

As Relações União Europeia-China: O Impacto da Nova Rota da Seda

Joana de Sousa Ribeiro Alexandre e Barros Silva

Dissertação em Ciência Política e Relações Internacionais
Especialidade em Globalização e Dinâmicas Regionais

Versão corrigida e melhorada após defesa pública

Novembro, 2020

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Teresa Rodrigues e coorientação da Professora Doutora Carla Fernandes

Aos meus avós

RESUMO

As modificações dos atores internacionais têm imprimido novas dinâmicas regionais, sobretudo na condução das suas políticas externas. Neste quadro, o contexto das relações entre a União Europeia (UE) e a República Popular da China (RPC) não está alheio às alterações referidas e revela-se especialmente importante se considerarmos que falamos de duas das maiores economias globais atuais. A afirmação internacional da RPC, nos últimos anos, tem sido objeto de estudo de inúmeros académicos e investigadores das mais variadas áreas. A sua condição demográfica, geográfica, política, militar e, mais recentemente, económica, tem impulsionado o interesse sobre a sua ação e posição no sistema internacional. Neste sentido, o lançamento do projeto de cooperação internacional *Belt&Road Initiative (BRI)* por parte do governo de Pequim, em 2013, aumentou quer esse interesse, quer as expectativas em relação àquele que será o seu desempenho no contexto internacional. Paralelamente a isto, num quadro de redefinição do equilíbrio internacional e de procura de estreitamento de laços com parceiros estratégicos, a União Europeia apresenta-se como um ator global cuja relação com a RPC tem conhecido momentos de proximidade e afastamento ao longo dos anos. Não obstante, o entendimento entre as partes tem subsistido até hoje, tanto que são múltiplos os países europeus que integram o projeto chinês para o novo século, dinamizando assim as relações entre a UE e a RPC. Deste modo, o objeto desta investigação passa pela análise do impacto da BRI nas relações entre a União Europeia e a República Popular da China, atendendo à evolução das relações entre ambos nos últimos vinte anos. Depois de uma crise económica, em 2008, que assolou praticamente todos os Estados-membros da UE, Pequim prosseguiu a sua estratégia externa orientada para ocidente, ao mesmo tempo que Bruxelas procurou estreitar e dinamizar parcerias estratégicas com outros atores regionais, onde se insere a República Popular da China. Através da análise das relações UE-China durante as últimas duas décadas, avaliamos a evolução da relação após o lançamento da BRI, em 2013, tendo como propósito da nossa análise a compreensão da influência do projeto chinês no relacionamento entre os atores.

PALAVRAS-CHAVE: União Europeia, República Popular da China, Belt&Road, Cooperação Internacional.

ABSTRACT

The changes made by international actors have created new regional dynamics, especially in the conduct of their foreign policies. In this context, the scope of relations between the European Union (EU) and the People's Republic of China (PRC) it is related to the aforementioned changes and proves to be especially important if we consider that we are talking about two of the recent largest global economies. The international statement of the People's Republic of China in recent years has been the subject of study by countless academics and researchers from the most varied areas. Its demographic, geographical, political, military and, more recently, economic condition, has increased interest in its action and position in the international system. In this sense, the launch of the international cooperation project Belt & Road Initiative by the government of Beijing, in 2013, increased both interest and expectations regarding what will be the performance of the PRC in the international context. Parallel to this, in a framework of redefining the international balance and seeking to strengthen ties with strategic partners, the European Union presents itself as a global actor whose relationship with the PRC has known moments of proximity and distance over the years. Nevertheless, the understanding between the parties has persisted until today, so much that there are multiple European countries that are part of the Chinese project for the new century, thus boosting relations between the EU and the PRC. The object of this investigation is to analyze the impact of BRI on relations between the European Union and the People's Republic of China, taking into account the evolution of relations between both, over the past twenty years. After an economic crisis in 2008, which affected virtually all EU member states, Beijing continued its external strategy oriented towards the west, while Brussels sought to strengthen and boost strategic partnerships with other regional actors, where PRC is included. Through the analysis of EU-China relations over the past two decades, we observed the evolution of the relationship after the launch of BRI in 2013, with the purpose to analyze and understand the influence of the Chinese project on the relationship between the actors.

KEYWORDS: European Union, People's Republic of China, Belt & Road, International Cooperation.

ÍNDICE

Índice de Tabelas	6
Índice de Figuras.....	6
LISTA DE ABREVIATURAS.....	7
INTRODUÇÃO.....	8
Capítulo I - ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO	12
Capítulo II - A RELAÇÃO UE-CHINA NO INÍCIO DO SÉCULO XXI	19
1.1. Do estabelecimento de relações diplomáticas à Parceria Estratégica	21
1.2. O período da “lua de mel” da relação (2003-2004)	23
1.3. O período do arrefecimento da relação e a crise do euro (2005-2008).....	33
1.4. O período da normalização da relação (2009-2013).....	45
Capítulo III. A NOVA ROTA DA SEDA	55
3.1. A origem da Rota da Seda.....	60
3.2. A Nova Rota da Seda	61
3.2.1. Rota da Seda Terrestre	69
3.2.2. Nova Rota da Seda Marítima do Século XXI.....	78
Capítulo IV. A RELAÇÃO UE-CHINA 2013-2018.....	88
4.1. A relação UE-China pós 2013	89
4.1.2. Investimento chinês na UE.....	99
4.2. A Nova Rota da Seda na Europa.....	104
CAPÍTULO V. CONSIDERAÇÕES FINAIS	116
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	128

Índice de Tabelas

Tabela 1. Comércio de bens entre a UE e a China e o resto do mundo	44
Tabela 2. Investimento da COSCO no Porto do Pireu entre 2008 e 2016	48
Tabela 3. Compromissos assumidos por Estados-membros da UE no âmbito da Nova Rota da Seda	113

Índice de Figuras

Figura 1. Mapa da Iniciativa Uma Faixa e Uma Rota	63
Figura 2. Os seis corredores económicos da Faixa e Rota – Componente Terrestre e Marítima	66
Figura 3. Corredores económicos do programa CAREC.....	71
Figura 4. Corredores Económicos Terrestres da Nova Rota da Seda	73
Figura 5. Rota da Seda Marítima do Século XXI	83
Figura 6. Distribuição por setor do IDE chinês nos países da UE entre 2000 e 2015	100

LISTA DE ABREVIATURAS

ADBC – Agricultural Development Bank of China
AIIB – Asian Infrastructure Investment Bank
APC – Acordo de Parceria e Cooperação
ASEAN – Association of Southeast Asian Nations
BERD – Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento
BIRD – Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
BRI – Belt&Road Initiative
CDB – China Development Bank
CEE – Comunidade Económica Europeia
CSCAP – Council for Security Cooperation in the Asia Pacific
EEM – Estatuto de Economia de Mercado
EUA – Estados Unidos da América
EXIM – Export-Import Bank of China
FOCAC – Fórum para a Cooperação China-África
IDE – Investimento Direto Estrangeiro
OBOR – One Belt, One Road
OCX – Organização de Cooperação de Xangai
OMC – Organização Mundial do Comércio
ONU – Organização das Nações Unidas
PCC – Partido Comunista Chinês
PIB – Produto Interno Bruto
RPC – República Popular da China
SOE – State-Owned Enterprises
UE – União Europeia

INTRODUÇÃO

Na última década do século XX, depois de uma Guerra Fria que durou quase meio século, o mundo despertou para um novo paradigma internacional, onde a unipolaridade dos Estados Unidos da América (EUA) ganhou espaço.

Ao mesmo tempo, marcada por duas grandes guerras mundiais, a Europa caminhou no sentido da integração e da cooperação entre os Estados, procurando fomentar um ambiente de tranquilidade e paz no continente. Neste âmbito, a antiga Comunidade Económica Europeia (CEE) chega ao início do século XXI já como União Europeia, ampliada para 15 Estados-membros, passando mais tarde a 28, e enquanto ator económico global incontornável. No mesmo espaço de tempo, a República Popular da China sofreu, também, alterações e transformações terminantes, principalmente a nível económico e no que se refere à sua política externa, o que a conduziu a um patamar de relevo na esfera da política mundial.

A União Europeia e a República Popular da China configuram, assim, dois atores preponderantes no âmbito das relações internacionais no início do novo século, tidas como potências económicas promissoras, espaços geopolíticos complexos e dinâmicos e protagonistas do multilateralismo crescente na conjuntura internacional.

Não obstante os avanços obtidos na relação entre a UE e a RPC desde o estabelecimento de relações diplomáticas entre ambos, em 1975, é em 2003 que, depois de publicados documentos estratégicos específicos pelas duas partes, se inicia um novo ciclo na relação, no qual os atores se reconhecem reciprocamente como parceiros estratégicos.

Dez anos depois, em 2013, o Presidente da RPC, Xi Jinping, anuncia um ambicioso projeto de desenvolvimento e cooperação que propõe a conexão da China ao continente europeu e a outros espaços regionais, através de ligações terrestres e marítimas com infraestruturas disponíveis e capazes de possibilitar uma maior mobilidade de pessoas e bens. O projeto, que recupera algum simbolismo e imaginário

da antiga Rota da Seda chinesa¹, foi primeiramente chamado *One Belt, One Road* (*OBOR*²), *Uma Faixa, Uma Rota*, em português, sendo atualmente conhecido como *Belt&Road Initiative*.

A afirmação internacional da RPC nos últimos anos tem sido objeto de estudo de inúmeros académicos e investigadores das mais variadas áreas. A sua condição demográfica, geográfica e, mais recentemente, económica, tem aumentado o interesse de cada vez mais atores regionais e internacionais. Neste seguimento, o anúncio do projeto BRI, por Pequim, em 2013, aumenta quer o interesse, quer as expectativas em relação àquele que será o desempenho da China no contexto internacional.

Paralelamente, num quadro de redefinição do equilíbrio internacional e de procura de estreitamento de laços com parceiros estratégicos, a União Europeia apresenta-se como um ator global cuja relação com a China tem conhecido momentos de proximidade e afastamento ao longo dos anos. Contudo, o entendimento entre as partes tem subsistido até hoje, tanto que são múltiplos os países europeus que integram o projeto chinês de estabelecimento de corredores comerciais entre a Ásia, a África e a Europa, dinamizando assim as relações entre a UE e a China.

