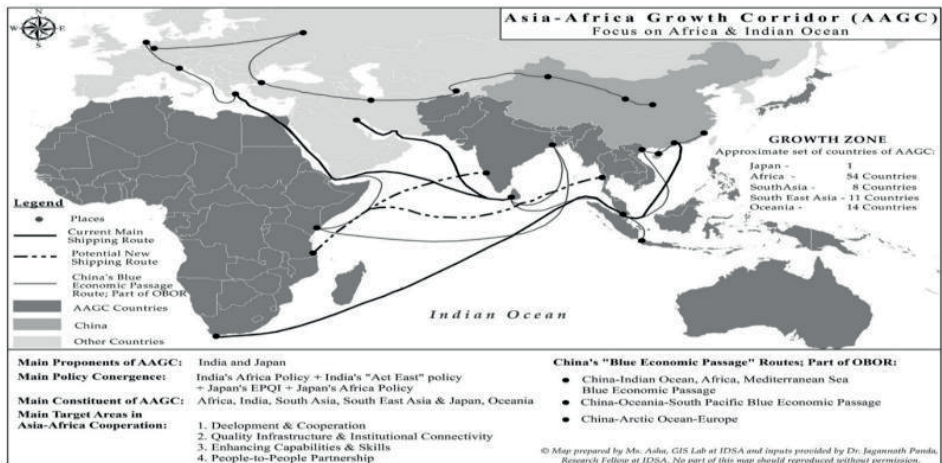
Enquanto a Gaskarth aplica isso à orientação do papel do Reino Unido, exercendo influência no sistema internacional de forma um tanto geral, isso é de grande utilidade para se concentrar nos interesses tangíveis do Reino Unido, neste caso no Atlântico Sul, e quais funções podem aprofundá-los.

## Corredor de crescimento Ásia-Africa (AAGC)

A ideia do Corredor de Crescimento Ásia-África (AAGC) foi cristalizada durante a visita do Primeiro Ministro indiano, Narendra Modi a Tóquio em novembro de 2016 e depois em 25 de maio de 2017, o ‘Documento de Visão’ foi lançado durante uma reunião com o ADB refletindo o crescente valor da África em termos econômicos e estratégicos para a Índia e o Japão. AAGC é um acordo de cooperação econômica Índia-Japão voltado para o desenvolvimento socioeconômico da Ásia e da África com o objetivo de contrabalançar o OBOR da China e fornecer uma alternativa benevolente com o Japão comprometendo até 200 milhões de dólares para a AGAC.

A AGCC será principalmente um corredor marítimo com uma tentativa de criar uma ‘região livre e aberta do Indo-Pacífico’ redescobrimdo antigas rotas marítimas e integrando a África com a Índia, Sul da Ásia, Sudeste Asiático, Leste Asiático e Oceania, complementando-as com infraestrutura de qualidade. “Permitirá que os países afro-asiáticos se industrializem e aumentem as exportações”, integrando “os programas existentes dos países parceiros” por serem “sensíveis às necessidades de crescimento equitativo e sustentável” nos programas de desenvolvimento baseados em “parceria igual, confiança mútua e cooperação” (Chaturvedi 2017, tradução nossa).

De acordo com o documento de visão da AAGC, o foco será: desenvolvimento e cooperação; infraestrutura de qualidade e conectividade digital e institucional; aprimoramento de capacidades e habilidades e; estabelecer parcerias entre pessoas. O objetivo primordial é aumentar o crescimento e a interconectividade entre e dentro da Ásia e da África.



Source: Panda (2017).