Atendendo à natureza e ao propósito transformador deste projeto, a relação UE-China pode, novamente, experimentar alterações várias e diversas. Desta forma, a Nova Rota da Seda poderá ser um elemento fundamental no aprofundamento da parceria já estabelecida entre os atores ou, longe disso, não constituir qualquer alteração ou, até mesmo, levar a um período de arrefecimento na relação.

A inicial Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), criada em 1952, com 6 Estados-membros, evoluiu, na sua ação e em dimensão, durante a última metade do século XX, para a sua configuração atual de 27 Estados-membros, designada hoje por União Europeia (União Europeia 2016a). Uma união económica e política, a UE é uma

¹ A antiga Rota da Seda diz respeito à combinação entre as rotas por terra e mar que atravessavam a Eurásia e ao longo das quais eram feitas trocas de seda e de muitos outros bens entre pessoas de todo o mundo. Embora durante muito tempo estas rotas não tivessem um nome específico, em meados do século XIX passaram a ser designadas, pelo geólogo alemão Baron Ferdinand von Richthofen, por *Die Seidenstrasse* – A Rota da Seda (UNESCO 2020).

² “*One Belt, One Road*”, em português “*Uma Faixa, Uma Rota*”, refere-se, de acordo com Lanjian e Wei (2015), a uma estratégia de expansão económica, através do estabelecimento de uma rede comercial, energética e de conectividade, que contempla duas vertentes, a saber, Rota da Seda Terrestre (*One Belt*) e Rota da Seda Marítima (*One Road*), lançada pelo presidente chinês Xi Jinping, em 2013, e que mais recentemente foi renomeada *Belt&Road Initiative* (BRI). Por esta razão, neste trabalho tomaremos a designação BRI.

instituição única no mundo, com características próprias, cobrindo uma área próxima de 4 milhões de km², que contém cerca de 446 milhões de pessoas (European Union 2020) e com um PIB estimado em 17 282 milhões de USD (United States Dollar) (Banco Mundial 2020). Para compreendermos o impacto que a UE tem na economia mundial, atente-se no valor das suas exportações e importações que a tornam numa das maiores potências comerciais do mundo. Além disto, a UE enverga também o título de maior mercado único do mundo, onde consumidores e investidores tiram partido de um sistema simplificado, com livre circulação de pessoas, capitais, bens e serviços (União Europeia 2016a). Ademais, a UE caracteriza-se pelo seu forte pendor democrático, agitando a bandeira das liberdades fundamentais e do Estado de Direito, procurando promover a estabilidade e a paz no espaço europeu e além deste (União Europeia 2016b). Depois de duas guerras mundiais amplamente disputadas no seu território, que devastaram populações, territórios e economias, a Europa encontra no projeto europeu, e na sua manutenção, o maior período de paz e prosperidade da sua história. Por estas razões e pelas suas características próprias, a UE é hoje um ator ímpar na conjuntura internacional.

Por outro lado, a China, que nas palavras de Lucian Pye (cit. por Marshall 2016), “é uma civilização a fazer de conta que é uma nação”, é hoje uma área onde se regista uma das maiores taxas de densidade populacional do mundo. De acordo com o Banco Mundial, estima-se que o país tenha uma densidade populacional de cerca de 148 pessoas por km² (World Bank 2020), contudo ao observarmos a densidade populacional nas zonas costeiras, coincidentes com as zonas mais industrializadas e desenvolvidas e com as maiores zonas urbanas da China, como por exemplo Xangai, os números aumentam substancialmente, podendo chegar às 3800 pessoas por km² (World Population Review 2020). Esta potência nuclear com múltiplas fronteiras, situada na orla oeste do Pacífico, abriga cerca de 1 400 milhões de pessoas (United Nations 2019). A RPC, localizada na parte oriental do continente asiático, cobre uma massa territorial enorme, de cerca de 9,6 milhões de km², que chegam quase aos 13 milhões de km² se contabilizarmos as águas territoriais, a zona económica exclusiva e a plataforma continental (The State Council The People’s Republic of China 2014). Tendo sido uma potência terrestre desde sempre, a China expõe hoje, sem rodeios, as suas pretensões

no que concerne à sua transformação, de igual modo, numa potência naval (Erickson e Goldstein 2012). Apoiante confessa do multilateralismo, é hoje membro relevante de diversas Organizações Internacionais, como o Fundo Monetário Internacional (FMI), a Agência Internacional da Energia (AIE) e a Organização Mundial do Comércio (OMC). Paralelamente a isto, a RPC elevou a sua ação multilateral criando outras instâncias internacionais como o Fórum para a Cooperação China-África (FOCAC) e a ASEAN Plus Three (Association of Southeast Asian Nations Plus Three), estando também envolvida na criação de outras instâncias como o Fórum para a Cooperação Económica e Comercial entre China e os Países de Língua Portuguesa, comumente designado Fórum Macau, a Organização de Cooperação de Xangai (SCO), e o Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP). Economicamente, a República Popular da China é, atualmente, a segunda maior economia mundial, apenas atrás dos Estados Unidos da América. De acordo com o Banco Mundial, desde o final da década de 1970, coincidindo com as reformas económicas implementadas no país, *“o crescimento do PIB atingiu em média quase 10% ao ano e mais de 850 milhões de pessoas foram retiradas da pobreza”* (World Bank 2019b). Apesar das notáveis taxas de crescimento da economia do país nas últimas décadas, a RPC continua a encontrar alguns desafios económicos, por exemplo ao nível da distribuição da riqueza pela sua população (World Bank 2019b). Na verdade, em 2018, a RPC, que pertence também ao restrito grupo de países que constituem os cinco membros-permanentes do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas, apresentou um PIB estimado em 13 608 milhões de USD (United States Dollar) (World Bank 2020). Por isto, também a China se apresenta hoje como um ator incontornável do enredo da política internacional.

Capítulo I - ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

A ordem internacional sofreu recentemente mudanças significativas em vetores diversos e distintos. De facto, além das novas ameaças que os Estados enfrentam, dos inúmeros avanços tecnológicos a que assistimos diariamente, dos quais destacamos a utilização da internet pelo cidadão comum que veio, mais do que tudo, encurtar distâncias e polarizar a informação, da proliferação de atores não estatais ao próprio realinhamento na hierarquia das potências, verificamos que o mundo mudou sob muitos aspetos. Nesta ótica, o desenvolvimento da relação entre a China e a União Europeia, não imune às alterações registadas na conjuntura internacional, obedece a uma dinâmica própria e, de acordo com Garlick (2013), *“nem sempre progrediu sem problemas, desde o seu início oficial em 1975”*. Os incidentes na praça de Tiananmen, já no fim da década de 80, viriam arrefecer o relacionamento, culminando num embargo de armas à China imposto pela UE. Apesar disso, o caminho do entendimento mútuo viria a ser retomado posteriormente e, como refere Mingjiang Li (2009), desde meados da década de 90 que a relação se *“tem mantido estável e em constante crescimento”*

Segundo Shambaugh, desde esse período que a abordagem da UE à China tem sido pautada, essencialmente, por três domínios: um de “segurança e política externa, um segundo de direitos humanos e Estado de direito e por último, o domínio que envolve as questões comerciais e económicas” (Shambaugh cit. por Garlick 2013). Por outro lado, a abordagem da China à UE incidiu, até quase à altura da crise económica de 2008, essencialmente sobre a atribuição do Estatuto de Economia de Mercado à China, o levantamento do embargo de armas imposto em 1989 e o estabelecimento de uma relação de confiança mútua e diálogo constante. É praticamente unânime entre académicos, como Jing Men (2008), Gustaaf Geeraerts (2013) ou David Shambaugh (Shambaugh et. al, 2007), que o estabelecimento da Parceria Estratégica, em 2003, revelou o desejo comum das partes de aprofundar a relação e diversificar os planos de cooperação.

A dinâmica em que a China tem procurado atuar, mais recentemente, no contexto internacional está muito vinculada ao multilateralismo que tem sido advogado, de resto,

também pela UE. Na senda de Lodge e Carpenter (2011), multilateralismo refere-se a “*negociações e relações baseadas em interações de um Estado para muitos, em vez de interações de um Estado para outro*”. Estas negociações multilaterais, segundo os mesmos autores (2011) representam um mecanismo capaz de moderar, de alguma forma, as diferenças entre os Estados, mais do que enaltecê-las, o que poderá ser benéfico para a ordem internacional, no sentido em que privilegia o entendimento global entre diferentes partes de um todo. Neste contexto, a adesão e a própria atuação da China em diversas instâncias internacionais, como a Organização Mundial do Comércio, a Organização das Nações Unidas, ou organizações regionais multilaterais, atestam o seu compromisso para com a dinâmica de negociação e atuação referida. Isto tem particular importância no âmbito deste trabalho se atendermos a que, conforme referem Lodge e Carpenter (2011), o multilateralismo “*permite que todo tipo de relacionamento se desenvolva num benefício mútuo a vários níveis diferentes, (...) permitindo o surgimento de relações entre Estados em situações não ameaçadoras, de maneiras positivas*”, o que condiz com a narrativa da diplomacia chinesa nos últimos anos, como veremos.

No contexto deste trabalho, destacamos a alteração que o papel da China no contexto internacional imprimiu nos tempos mais recentes e o modo como se desenvolveu o seu relacionamento com a União Europeia desde o início do novo século, por forma a compreender o impacto que o seu projeto da Nova Rota da Seda tem na relação. A Nova Rota da Seda, em inglês *One Belt, One Road*, e mais recentemente renomeada *Belt & Road Initiative* (BRI), significa, conforme atesta Christina Müller-Markus (2016), uma “*alternativa chinesa ao modelo ocidental que dominava o mundo até agora*”. Embora tenham existido iniciativas semelhantes anteriormente, estimuladas por Pequim, que procuraram incentivar e promover o investimento chinês no estrangeiro, como a estratégia “*Going Out*”³, lançada em 1999, ainda sob a presidência de Jiang Zemin, de acordo com Ekman, Nicolas e Seaman (2017), o contexto em que a BRI é oficializada pelo governo chinês, em 2013, é substancialmente diferente.

³ A estratégia “*Going Out*” (*Zou chu qu*) refere-se, de acordo com Carla Fernandes, ao incentivo político e financeiro que, a partir de 2002, foi promovido e concedido pela liderança de Pequim às empresas chinesas no sentido de estas adquirirem participações de exploração no estrangeiro em setores identificados como prioritários pelo governo chinês (Fernandes 2013).

Consideram estes autores que, nessa data, a China reunia mais capacidades para apoiar o conceito por detrás do projeto e colocá-lo em prática e acreditam, além disso, que este projeto beneficia de *“melhor suporte diplomático e financeiro”* do que qualquer outra iniciativa empreendida pelo governo chinês (Ekman, Nicolas e Seaman 2017). Com efeito, de acordo com Gisela Grieger (2016) esta manobra estratégica chinesa, sob a forma da BRI, surge *“em resposta a um cenário geopolítico complexo no Leste, que a China associou à “incerteza”*. Assim, admitindo que o seu relacionamento com os EUA e o Japão, potências tradicionais naquela zona do globo, não poderia evoluir além de uma *“concorrência estrutural”* e percebendo a importância da sua periferia, no contexto das suas pretensões, *“a China optou por uma orientação estratégica para Oeste”* (Grieger 2016).

Este empreendimento de índole, sobretudo, económica envolve quase todos os países que compõem a União Europeia, desafiando a sua relação com os EUA que parecem, gradualmente, estar a perder a sua hegemonia política para Pequim. Em rigor, conforme afirma Müller-Markus (2016), parece ser um exemplo claro dessa realidade de facto de aliados tradicionais dos EUA no seio da UE, como o Reino Unido e a Alemanha, terem assinado documentos que oficializam a sua integração nesta iniciativa chinesa de desenvolvimento económico que é a Nova Rota da Seda.

Assim, o objeto de estudo deste trabalho centra-se na relação entre a União Europeia e a China, durante os últimos 15 anos, tendo sido definido enquanto problema de investigação o impacto que o projeto da Nova Rota da Seda tem no contexto da mesma.

A escolha do tema deste trabalho justifica-se, em primeiro lugar, pela relevância que ambos os atores, UE e China, ocupam hoje na ordem mundial vigente, representando dois dos maiores parceiros comerciais do mundo, o que se comprova pelo aumento exponencial do comércio UE-China na última década, bem como pelo facto de a Europa se ter tornado um destino preferencial para investidores chineses, razões que evidenciam a sua relevância no quadro das relações internacionais na atualidade. Nos últimos anos, embora mantendo ainda uma importância considerável a nível económico e militar, os EUA têm registado, progressivamente, alguma diminuição do seu espaço de influência que, conseqüentemente, fica disponível para outros atores.

O desafio à ordem unipolar instituída, naturalmente, após o fim da Guerra Fria, em 1991, e o apelo ao multilateralismo têm sido bandeiras de Pequim e de Bruxelas nos últimos anos, procurando uma reconfiguração da ordem mundial. Além disso, a própria relação entre a UE e a China constitui um objeto de estudo bastante rico e diverso que, ao mesmo ritmo do aumento da complexidade da relação, tem atraído diversos académicos e investigadores, como são exemplo Nicola Casarini, Frans-Paul Van der Putten, Paulo Duarte ou Jeremy Garlick. Além do peso que a parceria entre ambos representa, tendo em conta que respeita diretamente a cerca de um quarto da população mundial e onde está concentrada boa parte da riqueza global, também separadamente se destacam pela sua dimensão e particularidades.

Neste contexto, a questão principal a que este trabalho se dedica é: que impacto a Nova Rota da Seda está a ter na relação UE-China? Para responder a esta questão, foram definidas três perguntas derivadas, estabelecidas a partir dos objetivos secundários definidos para este trabalho: i) analisar a evolução da relação e a interação dos atores no período que antecede a implementação do projeto BRI; ii) esclarecer e compreender o que é o projeto BRI e, por último, iii) verificar quais são as alterações observáveis no relacionamento UE-China depois da implementação do respetivo projeto. Estes objetivos foram definidos de forma a conseguir atingir o objetivo principal deste trabalho: verificar o impacto que a Nova Rota da Seda está a ter na relação UE-RPC. Assim, a consecução do objetivo do trabalho implica a resposta às seguintes perguntas derivadas da pergunta principal de pesquisa;

1 - Como evolui a relação UE-China entre 2003 e 2013?

2 - O que é a Belt&Road Initiative?

3 - Como evoluiu a relação UE-China depois da implementação da BRI?

Estas questões serão respondidas ao longo dos capítulos do trabalho, procurando esclarecer pontos fundamentais que melhor elucidarão sobre a evolução mais recente da relação UE-China e que ajudarão a compreender de que modo e em que circunstâncias a Belt&Road Initiative está, ou não, a afetar o relacionamento. Desta forma, pretendemos obter uma visão mais esclarecida sobre a relação estratégica de dois atores de relevo na atual conjuntura internacional, onde se impõem aos Estados novas ameaças e desafios, onde o paradigma da distribuição de poder

toma novas configurações e onde as dinâmicas regionais se modificam ao ritmo da interdependência crescente entre os Estados.

No que respeita à delimitação temporal, este trabalho situa-se no período compreendido entre 2013-2018, sendo que para atingir o objetivo deste trabalho e perceber qual o impacto da Nova Rota da Seda chinesa na relação com a UE, teremos que recuar um pouco na relação, incidindo essencialmente no período 2003-2012. A escolha destas datas prende-se com momentos simbólicos da relação, nomeadamente 2003, ano em que é oficializada a Parceria Estratégica assumida entre a UE e a RPC e em que ambos os atores publicaram documentos estratégicos um sobre o outro, nomeadamente o documento “A maturing partnership: shared interests and challenges in EU-Europe relations (Updating of Commission communications of 1998 and 2001 on EU-China relations)”, publicado pela UE, e o livro branco “China’s EU Policy Paper”, publicado pelo governo chinês. No que toca ao período de análise, 2013 é o ano em que é oficializada a Belt&Road Initiative, um projeto lançado pelo governo chinês de desenvolvimento regional, assente na cooperação entre Estados, com o objetivo de estabelecer corredores energéticos e de transporte de pessoas e bens entre os continentes europeu, asiático e africano.

Por outro lado, 2018 marca, entre outros, o 15º aniversário da Parceria Estratégica Global China-UE, o 20º aniversário da Cimeira China-UE, o Ano do Turismo UE-China e, por último, o lançamento pela RPC do terceiro livro branco para a UE, intitulado “China's Policy Paper on the European Union”(Xinhua 2014).

De entre as escolas de pensamento das Relações Internacionais, será adotada neste trabalho uma abordagem de matriz neoliberal, de acordo com os princípios da interdependência entre os Estados, de acordo com as teses neoliberais de Joseph Nye e Robert Keohane.

O raciocínio utilizado corresponde a um processo indutivo, cuja lógica assenta na identificação e observação de factos particulares que, quando relacionados, deverão levar à constituição de generalizações que permitam elaborar uma teoria (Santos e Lima 2016). Relativamente à abordagem adotada para a estratégia de investigação do trabalho, considerando que a utilização conjugada de estratégias de investigação quantitativas e qualitativas é admissível e desejável, conferindo maior validade à

investigação, combinando as vantagens de ambas e amplificando as suas potencialidades, optou-se pela adoção de uma estratégia de investigação mista (Santos e Lima 2016).

Atendendo ao objeto de estudo deste trabalho, centrado nas relações entre a União Europeia e a China, durante os últimos 15 anos, e ao problema de investigação definido, o impacto que o projeto da Nova Rota da Seda tem neste contexto, optou-se pelo desenho de pesquisa utilizado em pesquisa histórica. Este desenho de pesquisa é coerente com uma abordagem que incide, essencialmente, em três fases distintas. A primeira, a fase heurística, que corresponde à pesquisa bibliográfica e à obtenção do material mais ajustado à investigação em causa, e que pode prolongar-se durante a seguinte fase do trabalho, uma vez que a investigação histórica é suscetível de gerar um questionamento frequente das fontes utilizadas, levando a uma maior necessidade de informação. A segunda, a fase analítica que, conforme o nome indica, diz respeito à análise de toda a informação obtida na fase anterior, com particular foco na crítica, que deve pôr em evidência o valor dos autores escolhidos e respetivos testemunhos. E, por último, a fase de síntese que compreende a última fase da investigação e se encarrega de tratar de uma forma sistemática, científica e criadora toda a informação e dados recolhidos previamente, coincidindo com a conclusão do trabalho (Santos e Lima 2016). O percurso desta investigação, na senda do que sugere a obra “Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação” (Santos e Lima 2016), respeita os três graus de maturação de pesquisa aí referidos: exploração, análise e síntese.

Para este efeito, foram analisadas fontes primárias, documentos oficiais publicados por ambos os atores, como as Comunicações da UE e livros brancos do governo chinês, e fontes secundárias, como artigos de revistas científicas, declarações de entidades relevantes de ambos os lados, informação disponível nos meios de Comunicação Social, artigos de jornais, publicações de centros de investigação, artigos e livros de académicos e investigadores destas matérias. Dos autores que compõem a bibliografia utilizada para a elaboração deste trabalho, destacamos Nicola Casarini, Peter Cai, Jing Men, Paulo Duarte, David Shambaugh, Philippe Le Corre, Jeremy Garlick, entre outros.

Relativamente à estrutura do trabalho, que está dividido em 5 capítulos, a primeira parte dedica-se à análise da evolução da dinâmica entre os dois atores no início do século. Nesta análise exploram-se, em primeiro lugar, as características funcionais de cada ator, visando a clarificação e um melhor entendimento da interação entre ambos, bem como a observação cuidada dos principais vetores de interesse e de divergência entre as partes. A auscultação das relações UE-China durante a primeira década deste século é fundamental para a verificação, posterior, do impacto que a Nova Rota da Seda tem neste contexto.

Na segunda parte do trabalho a atenção recai sobre a própria Nova Rota da Seda, analisando o teor do projeto e ao que este se propõe. A complexidade logística, social e económica desta iniciativa, obriga a um estudo cuidado do seu conteúdo, na mesma medida em que se verifica necessária uma reflexão esclarecida sobre o seu propósito e objetivos. As duas vertentes, terrestre e marítima, que estruturam e concebem, combinadas, o grande desafio chinês para o século XXI, serão preliminarmente observadas individualmente, para então se compreender a dimensão e o alcance completo do projeto em causa. Além disto, neste capítulo é analisada e estabelecida a relação entre a Nova Rota da Seda e a Política Externa Chinesa.