O anúncio da AAGC, que ocorreu poucos dias depois da recusa da Índia em participar da Conferência da OBOR, atraiu muitas comparações da AAGC com a iniciativa. No entanto, a AAGC difere em muitas frentes: 1) é uma iniciativa bilateral da Índia e do Japão, ao contrário da iniciativa unilateral da China; 2) AAGC adota uma abordagem consultiva na tomada de decisão que não tem sido o caso com a iniciativa OBOR da China; 3) AAGC dependeria de fundos para os governos, organizações privadas e internacionais, enquanto o financiamento da iniciativa OBOR é estritamente cumprido pelos bancos chineses. No entanto, o sucesso da AAGC dependerá apenas de em que medida “a Índia e o Japão podem impulsionar essa ideia em frente

ao BRI chinês. A Índia e o Japão precisam ter uma cooperação estruturada e pontual, tanto no contexto de África como na região do Oceano Índico, para que os objetivos pretendidos pela AAGC sejam um sucesso” (Panda 2017, tradução nossa).

## Conclusão

Xi Jinping, em virtude de ser o chefe do Partido Comunista da China, é o Presidente da República Popular da China (PRC) e também o Presidente da Comissão Militar Central, ou seja, o chefe dos militares. Sendo um nacionalista convicto, Xi “colocou a China em uma empreitada agressiva para intimidar seus vizinhos” enquanto intensificava suas reivindicações territoriais sobre a terra e também no mar, encorajando as forças armadas chinesas a “se prepararem para lutar e vencer guerras e ganhar guerra regional sob condições orientadas para TI” (Kuhn 2013, tradução nossa). Ao mesmo tempo, a fim de garantir que a China continue sendo uma potência econômica, Xi quer integrar a economia da China ao mundo por meio da iniciativa OBOR. Notavelmente, a China tornou-se mais assertiva no estabelecimento de relações com os vizinhos da Índia, fazendo com que os países instáveis respondam positivamente à iniciativa OBOR.

A Índia tem sérias reservas sobre as implicações da iniciativa OBOR devido a seus interesses estratégicos. A Índia considera que ela é “centrada na China” e um veículo da influência chinesa na região, considerando que os projetos são muito lucrativos para serem recusados. No entanto, os projetos unilaterais sob a iniciativa OBOR, anunciados pela China para os países em questão, funcionarão como uma “armadilha econômica”, como foi testemunhado no Sri Lanka. A desaprovação da Índia pelo OBOR tem sido principalmente relacionada à passagem do CPEC pelo PoK, que destaca claramente a insensibilidade da China à soberania indiana e às reivindicações territoriais. Isso certamente afetará a BCIMEC, considerando negativamente o desconforto da Índia à iniciativa OBOR. A Índia considera a iniciativa OBOR em termos geopolíticos e econômicos e, portanto, desejou discussões e consultas suficientes de antemão, mas não foi o caso. Da mesma forma, a Índia tem estado envolvida no diálogo bilateral com os países membros sobre os projetos de infraestrutura no âmbito do INSTC e da AAGC.

No entanto, o histórico da Índia na implementação de vários projetos de infraestrutura nos países vizinhos tem sido muito pobre devido à falta de recursos à sua disposição. Portanto, a Índia precisa primeiro melhorar seus recursos internos e sua conectividade; assumir maior responsabilidade na

ordem econômica emergente e transferir benefícios para outros países em desenvolvimento da região. A Índia anunciou vários projetos de conectividade no sul da Ásia e além, mas da perspectiva estratégica o projeto-chave seria o desenvolvimento das ilhas Andaman e Nicobar como um centro marítimo na Baía de Bengala, incluindo uma doca seca e instalações para construção de navios, juntamente com a instalação de exploração petróleo no porto do Sri Lanka Trincomalee. Afinal, a Índia promete seguir uma política de “vizinhos primeiro”.

O cerco da Índia pela China com uma assistência ativa do Paquistão não pode ser impedido, mas a Índia, como tem sido observado, está jogando bem suas cartas na diplomacia internacional. Ela protegeu com sucesso seus interesses no Butão, Bangladesh e Sri Lanka, mas definitivamente perdeu para a China no Nepal. O pior impasse militar entre a Índia e a China também chegou ao fim em Doklam.

Após recusar-se a juntar-se à OBOR, a Índia revelou os seus próprios planos para estabelecer conectividade com a Ásia Central, a Ásia Ocidental, a África e a Europa através do porto de Chahbahar, da INSTC e da AAGC. Além disso, o arquivamento do projeto portuário de Sonadia por Bangladesh e o uso do porto de Hambantota pelo Sri Lanka “servem como um lembrete para Pequim de que os poderes regionais e globais se oporão, talvez até mesmo substituirão os projetos de infraestrutura relacionados à OBOR por projetos próprios, caso os projetos chineses ameacem a segurança de seus rivais e outros interesses” (Ramachandran 2016, tradução nossa).

Com relação ao equilíbrio de poder no contexto do cerco da Índia pela China, a Índia buscou fortalecer suas parcerias estratégicas com o Japão e os EUA. No entanto, não se pode negar que as potências asiáticas e os EUA têm “cartilhas diferentes”, segundo as quais “os EUA querem um mundo unipolar, mas uma Ásia multipolar; a China procura um mundo multipolar, mas uma Ásia unipolar; e a Índia e o Japão desejam um mundo e uma Ásia multipolar” (Chellaney 2016, tradução nossa).

## REFERÊNCIAS

- Ahmad, Talmiz. 2016. “Who’s Afraid of One Belt One Road?”. *The Wire*. June 3, 2016. Available: <https://thewire.in/40388/one-belt-one-road-shaping-connectivities-and-politics-in-the-21st-century/>. Accessed on February 2, 2018.
- Aris, Stephen. 2016. *One Belt, One Road: China’s Vision of “Connectivity”*.

No. 195. September 2016. *ETH Zurich: CSS Analyses*.

Butt, Khalid Manzoor and Anam Abid Butt. 2015. "Impact of CPEC on Regional and Extra Regional Actors". *Journal of Political Science* 33: 23-44.

Callahan, William A. 2013. *China Dreams: 20 Visions of the Future*. Oxford: Oxford University Press.

Casarini, Nicola. 2016. "When All Roads Lead to Beijing. Assessing China's New Silk Road and its Implications for Europe". *The International Spectator* 51 (4): 95-108.

Chaturvedi, Sachin. 2017. "Asia Africa Growth Corridor Aims for People-Centric Growth Strategy". *Livemint*. September 14, 2017. Available: <http://www.livemint.com/Opinion/qTlogrWCa8OIqRW8mKvl9H/Asia-Africa-Growth-Corridor-aims-for-peoplecentric-growth-s.html/>. Accessed on April 8, 2018.

Chazan, Yigal. 2017. "India and China's Tug of War Over Sri Lanka". *The Diplomat*. May 23, 2017.

Chellaney, Brahma. 2016. "Toward Asian Power Equilibrium". *The Hindu*. October 9, 2016.

Chen, Dinding, and Jianwei Wang. 2011. "Lying Low No More? China's New Thinking on the Tao Guang Yang Hui Strategy". *China: An International Journal* 9 (2): 195-216.

Cheng, Dean. 2011. "China Grows More Belligerent, Unexpectedly". October 5, 2011. Available: <https://web.archive.org/web/20120425042026/http://defense.aol.com/2011/10/05/china-grows-more-belligerent-unexpectedly/?icid=related4/>. Accessed on April 7, 2018.

Chowdhury, Debasish Roy. 2016. "Exclusive: How China-Sri Lanka Relations Are Getting New Wings". *South China Morning Post*. December 3, 2016. Available: <http://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2051323/exclusive-how-china-sri-lanka-relations-are-getting-new-wings/>. Accessed on March 27, 2018.

Dabhade, Manish and Harsh V Pant. 2004. "Coping with Challenges to Sovereignty: Sino-Indian Rivalry and Nepal's Foreign Policy". *Contemporary South Asia* 13(2): 157-169.

Daniels, Rorry. 2013. "Strategic Competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the Risks of Infrastructure Development". *American Foreign Policy Interests* 35: 93-100.

Dasgupta, Saibal. 2017. "China Trying to Create Confusion before Elections in Bhutan, Building its Soft Power in the Kingdom, Say Experts". *The Times of India*. July 8, 2017.