Finalmente, a última parte do trabalho introduzirá a análise da evolução da relação UE-China entre 2013 e 2018, bem como a observação das alterações na relação, que são verificáveis após a implementação da Nova Rota da Seda, procurando esclarecer sobre a correlação entre as mudanças no relacionamento entre os dois atores e o projeto em atenção.

Capítulo II - A RELAÇÃO UE-CHINA NO INÍCIO DO SÉCULO XXI

A Bacia do Rio Amarelo, onde o povo chinês se dedicou às artes do cultivo, do fabrico do papel e de pólvora, é, para os chineses, o berço da sua civilização. Também conhecida como coração da terra, a Planície do Norte é uma grande e fértil planície onde o clima é favorável à colheita do arroz e dos rebentos de soja duas vezes por estação, o que ajuda a explicar o acelerado crescimento daquela população no passado. Daí, estabelecido o que ficou conhecido como o povo Han, foi sendo criada uma zona tampão a toda a volta desta planície, que a protegeu, de forma eficaz, de perigos externos. Escolhendo o ataque como defesa, os Han conquistaram e controlaram zonas estratégicas que, pelas excelentes barreiras naturais que representam, lhes conferiram proteção de potenciais invasores durante muitos séculos (Marshall 2016).

Assim, a China foi, desde os seus primórdios, uma potência terrestre que hoje, à luz das suas pretensões, dá grandes passos no sentido de se tornar, igualmente, uma grande potência marítima (海洋强国 (Martinson 2016)). Como veremos adiante, o próprio projeto Belt & Road Initiative indicia essa mesma ideia.

Em outubro de 1949, no primeiro dia do mês, Mao Zedong, depois de derrotar as forças nacionalistas, numa guerra civil que durou cerca de 20 anos, fundou então a República Popular da China. Já nesta data, a política externa da República Popular da China, dirigida por Mao Zedong, se centrava na manutenção e defesa da sua integridade territorial e na investida *“contra um imperialismo liderado pelos EUA através da aliança sino-soviética estabelecida na década de 1950”* (Cheng e Zhan 2009). Como refere Zhimin, Mao atribuía *“grande importância à independência, integridade territorial e autonomia da China”* (Zhimin 2005).

Com a chegada ao poder de Deng Xiaoping, de acordo com Michael Yahuda (2012), a unidade nacional e o desenvolvimento económico foram enfatizados pelo governo chinês. Assim, em 1978 a China inicia o seu período de modernização e de reformas, altura em que, simultaneamente, são criadas as *“famosas”* Zonas Económicas Especiais. No mesmo contexto, as subvenções do Estado dão lugar a empréstimos bancários e algumas cidades costeiras são autorizadas a atrair investimento estrangeiro. Assim,

depois de um período, até à morte de Mao Zedong, em que a política externa chinesa primou por uma atitude hostil face ao exterior e de isolacionismo incondicional, a China começa a dar sinais, pela mão de Deng Xiaoping, de uma nova dinâmica e de uma alteração gradual de abertura ao exterior, que se viria a intensificar ao longo dos últimos anos do século XX. Ora, dando continuidade a esta estratégia, quando assume o poder, o presidente Jiang Zemin “*apresenta uma estratégia claramente delineada de desenvolvimento socioeconómico das regiões do interior do país para diminuir o fosso com as áreas costeiras prósperas*” (Holbig 2004).

Assim, são definidas, e facilmente decifráveis, as grandes diretrizes da política económica chinesa, a saber: atração de Investimento Direto Estrangeiro (IDE), acesso a recursos naturais e procura de mercados para escoar a produção. Estas três premissas foram essenciais para o crescimento económico do país, através de um modelo económico assente nas exportações. Já com Xi Jinping no poder, o crescimento económico manteve-se como prioridade (Mendes 2015).

Relativamente ao interesse nacional chinês, e porque este é um fator presente na tomada de decisão em política externa, importa distinguir os *core interests* (*interesses vitais*) da RPC, presentes desde 1949; a segurança do Estado, a unidade territorial e a manutenção dos níveis de crescimento económico (Zhou 2019). Aqui, cabe refletir sobre dois objetivos conjunturais e fundamentais para a consecução daqueles últimos mais recentemente; em primeiro lugar a garantia de procura de recursos naturais para sustentar o elevado crescimento económico e industrialização do país, o que exige uma política externa com alcance global e, em segundo, a garantia da estabilidade regional, que se presume ser indispensável também para a continuidade do seu crescimento económico (Mendes 2015). No atual contexto internacional verificamos que a China demonstra um crescente interesse no que respeita à economia mundial, na qual está, ao contrário da que era sua postura, muito mais envolvida e dependente, já que é atualmente detentora da segunda maior economia mundial. Devido a este facto, registam-se também alterações na prática negocial e de diplomacia dos líderes chineses, que investem e se movem gradativamente em fóruns e instâncias multilaterais. Esta é uma prática que, de um modo geral, prioriza e favorece o processo de consulta de vários atores de um mesmo espaço geopolítico, ao invés de apenas um, o que, de certa forma,

condiz com o discurso e postura de Pequim e com a procura de um sistema internacional multipolar (Mendes 2015). A recente integração da China em alguns dos principais fóruns deste género, principalmente na sua zona de influência, comprova exatamente este facto. A criação do Fórum para a Cooperação China-África (FOCAC) e do Fórum para a Cooperação Económica e Comercial entre China e os Países de Língua Portuguesa, comumente designado Fórum Macau, estabelecidos em 2000 e 2003, respetivamente, pelo governo chinês, testemunha e ilustra o comprometimento crescente de Pequim com o multilateralismo. Outras organizações como a Association of Southeast Asian Nations Plus Three (ASEAN Plus Three), da qual a China faz parte desde 1999, a Organização de Cooperação de Xangai (OCX), fundada em 2001 pela China, Cazaquistão, Quirguistão, Rússia, Tadjiquistão e Uzbequistão, ou o Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP), criado em 1993, são mais alguns exemplos que atestam a crescente presença da China em instâncias multilaterais, onde tem procurado satisfazer os seus interesses, influenciando pela persuasão em detrimento da coerção. Na verdade, o foco chinês parece estar direcionado para domínios como a ajuda humanitária, a cultura, o investimento económico e a diplomacia multilateral, que tem manuseado enquanto instrumentos de *soft power*, e que tem sido o grande traço da sua política externa, nos anos mais recentes (Mendes 2015).

1.1. Do estabelecimento de relações diplomáticas à Parceria Estratégica

As relações entre a Europa e a China remontam a um passado já distante na história de ambas partes. Foram estabelecidas relações diplomáticas entre ambas as partes em 1975, sendo que os 25 anos subsequentes originaram diversas visitas de altas entidades de ambos os lados, de parte a parte. Ao nível da cooperação, verificamos que o primeiro acordo estabelecido entre Pequim e Bruxelas se refere ao Programa de Cooperação em Ciência e Tecnologia, em 1983, logo seguido da assinatura, dois anos depois, do Acordo sobre Comércio e Cooperação Económica, em 1985 (EEAS 2015).

Embora se tenha registado um ligeiro arrefecimento na relação, em 1989, por conta dos incidentes na praça de Tiananmen, que levaram à realização de um embargo

de armas por parte da UE à RPC, entre outras sanções impostas, o restabelecimento da relação foi sendo procurado, paulatinamente, por ambos os atores. Assim, em 1992 é lançado o Diálogo Ambiental e estabelecido um novo diálogo político bilateral (EEAS 2015). A comunicação “Uma política de longo prazo para as relações China-Europa”, publicada em 1995 pela Comissão Europeia, colocou em evidência a vontade e o compromisso de reforçar e estreitar a relação no futuro, o que, como veremos, se viria de facto a concretizar. Pouco tempo depois, em 1998, é realizada a primeira Cimeira UE-China, em Londres, fórum este que se tornou uma plataforma de comunicação e debate fundamental no seio desta relação. No mesmo ano, apenas um mês antes, a Comissão Europeia lançou a sua segunda comunicação sobre a China, intitulada “Construindo uma Parceria Abrangente com a China”, o que auspiciava um desenvolvimento positivo para os próximos tempos da relação entre Pequim e Bruxelas (EEAS 2015).

Com efeito, apesar de este relacionamento nem sempre ter beneficiado das melhores condições, será justo afirmar que, de um modo geral, a intensidade e a qualidade das trocas comerciais entre ambos, ao longo do tempo, foi condizente com relações diplomáticas estáveis e duradouras.

No virar do século, tanto a República Popular da China como a União Europeia enfrentavam novos desafios, decorrentes da globalização crescente que se fazia sentir, do novo alinhamento de poder que se impôs a partir do fim da Guerra Fria e do surgimento de novas formas de ameaças aos Estados diferentes das tradicionais. Assim, debaixo de uma pressão constante e num ritmo de aceleradas alterações, UE e China têm-se empenhado em redefinir e reconfigurar o seu lugar no contexto internacional do novo século. Na verdade, até ao ano 2000 ambos os atores estiveram mais centrados em questões internas, a China procurando apetrechar-se das reformas necessárias para alcançar o crescimento económico almejado e a UE, por seu turno, esforçando-se por garantir uma coesão entre os seus Estados-membros capaz de a tornar uma União mais forte e mais habilitada a ter uma voz firme e considerada no plano internacional.

Em 2000, no seio de um processo de globalização já em marcha e com uma unipolaridade americana vigente desde o fim da Guerra Fria, a UE torna-se o maior investidor estrangeiro na China, o que, em última análise, evidencia a confiança e o bom auguro que a UE perspetivava para o futuro da China. Nesta base, de otimismo e

confiança, os dois atores assinaram, no mesmo ano, em Pequim, um acordo bilateral intitulado “Acordo bilateral de Adesão da China à OMC” (EEAS 2015) que viria a ser fundamental para a adesão da RPC à Organização Mundial do Comércio, mais tarde, em 2001 (Kim 2004).