- Djankov, Simeon. 2016. "The Rationale Behind China's Belt and Road Initiative". In: *Djankov, Simeon and Sean Miner (eds.) China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges*. Washington DC: Peterson Institute for International Economics.
- Du, Michael M. 2016. "China's 'One Belt, One Road' Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications. *The Chinese Journal of Global Governance* 2: 30-43.
- EIA. 2017. "More Chinese Crude Oil Imports Coming from Non-OPEC Countries". April 14, 2017. Available: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=30792/>. Accessed on January 28, 2018.
- Enright, Scott & Associates. 2016. One Belt One Road: Insights for Finland. January 2016. Hong Kong: Enright, Scott & Associates Ltd.
- Fallon, Theresa. 2015. "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia". *American Foreign Policy Interests*, 37 (3): 140-147.
- Ferdinand, Peter. 2016. "Westward ho—the China Dream and 'One Belt, One Road': Chinese Foreign Policy under Xi Jinping". *International Affairs* 92 (4): 941-957.
- Fernholz, Tim. 2018. "Eight Countries in Danger of Falling Into China's 'Debt Trap'". *Quartz*. March 7, 2018. Available: <https://qz.com/1223768/china-debt-trap-these-eight-countries-are-in-danger-of-debt-overloads-from-chinas-belt-and-road-plans/>. Accessed on April 20, 2018.
- Ganapathy, Nirmala. 2017. "China-India stand-off 'Has to do with Bhutan'". *The Strait Times*. July 28, 2017. Available: <http://www.straitstimes.com/asia/south-asia/china-india-stand-off-has-to-do-with-bhutan/>. Accessed on March 28, 2018.
- Garlick, Jeremy. 2017. "If You Can't Beat 'em, Join 'em: Shaping India's Response to China's 'Belt and Road' Gambit". *China Report*, 53 (2): 143-157.
- Giri, Anil and Sutirtho Patranobis. 2017. "Nepal, China Sign Framework Agreement on One Belt, One Road". *Hindustan Times*. May 13, 2017.
- Guo, Sujian. 2006. "Challenges and Opportunities for China's 'Peaceful Rise'". In: *Guo, Sujian. China's 'Peaceful Rise' in the 21st Century: Introduction*. New York: Ed. Routledge, 1-14.
- Hancock, Tom. 2017. "China Encircles the World with One Belt, One Road Strategy". *Financial Times*. May 4, 2017. Available: <https://www.ft.com/content/0714074a-0334-11e7-aa5b-6bbo7f5c8e12/>. Accessed on February 18, 2018.
- Iyer, Roshan. 2017. "Reviving the Camatose Bangladesh-China-India-Myan-