Após 15 anos de difíceis negociações, em dezembro de 2001, a RPC concretiza então a sua adesão à OMC, revelando ao mundo uma postura renovada na sua forma de se relacionar com os outros atores, entre os quais, apoiante incansável da integração chinesa naquela instância internacional, a União Europeia. Este é um marco relevante para a dinâmica de relacionamento UE-China, se considerarmos que tem sido, sobretudo, a vertente económica e comercial o grande sustento e o fundamento principal para o desenvolvimento desta relação. A partir de 1998, como referido, é realizada anualmente a Cimeira UE-China que, reunindo chefes de Estado e de governo europeus e líderes chineses, tem o objetivo de promover um espaço de debate e discussão sobre questões bilaterais e globais. Contudo, é em 2003 que são emitidos documentos que vêm solidificar e substanciar as relações UE-China, a partir do qual, ambos se consideram parceiros estratégicos.

1.2. O período da “lua de mel” da relação (2003-2004)

Em setembro de 2003, a União Europeia divulga um documento oficial, intitulado “Aprofundamento da parceria - Desafios e interesses comuns no âmbito das relações UE-China” (Atualização das comunicações da Comissão Europeia de 1998 e de 2001 sobre as relações UE-China), que prevê as principais orientações sobre a parceria estratégica então assumida com a China.

Através deste documento, compreendemos que, nesta data, a perceção europeia da República Popular da China é de que esta é “*um dos principais parceiros estratégicos da UE*”. A UE reconhece que, neste período, a China se encontra numa nova fase, repleta de desafios relativamente à sua reforma económica e social. Além disso, o reconhecimento europeu de uma maior intervenção chinesa nas instâncias multilaterais internacionais é sublinhado no texto, admitindo ainda que a RPC representava já nesta

altura *“um dos principais atores da economia mundial, graças ao crescimento dinâmico e à sua adesão à OMC”*. Com este documento, a União Europeia reconhece que *“a UE e a China têm um interesse crescente em colaborar no âmbito de uma parceria estratégica a fim de preservarem e de promoverem o desenvolvimento sustentável, a paz e a estabilidade”*. Mais que isso, e em linha com a sua tradição democrática, afirma que *“a Europa tem, por conseguinte, um grande interesse político e económico em apoiar a transição da China para uma sociedade estável, próspera e aberta, que respeite plenamente a democracia, os princípios da economia de mercado e o Estado de direito”* (European Commission 2003).

Este é um documento extenso no seu conteúdo e onde, ao longo de vários capítulos, é explorada a relevância da relação UE-China, a sua maturidade, as responsabilidades comuns das partes para promoção da governação global, bem como indicações para a melhoria da estrutura desta relação.

Começando por contextualizar o espírito e a conjuntura internacional em que se inserem cada um dos atores e em que é elaborado o documento, a UE reconhece as responsabilidades assumidas em matéria de Justiça e Segurança e nas quais, no plano internacional, considera a China um dos seus principais parceiros. Aludindo às *“rápidas mudanças em curso no contexto internacional”*, a UE refere a importância de conjugar esforços no sentido de conter ameaças comuns e transversais aos Estados, como o terrorismo, a proliferação de armas e mesmo a síndrome respiratória aguda (SARS). Relativamente à economia, o documento é categórico ao demonstrar a importância que ambos os atores significam um para o outro nesta matéria, sendo que, já em 2003 a China se havia tornado no terceiro parceiro comercial da UE, com um volume de trocas comerciais bilaterais na ordem dos 115 000 milhões de euros (European Commission 2003). A importância das instâncias multilaterais não é esquecida e o entendimento comum neste sentido, no âmbito da política internacional, é fundamental para ambos os atores.

Demonstrando, de uma forma resumida, a evolução positiva que se havia verificado no relacionamento entre a UE e a RPC durante os últimos anos, o documento imprimiu uma nova dinâmica a esta relação, enaltecendo o envolvimento de outros setores além do tradicional comércio, do investimento e assistência especializada,

passando a abranger vários outros campos. O texto refere-se também ao estabelecimento e à criação das condições necessárias e favoráveis ao diálogo político frequente e continuado entre as partes. Aliás, na comunicação pode encontrar-se, na sua parte final, no Anexo 1, um organograma inteiramente dedicado a este tópico, onde se preveem diversos encontros e momentos de diálogo.

Globalmente, o documento estabelece, conforme exposto previamente, uma reflexão clara sobre a significância da China enquanto parceiro estratégico da EU, revelando que *“as relações entre a UE e a China registaram um crescimento muito dinâmico”* e que, assumindo uma *“nova maturidade”* nas relações bilaterais, é imperativa *“uma coordenação política cada vez mais estreita em numerosos domínios”* (European Commission 2003). Desta forma, numa época de incertezas múltiplas e desafios variados para os Estados, o documento traça as linhas orientadoras da ação europeia no relacionamento com a China, tendo por base os grandes pontos de convergência entre ambas, mas sem esquecer as divisas europeias sobre os direitos humanos e democracia (European Commission 2003).

Por seu turno, a China divulga, em outubro do mesmo ano, um documento oficial que evidencia igualmente a parceria assumida então com a União Europeia. Na verdade, este livro branco, intitulado *“China’s EU Policy Paper”*, é o primeiro documento formulado pela RPC sobre as suas relações externas com um país ou região específica do globo e foi, precisamente, relativo à União Europeia, no Outono de 2003. O texto é claro quanto à intenção de Pequim em aprofundar a sua relação com a UE, *“China is committed to a long-term, stable and full partnership”*. O documento começa por sublinhar a tendência crescente para um sistema multipolar e para a globalização económica, enquanto marcos de referência do sistema internacional no início do novo século. Adiante, a preservação da paz, a promoção do desenvolvimento e o fortalecimento da cooperação internacional são também invocados, refletindo e ilustrando as bandeiras que a China tem ostentado desde então (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China 2003). O discurso chinês, refletido no documento, reforça o compromisso de Pequim com o estabelecimento de uma nova ordem internacional política e económica que seja mais justa e equitativa, coerente com

os Cinco Princípios da Coexistência Pacífica⁴, reiteradamente difundidos por aquele governo.

Surge então, no final da parte introdutória do texto, o reconhecimento oficial da importância da União Europeia para a RPC, onde se pode ler que a UE é *“uma força importante no mundo”*. Assinalando a ausência de conflitos de interesses entre as partes, apesar das divergentes opiniões em determinadas matérias, o documento remete e evidencia o facto de nenhum dos lados representar um risco ou ameaça para o outro e faz sobressair, principalmente, a cooperação UE-China enquanto princípio basilar desta relação. Assim, apelando a um espírito de igualdade e ao respeito mútuo, a China atira para longe divergências passadas, colocando a tónica sobre *“o terreno comum entre a China e a UE [que] supera de longe os seus desacordos”* (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China 2003).

Neste âmbito, destacam-se enquanto preocupações comuns o combate ao terrorismo internacional, a promoção de um desenvolvimento sustentável, a erradicação da pobreza e a proteção ambiental. Identificando o reforço das relações com a União Europeia, numa perspetiva de longo prazo, como uma intenção assumida da sua política externa, a China aponta, através deste documento, em 2003, três objetivos claros a este respeito: promover o desenvolvimento sólido e estável das relações políticas UE-China; aprofundar a cooperação económica e comercial entre a China e a UE, respeitando o princípio do benefício mútuo, da reciprocidade e da paridade de consulta; e expandir os intercâmbios culturais entre as partes, promovendo a harmonia cultural e o progresso entre o Oriente e o Ocidente (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China 2003).

Estas são as linhas orientadoras da política chinesa para a UE, elaborada em 2003, no rescaldo da entrada da China para a OMC e de um primeiro vislumbre de uma

⁴ Os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica dizem respeito a um conjunto de normas, baseadas no propósito e espírito da Carta da Organização das Nações Unidas, que definem um padrão de relacionamento entre os Estados. Foram enunciados, pela primeira vez, por Zhou Enlai e, desde então, têm sido amplamente difundidos pela diplomacia chinesa. Os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica são: respeito mútuo pela soberania e integridade nacional; não-agressão; não intervenção nos assuntos internos de um país por parte de outro; igualdade e benefícios mútuos; coexistência pacífica entre Estados com sistemas sociais e ideológicos diferentes (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China 2020)

abertura económica de Pequim para o mundo. Contudo, o livro branco “China’s EU Policy Paper” não esquece temas fraturantes, como o respeito pela integridade territorial chinesa e, conseqüentemente, o reconhecimento de uma só China, aludindo aqui à questão de Taiwan que, conforme atesta o documento, “*é uma pedra angular política que sustenta as relações UE-China*”. Outro ponto fundamental para Pequim, na mesma linha do respeito pela integridade territorial chinesa, é a questão do Tibete, sobre a qual, através do mesmo documento, a China apela aos líderes europeus no sentido de não estabelecerem qualquer tipo de contacto ou envolvimento com os movimentos separatistas do Tibete no exílio. Servem estes dois apontamentos para esclarecer que a alteração da postura chinesa no domínio económico, preconizada por Pequim no início do século, mostrando uma China substancialmente diferente da tradicional, não traz qualquer flexibilidade a uma esfera em que a China permanece completamente irredutível, a sua integridade territorial. Note-se também que o embargo da venda de armas, que foi imposto, em conjunto com outras medidas, pela União Europeia, em virtude do massacre da praça de Tiananmen, levado a cabo em 1989, é igualmente um assunto assinalado no documento chinês, concorrendo para o leque de diferendos entre ambos.

No que se refere à esfera da segurança, o documento expõe a vontade de Pequim em estreitar a cooperação a nível militar entre ambos, “*A China e a UE manterão intercâmbios militares de alto nível, desenvolverão e aperfeiçoarão, passo a passo, um mecanismo estratégico de consulta de segurança, trocarão mais missões de especialistas militares e ampliarão os intercâmbios em matéria de formação de oficiais militares e estudos de defesa*” (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China 2003). Há ainda espaço para considerações sobre cooperação económica, com especial destaque para as áreas da agricultura, ambiente, tecnologia, energia e transportes, assim como as áreas da educação, saúde, cultura, ciência e tecnologia.

De um modo geral, podemos observar que as duas comunicações relevam o aumento das áreas de cooperação entre Bruxelas e Pequim, enaltecendo a importância que ambas desempenham no novo contexto internacional, a sua preocupação com a paz e estabilidade internacionais, a preferência que revelam, ambas, por contextos multilaterais, e ressaltando que, embora subsistam alguns diferendos em determinadas

matérias, os pontos convergentes deverão prevalecer sobre os divergentes, antevendo e expectando um período de grande prosperidade na relação. Apesar dessa intenção declarada do compromisso com uma maior colaboração conjunta em cada vez mais áreas, destacamos como desafios a questão do reconhecimento europeu de uma só China, a discussão sobre direitos humanos, o défice comercial da UE em relação à China, a não concessão, por parte da UE, do Estatuto de Economia de Mercado (EEM) à economia chinesa e a questão do embargo de venda de armas a Pequim. Contudo, o foco no diálogo e na cooperação é uma marca linguística evidente e constante ao longo dos dois documentos.

É neste espírito de colaboração conjunta e animados pelo desejo de ampliar o âmbito e a intensidade da cooperação entre ambos que a República Popular da China e a União Europeia elevam as suas relações bilaterais para um novo patamar, acordando sobre uma parceria estratégica e fazendo com que o seu relacionamento entrasse, por conta disso, num novo capítulo. Na verdade, esta parceria ilustra, em boa medida, três características fundamentais na relação UE-China: a estabilidade, a maturidade e a longevidade deste relacionamento conferem-lhe o seu carácter estratégico, inquestionável para ambas as partes.

Alguns académicos, como Casarini (2015), encaram a parceria UE-China como parte de uma estratégia chinesa para constranger, de algum modo, os Estados Unidos da América, numa era em que, depois da Guerra Fria, o poder americano tem vindo a perder algum espaço. Neste quadro, entende-se também o empenho de Pequim na transição para um modelo multipolar, através do fortalecimento do multilateralismo, que tem sido largamente advogado por decisores políticos e académicos chineses. Como veremos, a multipolaridade e o multilateralismo serão também pontos convergentes na relação UE-China, já que também a UE salienta o multilateralismo como denominador comum no desenvolvimento da relação.

Ainda no fim de 2003, a 30 de outubro, ocorre a 6ª Cimeira UE-China, em Pequim. Desta decorrem três compromissos que materializam o entendimento que prevalecia na época. Os compromissos de que falamos dizem respeito aos acordos assinados sobre cooperação no programa de navegação por satélite Galileo, sobre um diálogo a respeito de políticas industriais e ainda sobre o diálogo UE-China sobre propriedade intelectual

(Council of the European Union 2003). Em suma, a declaração de uma parceria estratégica entre ambos é acompanhada de dois importantes eventos: a assinatura de um acordo sobre a participação chinesa no projeto Galileo e a iniciação da discussão sobre o levantamento do embargo de armas à China, por parte da UE.

Os anos de 2003 e 2004 viriam a ser considerados a fase de “lua-de-mel” da relação UE-China (Men 2007). Com efeito, logo em 2004, ainda no rescaldo desta assumida parceria, realizaram-se visitas de altos dirigentes chineses e europeus, em ambos os sentidos, como nunca antes havia acontecido (J. Li et al. 2017). Neste contexto, logo em abril de 2004, o presidente da Comissão Europeia, Romano Prodi, visitou a China, para logo no mês a seguir, em maio, receber o primeiro-ministro chinês Wen Jiabao na sede da UE. Nos dias que antecederam esta visita, e já depois de a União Europeia ter sido alargada a mais 10 países, Prodi destacou novamente o papel cada vez mais global da China no contexto internacional da época e o interesse assumido da UE em trabalhar e cooperar mais proximamente com o governo de Pequim: *“A China está a tornar-se um ator cada vez mais global e, com o novo Alargamento [da UE], a influência da UE está a assumir novas dimensões em casa e no exterior. Neste contexto, considero que a UE e a China têm cada vez mais interesse em trabalhar em conjunto como parceiros estratégicos para promover o desenvolvimento sustentável, a paz e a estabilidade a nível mundial e reforçar a sua cooperação de uma maneira geral”* (European Commission 2004).

Quando visitou a sede da UE, Wen Jiabao elucidou, através de um discurso que preferiu, sobre a conotação da “Parceria Estratégica Abrangente”, que “abrangente” se referia à versatilidade e abrangência da cooperação entre os dois lados, “estratégica” apelava à cobertura quase integral da parceria que era também de longo prazo e estável e, por último, explicou que “parceria” simbolizava a igualdade numa cooperação mutuamente benéfica, envolvendo as partes numa situação *win-win* (J. Li et al. 2017). Não existindo, até esta data, qualquer explicação, por nenhuma das partes, sobre o significado de Parceria Estratégica, este discurso de Wen Jiabao assume uma importância acrescida ao esclarecer sobre este ponto. Assim, no seu discurso, o primeiro-ministro chinês enfatiza que *“os dois lados devem basear-se no respeito mútuo e na confiança mútua, esforçar-se por expandir interesses convergentes e buscar um*

terreno comum nos principais problemas, mas mantendo diferenças nos menores” (Wen Jiabao 2004).

Entre os pontos da agenda constava o acordo sobre cooperação aduaneira e assistência administrativa mútua, que facilitaria o comércio bilateral, além de ajudar no combate à contrafação e outras violações dos direitos de propriedade intelectual, que era uma das inquietações europeias na altura. A formalização de diálogos políticos sobre comércio e concorrência materializou-se com a assinatura de dois Memorandos de Entendimento sobre aqueles temas, tendo ficado ainda definido o estabelecimento de um novo diálogo sobre o comércio de têxteis, que constituiu um grande desafio à estabilidade e solidez da relação UE-China. De resto, foi ainda estabelecida, por via da assinatura de uma Declaração Conjunta, a participação da China no programa Galileo, que já havia ficado acordada na última Cimeira UE-China, em 2003.

O projeto Galileo (European Global Navigation Satellite Systems Agency 2018) refere-se a um Sistema Global de Navegação por Satélite, da União Europeia, que viria a ser instalado em março de 2002. O sistema Galileo, que fornece informações sobre o posicionamento e tempo, com implicações positivas significativas em diversas áreas e serviços no dia a dia dos usuários europeus, configura, desde logo, uma alternativa aos sinais americano, GPS, e russo, GLONASS, que contrariamente ao sistema europeu, estão sob o controlo militar. O acordo alcançado para a participação chinesa no programa Galileo, previa não só o financiamento chinês de 200 milhões de euros, como o desenvolvimento de aplicações e de pesquisa, e a participação em outros aspetos mais técnicos do projeto (Casarini 2006).

A cooperação alcançada neste projeto, quer pela sua relevância ao nível da segurança, quer pela sua magnitude, demonstra uma vontade conjunta no aprofundamento da parceria UE-China. A respeito disto, sublinhou o então Diretor da Direção-geral da Energia e Transportes, François Lamoureux (cit. por Casarini 2006), que o Galileo configurava um projeto de cooperação inédito entre a UE e a China e que *“terá consequências de longo alcance nas futuras relações políticas sino-europeias”*. De resto, entendemos ainda que ao consentir a participação chinesa num projeto como o Galileo, com tamanha importância ao nível da segurança, a UE demonstra uma postura de confiança em relação à China. Em rigor, esta postura revela que a UE não encara a China

como uma ameaça ou sequer um rival estratégico, pelo contrário, acrescenta à parceria UE-China uma dimensão estratégica de segurança (Casarini 2006).

Durante a visita à Europa, em maio de 2004, o primeiro-ministro Wen Jiabao teve oportunidade de conhecer alguns líderes e chefes de governo de 3 Estados-membros, nomeadamente o presidente e primeiro-ministro italianos e os primeiros-ministros inglês e irlandês. Mais tarde no mesmo ano, em outubro, Wen Jiabao viria a acrescentar ao leque de líderes europeus que conheceu nesse ano os chefes de Estado da Suécia, Polónia e Irlanda (Phelan 2013).

A 7ª Cimeira UE-China decorre, no fim de 2004, em dezembro, na Haia, nos Países Baixos. A Cimeira, que encerrou um ano de importantes avanços e de consolidação no âmbito da relação UE-China, teve o mérito de clarificar determinados pontos que sugeriam algum desconforto entre as partes. Começando por saudar os progressos conseguidos desde a última Cimeira, em 2003, *“as duas partes concordaram que houve frequentes visitas de alto nível e diálogos e cooperação eficazes em todos os campos entre os dois lados”*. O alargamento da União foi apontado como um estímulo que poderá *“contribuir para reforçar ainda mais as relações sino-UE”* e foi assumido o reconhecimento da UE em relação às conquistas chinesas no âmbito das reformas social e económica levadas a cabo no país (Council of the European Union 2004).

Um dos pontos principais desta Cimeira prende-se com a questão da não proliferação do armamento, que era, de resto, uma preocupação assumida quer da RPC, quer da UE, enquanto atores globais num contexto internacional instável e difuso ao nível das ameaças que os Estados enfrentam, entre as quais a proliferação do armamento nuclear. Neste quadro, esta Cimeira materializa a assinatura de uma Declaração Conjunta sobre Não-Proliferação e Controlo de Armas, *“em que [China e UE] se reconhecem como parceiros estratégicos de maior importância no domínio do desarmamento e da não proliferação”*. Sobre este assunto, ambas estão alinhadas e concordam que *“o reforço da cooperação entre a UE e a China na área da não proliferação será propício ao avanço do processo multilateral de não proliferação, bem como à expansão e aprofundamento da sua parceria estratégica global”* (Council of the European Union 2004).

Outro ponto de grande relevância referido na Declaração Conjunta desta 7ª Cimeira, e sobre o qual as partes envolvidas permaneciam em desacordo, está relacionado com o embargo de armas da UE face à China. A este respeito, revela-nos a Declaração Conjunta que a *“UE confirmou a sua vontade política de continuar a trabalhar no sentido de levantar o embargo”*, o que, naturalmente, agradou ao lado chinês, para quem *“a discriminação política sobre esta questão não é aceitável e deve ser imediatamente removida”*. Apesar de não ter sido apresentada uma deliberação concreta e oficial por parte da UE sobre este assunto, ambos os lados confirmaram o seu compromisso no sentido de continuar as consultas e o diálogo a este respeito (Council of the European Union 2004).