- mar Corridor". *The Diplomat*. May 3, 2017.
- Joshi, Manoj. 2016. "Vietnam Will Never Be for India What Pakistan is to China". *The Wire*. September 3, 2016. Available: <https://thewire.in/63871/vietnam-will-never-india-pakistan-china/>. Accessed on April 1, 2018.
- Khalil, Ahmad Bilal. 2017. "Pakistan and China: Don't Fear Chabahar Port". *The Diplomat*. January 31, 2017.
- Kuhn, Robert Lawrence. 2013. "Xi Jinping's Chinese Dream". *The New York Times*. June 4, 2013. Available: <http://www.nytimes.com/2013/06/05/opinion/global/xi-jinpings-chinese-dream.html/>. Accessed on January 16, 2018.
- Lamsang, Tenziang. 2017. "More than the Doklam Issue, Bhutan Worried About Hydropower Deficits". *The Indian Express*. July 30, 2017.
- Luft, Gul. 2016. *It Takes a Road: China's One Belt One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road*. Washington DC: Institute for the Analysis of Global Security.
- Malik, Hasan Yaser. 2012. "Strategic Importance of Gwadar Port". *Journal of Political Studies*, 19 (2): 57-69.
- Miglani, Sanjeev and Greg Torode. 2016. "India to Build Satellite Tracking Station in Vietnam that Offers Eye on China". *Reuters*. January 25, 2016. Available: <https://in.reuters.com/article/india-vietnam-satellite-china/india-to-build-satellite-tracking-station-in-vietnam-that-offers-eye-on-china-idINKCNoV3o9W/>. Accessed on April 1, 2018.
- Mitra, Devirupa. 2017. "Modi Criticises China's One Belt One Road Plan, Says Connectivity Can't Undermine Sovereignty". *The Wire*. January 17, 2017. Available: <https://thewire.in/100803/modi-criticises-chinas-one-belt-one-road-plan-says-connectivity-corridors-cant-undermine-sovereignty/>. Accessed on February 22, 2018.
- NDTV. 2017. "China Opens Highway to Nepal Via Tibet, Ready for Military Use If Needed". September 18, 2017. Available: <https://www.ndtv.com/world-news/china-opens-highway-to-nepal-via-tibet-ready-for-military-use-if-needed-1751776/>. Accessed on March 5, 2018.
- NDTV. 2017 a. "How China Reacted to Sri Lanka Blocking Its Submarine with Eye On India". May 12, 2017. Available: <http://www.ndtv.com/india-news/how-china-reacted-to-sri-lanka-blocking-its-submarine-with-eye-on-india-1692870/>. Accessed on March 25, 2018.
- Ojha, Hemant. 2015. "The India-Nepal Crisis". *The Diplomat*. November 27, 2015.

- Pan, Esther. 2006. *The Promise and Pitfalls of China's 'Peaceful Rise'*. April 14, 2006. New York: Council of Foreign Relations.
- Panda, Ankit. 2015. "Chinese State Firm Takes Control of Strategically Vital Gwadar Port". *The Diplomat*. November 13, 2017.
- Panda, Jagannath. 2017. *The Asia-Africa Growth Corridor: An India-Japan Arch in the Making?* No. 21. August 2017. Stockholm: Institute for Security and Development Policy.
- Pant, Harsh V and Ritika Passi. 2017. "India's Response to China's Belt and Road Initiative: A Policy in Motion". *Asia Policy* 24: 88-95.
- Qinqin, Peng and Denise Jia. 2017. "China State Banks Provide Over \$400 Bln of Credits to Belt and Road Projects". *Caixin*. May 11, 2017. Available: <http://www.caixinglobal.com/2017-05-12/101089361.html/>. Accessed on February 1, 2018.
- Rahman, Saif Ur and Zhao Shurong. 2017. "Analysis of Chinese Economic and National Security Interests in China Pakistan Economic Corridor (CPEC) under the Framework of One Belt One Road (OBOR) Initiative". *Arts and Social Sciences Journal* 8 (4): 1-7.
- Ramachandran, Sudha. 2016. *China's Sinking Port Plans in Bangladesh*. 16 (10). June 21, 2016. Washington DC: The Jamestown Foundation.
- Roy, Meena Singh. 2012. "Iran: India's Gateway to Central Asia". *Strategic Analysis* 36 (6): 957-975.
- Sahu, Arun Kumar. 2015. "Future of India-Nepal Relations: Is China a Factor?". *Strategic Analysis* 39 (2): 197-204.
- Saran, Ambassador Shyam. 2015. *What Does China's Global Economic Strategy Mean for Asia, India and The World?* No. 35. October 2015. Delhi: Institute of Chinese Studies.
- Shephard, Wade. 2017. "India Tells Sri Lanka: You Can Take Your Port and Shove It". *Forbes*. June 28, 2017. Available: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/01/21/india-tells-sri-lanka-take-your-trincomalee-deep-sea-port-and-shove-it/#34dd66e15f88/>. Accessed on March 28, 2018.
- Silkroutes.net. 2017. Available: <http://www.silkroutes.net/SilkRoadMaps/PictureMapRoutes.jpg/>. Accessed on January 6, 2018.
- Smith, Jeff M. 2016. "China and Sri Lanka: Between a Dream and a Nightmare". *The Diplomat*. November 18, 2016.
- Sudhan, Tanweer. 2014. "Pak China Economic Corridor". February 22, 2014. Available: <https://www.slideshare.net/Tanweersudhan/tanweer-31509945/>. Accessed on February 22, 2018.