O documento informa-nos também quanto ao reconhecimento e adesão da UE à política de uma só China, o que foi registado de forma bastante aprazível do lado chinês e, atendendo a que este é um assunto altamente sensível para Pequim, representou uma verdadeira manifestação europeia em consolidar esta relação. De resto, direitos humanos, combate à migração ilegal e tráfico humano, programas de vistos e turismo, foram também temas abordados nesta Cimeira e sobre os quais se conseguiu obter algum consenso, veja-se a assinatura do Memorando de Entendimento sobre Vistos e Assuntos Relacionados a Grupos de Turistas da República Popular da China, por exemplo. No âmbito económico, UE e China reforçaram a ideia e o compromisso de *“maximizar os benefícios mútuos de tal relação, melhorando o acesso ao mercado e aumentando as oportunidades de investimento para ambos os lados”*, sublinhando o facto de, naquele ano, a UE se ter tornado o maior parceiro comercial da China, ao mesmo tempo que a RPC passou a ser o segundo maior parceiro comercial da UE. Ainda sem esquecer a importância do multilateralismo, e mais em particular, da OMC, ambas as partes admitiram a importância da continuidade do diálogo comercial, especialmente no que se refere a restrições comerciais e propriedade intelectual, deixando antever aqui algum sinal de impasse sobre estas matérias (Council of the European Union 2004).

Foram ainda assinados o Acordo de Cooperação Aduaneira, o Acordo de Cooperação em Matéria de I&D sobre a utilização pacífica da energia nuclear, entre a Comunidade Europeia da Energia Atómica (Euratom) e governo chinês, e foi renovado o Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica (Council of the European Union 2004).

Além disto, foram também aprovados quatro acordos de financiamento para novos projetos de cooperação, enquadrados num programa de apoio à reforma económica e social na China, no âmbito da cooperação para o desenvolvimento UE-China, onde a UE conta com um financiamento de 61 milhões de euros (Council of the European Union 2004).

A Declaração Conjunta emitida no final da 7ª Cimeira UE-China termina com a noção clara dos líderes envolvidos de que o momento da relação era, de facto, positivo e as perspetivas apontavam para cenários ainda melhores, onde a cooperação tenderia a ser cada vez mais estreita e a parceria cada vez mais profunda. Contudo, nos anos seguintes, não foi exatamente esse o sentido que a relação UE-China tomou e, não obstante as conquistas e resultados obtidos até então, o relacionamento entre os dois atores entrou numa fase de arrefecimento e clara estagnação.

Assim, após uma fase de mútuo entendimento e caracterizada pelos esforços observados de parte a parte, no sentido de aprofundar e ampliar a parceria estabelecida, beneficiando os pontos de convergência e procurando solucionar as questões mais controversas, começam a aparecer novas contradições e tensões, subsistindo ainda antigas contendidas (J. Li et al. 2017).

1.3. O período do arrefecimento da relação e a crise do euro (2005-2008)

As pressões diligenciadas pela UE junto de Pequim, no sentido de esta demonstrar alguma condescendência em determinadas questões relacionadas com restrições comerciais, direitos humanos e propriedade intelectual, já depois de obtidos avanços positivos em vários domínios durante os anos de 2003 e 2004, contrastaram com a rejeição chinesa dessas investidas. Ao mesmo tempo, a China seguiu pressionando a UE a respeito do levantamento do embargo de armas, cuja intenção neste sentido já havia sido manifestada pela última, no final de 2004, pese embora aquela sanção permanecesse ativa. Além disto, também a não concessão do EEM à China, por parte da UE, continuou a ser um tópico que acrescentava alguma perturbação ao desenvolvimento desta relação, em particular numa altura em que o défice comercial

da UE à China continuava a aumentar. Estes são alguns dos fundamentos que justificam a frieza no tom da retórica utilizada nas comunicações e discursos oficiais de ambas as partes, por esta altura (Garlick 2013).

A 8ª Cimeira UE-China, que decorreu em setembro de 2005, em Pequim, e onde se comemorou o 30º aniversário do estabelecimento de relações diplomáticas entre ambos, incidiu, em grande parte, sobre alterações climáticas, o embargo de armas, direitos humanos, segurança e estabilidade regionais, cooperação económica, cooperação tecnológica e espacial e cooperação nos setores da energia e transportes. Considerando a Declaração Conjunta emitida no fim desta Cimeira, retemos que as questões relacionadas com as alterações climáticas, segurança e estabilidade regionais e a cooperação tecnológica e ao nível da energia e dos transportes são as que beneficiam de maior entendimento. Com efeito, a questão do levantamento do embargo de armas à China, que é novamente trazida a discussão nesta Cimeira, permanece irresoluta sendo que, segundo o lado chinês, *“o levantamento do embargo de armas seria propício para o desenvolvimento sólido da parceria estratégica abrangente China-UE”* (Council of the European Union 2005).

Na mesma medida, o domínio dos direitos humanos, embora privilegiado pela implementação do mecanismo de Diálogo sobre Direitos Humanos China-UE, em vigor desde 1995, não pauta pela harmonia entre os atores, referindo a UE que se *“congratula com o empenho da China em ratificar o Pacto Internacional sobre os Direitos Cívicos e Políticos (PIDCP) o mais rapidamente possível”* (Council of the European Union 2005). Acrescendo ao leque de assuntos mais sensíveis, ressalvamos a área económica e financeira onde, pese embora Pequim e Bruxelas saúdem a criação de um mecanismo de Diálogo Financeiro China-UE (Council of the European Union 2005), realizado pela primeira vez em fevereiro de 2005, em Bruxelas, se mantém controversa a questão da concessão do Estatuto de Economia de Mercado à RPC. Sobre isto, o ponto 14 da Declaração Conjunta desta Cimeira informa que *“os dois lados concordaram em lançar diálogos de alto nível para abordar questões pendentes, com vista a alcançar um progresso positivo na questão do EEM”* (Council of the European Union 2005).

Na 9ª Cimeira UE-China, realizada em 2006, em Helsínquia, a questão da segurança energética é observada com cuidados partilhados por ambas as partes,

considerando que *“a segurança energética global é crucial para garantir o crescimento económico e a subsistência das pessoas, mantendo a paz e a estabilidade mundial e promovendo o desenvolvimento em todo o mundo”* (Council of the European Union 2006). A este respeito, UE e RPC concordam em reunir esforços no sentido de promover um diálogo responsável e uma cooperação prática com vista a *“criar um ambiente de energia estável, seguro, eficiente e limpo para apoiar o desenvolvimento económico e social sustentável”* (Council of the European Union 2006).

Nesta Cimeira, à luz do que já havia sido referido no encontro anterior, o compromisso da UE e da China com o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento do Milénio⁵ (ODM's) lançados pela Organização das Nações Unidas a todos os Estados, é referido enquanto tópico de comum interesse às partes. Em Helsínquia, no entanto, além de se reforçar o empenho com que ambos encaram estes objetivos, é feita referência à importância das relações com África, onde o cumprimento das metas globais traçadas obriga ao empreendimento de maior esforço e exigência. No âmbito das relações da UE e da RPC com África, ambos os líderes afirmaram o seu *“compromisso de trabalhar juntos a favor da paz, estabilidade e desenvolvimento sustentável da África”*. Ademais, do lado europeu, a *“UE reafirmou a sua adesão aos princípios da boa governação e dos direitos humanos, tal como incorporados na sua Estratégia para África”*, e o lado chinês *“enfatizou a manutenção dos cinco princípios da coexistência pacífica, em particular o princípio da não-interferência nos assuntos internos dos outros”* (Council of the European Union 2006).

No mesmo ano, em 2006, apenas um mês depois desta Cimeira, a Comissão Europeia emite, ao Conselho e Parlamento Europeus, uma comunicação intitulada *“UE-China: Parceiros mais próximos, responsabilidades crescentes”*. Logo no início desta comunicação a UE evidencia o que tem para oferecer a uma China cada vez mais relevante no contexto internacional, notando que *“A UE oferece o maior mercado do mundo. É o lar de uma moeda de reserva global. Goza de liderança mundial em tecnologias e habilidades fundamentais”*. O documento lembra que a UE *“desempenha*

⁵ Os Objetivos de Desenvolvimento do Milénio dizem respeito a oito objetivos, referentes ao combate à pobreza, fome, doenças, analfabetismo, alterações climáticas, entre outros, que 191 países membros da ONU, através da assinatura da Declaração do Milénio das Nações Unidas, em 2000, concordaram tentar alcançar até 2015 (World Health Organization 2020).

um papel central na busca de soluções sustentáveis para os desafios (...) no ambiente, na energia, na globalização”, e que, além de se apresentar enquanto maior fornecedor mundial de ajuda ao desenvolvimento, provou “ser capaz de exercer uma influência progressiva bem além de suas fronteiras” (European Commission 2006).

Chamando a atenção para as grandes preocupações europeias da altura, alterações climáticas, emprego, migração e segurança, o texto alerta para a necessidade de a UE *“alavancar o potencial de um relacionamento dinâmico com a China”*, com base nos valores europeus e a fim de melhor conseguir enfrentar os desafios expostos. Adiante, são admitidas as diferenças existentes entre as partes e relevado o esforço que tem sido feito no sentido de gerir e moderar as contradições observadas. No entanto, a UE não se demite de instigar a China a um maior comprometimento com a parceria assumida, afirmando que *“com uma parceria estratégica mais próxima, as responsabilidades mútuas aumentam. A parceria deve satisfazer os interesses de ambas as partes e a UE e a China precisam de trabalhar em conjunto, assumindo papéis internacionais mais ativos e responsáveis”* (European Commission 2006). Efetivamente, a UE destaca claramente, ainda no início desta comunicação, o domínio da parceria económica e comercial, com particular ênfase na questão da abertura dos mercados chineses, que permanecia um assunto controverso entre ambas. Lançando orientações precisas sobre os procedimentos a tomar para o bom sucesso desta parceria económica e comercial, a comunicação europeia esclarece que *“Tanto a UE como a China podem ganhar com a nossa parceria comercial e económica. Se quisermos reconhecer todo o seu potencial, fechar as portas da Europa à competição chinesa não é a resposta. Mas, para construir e manter o apoio político à abertura para a China, os benefícios do engajamento devem ser plenamente realizados na Europa. A China deve abrir seus próprios mercados e garantir condições de concorrência justa no mercado”* (European Commission 2006).