- Taneja, Pradeep. 2017. "Why India Missed China's Belt and Road Summit". May 15, 2017. Available: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpret-er/why-india-missed-china-s-belt-and-road-summit/>. Accessed on February 20, 2018.
- The Asian Age. 2016. "Bangladesh Scraps China Proposed Deep Seaport". February 10, 2016. Available: <https://dailyasianage.com/news/10496/bangladesh-scraps-china-proposed-deep-seaport/>. Accessed on March 8, 2018.
- The Economic Times. 2017. "China's New Super Weapon Against India: Neighbourhood Debt Traps". March 14, 2018.
- The Economic Times. 2017 a. "Chinese Military will not be Permitted at Hambantota Port". February 4, 2017.
- The Indian Express. 2016. "PM Modi's Visit to Vietnam Kicks off with Defence, Trade as Top Agendas". September 2, 2016.
- UNESCO. 2017. 'About the Silk Road'. Available: <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road/>. Accessed on January 6, 2018.
- US Department of State. 2011. "New Silk Road Ministerial: Fact Sheet". September 22, 2011. Available: <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/ps/2011/09/173765.htm/>. Accessed on January 6, 2018.
- Villafuerte, James, Erwin Corong and Juzhong Zhuang. 2016. The One Belt, One Road Initiative: Impact on Trade and Growth. Conference Paper. June 16, 2016. *19th Annual Conference on Global Economic Analysis*, Washington DC: The World Bank.
- Wang, Zhikai. 2018. "Belt and Road Strategy". In: Rosefelde, Steven et al. (eds.) *The Unwinding of the Globalist Dream: EU, Russia and China*. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pvt. Ltd.
- Weinland, Don. 2017. "China Warned of Risk to Banks from One Belt, One Road Initiative". *Financial Times*. January 26, 2017. Available: <https://www.ft.com/content/6076cf9a-e38e-11e6-8405-9e5580d6e5fb?mhq-5j=e4/>. Accessed on February 2, 2018.
- Wong, Catherine. 2017. "Myanmar's Changing Ties with China: Five Things you should Know about China-Backed Port in Myanmar". *South China Morning Post*. May 9, 2017. Available: <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2093581/five-things-you-should-know-about-china-backed-port/>. Accessed on March 25, 2018.
- Zaw-Aung, Shine. 2016. "Myanmar-India Relations – Trade and Economic Perspectives". December 10, 2016. Available: <http://www.mizzima.com/business-opinion/myanmar-india-rela->

tions-%E2%80%93trade-and-economic-perspectives/. Accessed on March 14, 2018.

Zicheng, Ye. 2011. *Inside China's Grand Strategy: The Perspective from the People's Republic*. Lexington: The University Press of Kentucky

Zimmerman, Thomas. 2015. *The New Silk Roads: China, the US, and the Future of Central Asia*. New York University: Center on International Cooperation.

## RESUMO

A iniciativa OBOR da China, frequentemente chamada de ‘Nova Rota da Seda’, é baseada na épica visão do Presidente Xi Jinping em fazer a China “grande de novo” revivendo a Rota da Seda dos tempos antigos. Essa iniciativa visa engajar economicamente a Eurásia através da criação de uma rede de infraestrutura. Com relação a isso, esse artigo procura entender a geopolítica por trás da recusa indiana em fazer parte da OBOR e a resposta estratégica para opor o maior esforço econômico da era contemporânea mas que é considerado pela Índia uma armadilha da dívida.

## PALAVRAS-CHAVE

OBOR; China; Índia; Rota da Seda.

*Recebido em 27 de abril de 2018.*

*Aprovado em 21 de julho de 2018.*

*Traduzido por Fernanda Gomes Carvalho*