O documento informa que a estabilidade interna da China, que nos últimos anos vinha sendo, em grande parte, suportada pelo rápido e forte crescimento económico do país, continuava a ser a máquina e o fator mais determinante de toda a política chinesa. Aqui, ressalva-se o destaque atribuído à recém-formada classe média chinesa, tanto

pela sua ampla dimensão como pelo maior *“poder aquisitivo e escolhas crescentes”* de que dispõe (European Commission 2006).

A UE considera, conforme atesta este documento, que a China se depara, nesta altura, com grandes desafios a dois níveis, essencialmente. Em primeiro lugar com o aumento das disparidades socioeconómicas entre a sua população e acentuadas alterações demográficas e, em segundo lugar, com a intensa procura de matérias-primas e com uma dependência energética muito grande. Acresce a isto, o custo ambiental que está inerente ao crescimento económico e industrial naquelas circunstâncias.

Reconhecendo que uma *“vizinhança segura e pacífica é propícia ao crescimento económico”*, a UE apela a um maior envolvimento da China em questões internacionais, de forma a que o seu envolvimento externo vá além dos seus tradicionais objetivos específicos, onde se destaca *“a garantia dos recursos naturais necessários para impulsionar o seu crescimento”*. Reiterando o apoio à reforma política e económica interna da China, a UE prossegue a sua reflexão, e respetivas ponderações, sobre determinadas questões que devem ser consideradas a bem do desenvolvimento da relação UE-China. Atendendo a que na área dos direitos e liberdades fundamentais *“o progresso no terreno tem sido limitado”*, a UE afirma que *“pode ajudar mais efetivamente no processo de reforma da China, argumentando que uma melhor proteção dos direitos humanos, uma sociedade mais aberta e um governo mais responsável seriam benéficos para a China e essenciais para o crescimento económico contínuo”*. No domínio dos direitos humanos a crítica foi perentória, afirmando a UE que, a este respeito, as suas expectativas eram cada vez menos correspondidas (European Commission 2006).

A democracia, os direitos humanos e o Estado de direito, tradicionais insígnias da UE e continuados pontos de fricção na relação UE-China, são, de resto, termos muito realçados e patentes ao longo da comunicação, o que confirma e fundamenta o aumento do distanciamento entre as partes. O tom desta comunicação conjugado com a falta de progresso em antigas questões divergentes entre ambos alimentou o discurso internacional, quer dos académicos, quer dos *media*, que considerava existir um distanciamento patente entre os atores. Neste ponto, era já seguro afirmar que tinha chegado ao fim o período de *“lua de mel”* da relação (J. Li et al. 2017).

Embora nos anos anteriores a relação UE-China tenha beneficiado de um clima nitidamente positivo, em que as relações políticas se desenvolveram de forma substancial, por conta da interdependência económica crescente entre ambos, os dois atores evidenciaram sinais de alguma inconsonância nos anos de 2005 e 2006. As matérias onde se regista maior consenso e harmonia rapidamente cedem o palco e o foco aos assuntos mais controversos no seio da relação. Assim, no fim de 2006, permanecem por resolver a situação do embargo de armas à China, a atribuição do EEM e a questão dos direitos humanos no contexto chinês começa a ser alvo de críticas sistemáticas do lado europeu, em virtude da falta de verificação de progressos neste campo, onde se insere também a proteção dos direitos de propriedade intelectual. Além disto, mesmo no domínio económico começa a manifestar-se um desconforto generalizado, devido ao crescimento do défice comercial da UE face à RPC (J. Li et al. 2017) que, em 2006, era já superior a 100 000 milhões de euros (European Commission 2017a).

Por conta da sua entrada para a Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2001, sobejamente encorajada pela UE, a China obteve maiores e melhores condições de acesso aos mercados ocidentais, que a conduziram aos lugares de topo dos maiores exportadores mundiais (cf. Anexo 2), ocupando, em 2006, o terceiro lugar, segundo dados da OMC. Relativamente ao PIB, ainda em 2005, a RPC já havia superado as economias francesa e do Reino Unido, com um total de 2 262 milhões de dólares, ficando apenas atrás da Alemanha, Japão e EUA (Casarini 2006).

Em 2006, segundo dados da OMC, a China registou, juntamente com a Índia, o maior crescimento das importações de combustíveis, apesar de a UE permanecer no topo dos maiores importadores daqueles produtos. Com efeito, estes elementos atestam a intensidade impressa pelo crescimento económico chinês durante os primeiros anos deste século, sendo a RPC responsável por um aumento de 39% das importações de combustíveis, em 2006 (World Trade Organization 2007). Depois de, em 2004, as exportações de bens manufacturados chineses terem superado os valores do Japão, em 2006, transpõem, pela primeira vez, os EUA, ficando no segundo lugar da tabela dos maiores exportadores de bens manufacturados mundiais, logo atrás da UE (World Trade Organization 2007).

Contudo, nesta data, é já notória a alteração nos padrões de produção chinesa, passando de uma indústria, essencialmente, de bens manufaturados, para uma indústria com uma aposta nítida nos bens de tecnologia da informação. Aliás, no relatório anual de 2007, da Organização Mundial do Comércio, é apontada essa alteração comportamental, a nível económico, por parte de Pequim, observando que *“enquanto a participação da China nas exportações mundiais de têxteis aumenta, a diversificação das suas exportações reduz a importância dos têxteis nas suas exportações totais de mercadorias”* (World Trade Organization 2007). Neste contexto, observamos ainda que a RPC supera, em 2006, as exportações de têxteis da UE que, até aí, se mantinha no lugar cimeiro do maior fornecedor mundial daqueles bens. Na verdade, entre 2000 e 2006, a participação da RPC nas exportações mundiais de têxteis, passou de 10% para 22%, enquanto a UE, depois de ver as suas exportações de têxteis caírem 4% em 2005, apenas recuperou 3% em 2006, sendo, no entanto, suplantada pela China enquanto maior exportador mundial, neste setor (World Trade Organization 2007). Não obstante as cotas de produção impostas entre 2000 e 2006, pelos EUA e pela UE relativamente à indústria têxtil, o desempenho chinês foi contundente na forma como atraiu e captou mais 12% do mercado mundial, nesta indústria, tornando-se o maior responsável pelas exportações mundiais nesta indústria (World Trade Organization 2007). Pelos números apresentados e pela sua relevância económica, este tópico pode ser considerado como um dos elementos que favoreceu o arrefecimento da relação UE-China.

Em 2006, há a registar um elevado número de visitas de altas entidades de Estados-membros da UE à China. Entre Chefes de Estado, de Governo e Ministros dos Negócios Estrangeiros, são mais de 10 as visitas de dirigentes oriundos de países como a Alemanha, Irlanda, Espanha, Roménia, Polónia, Suécia, França, Itália e Eslováquia que visitam a República Popular da China em 2006 (Phelan 2013). No mesmo ano em que é emitida a comunicação da Comissão Europeia *“UE-China: Parceiros próximos, responsabilidades crescentes”*, são também assinados três Memorandos de Entendimento; sobre segurança alimentar, sobre cooperação em tecnologia de geração de energia com emissões próximas de zero e sobre cooperação em política regional (Phelan 2013). Além disto, são realizadas em Viena, as consultas bilaterais no âmbito da

Parceria sobre as Alterações Climáticas e, ainda antes do final do ano, é realizado o primeiro Diálogo Macroeconómico UE-China, entre a Comissão Europeia e a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (Phelan 2013).

Logo no início do ano seguinte, em 2007, a União Europeia conhece o seu 6º alargamento, passando a integrar no seu núcleo de Estados-membros a Bulgária e a Roménia. Esta união, agora a 27, chegava já perto dos 500 milhões de habitantes (European Parliament and European Commission 2020).

Benita Ferrero-Waldner, Comissária Europeia para as Relações Externas e a Política Europeia de Vizinhança em 2007, referiu, numa visita a Pequim, que a parceria entre a UE e a China significava uma cooperação alargada a uma vasta gama de setores e que, sendo a parceria cada vez mais forte e crescente, a sua visita teria, entre outros, o objetivo de *“iniciar negociações sobre um novo acordo bilateral”* (Ferrero-Waldner 2007). O acordo referido por Ferrero-Waldner aludia a uma atualização das bases legais que enquadravam as relações UE-China. Num discurso dirigido a estudantes da Universidade de Renmin, em Pequim, a Comissária Europeia sublinhou que a sua visita acontecia no seguimento de uma discussão alargada, no seio da UE, sobre a sua política e relações com a China. Numa primeira abordagem sobre o significado de “parceria”, Ferrero-Waldner enaltece os pontos mais positivos da relação, indicando que, embora subsistissem alguns pontos de discórdia e desentendimento, a maturidade do relacionamento entre as partes permitia que prevalecesse a vontade de resolver e minimizar as contendas. Destacando que a UE e a China, em conjunto, perfazem cerca de um terço da população mundial, a Comissária Europeia identificou claramente os interesses e objetivos comuns de ambas, *“multilateralismo efetivo, paz, segurança e estabilidade”*, referindo que esse seria o pilar da parceria (Ferrero-Waldner 2007).

Ainda no mesmo discurso, Benita Ferrero-Waldner sublinhou a importância que a China já na época representava no contexto internacional, referindo que a vontade, ou não, de Pequim desempenhar um papel mais dinâmico e participante nas estruturas e instâncias internacionais determinaria, em grande medida, *“a eficácia desses sistemas ou, de facto, se eles continuam a existir na sua forma atual”* (Ferrero-Waldner 2007). No âmbito dos grandes desafios internacionais partilhados pela UE e pela China, foram nomeados o combate à proliferação de armamento nuclear, com especial destaque para

os casos da Coreia do Norte e do Irão, a questão do desenvolvimento e segurança do continente africano onde, à data, a presença chinesa era já expressiva, e o problema das alterações climáticas, além do próprio abastecimento energético. Finalizando o discurso, a Comissão Europeia anunciou a substituição do Acordo de Cooperação Comercial e Económica, de 1985, por um novo Acordo de Parceria e Cooperação, cujas negociações haviam já sido iniciadas (Ferrero-Waldner 2007).

Durante o ano de 2007, intensificam-se as visitas de altas entidades, de ambas as partes, em ambos os sentidos. Contudo, as visitas oficiais e os documentos assinados não contemplam apenas a UE como um todo. Muitas vezes, as relações bilaterais entre a China e os Estados-membros da União decorrem de forma paralela e independente, como veremos adiante. O ano de 2007 é incontornável na relação UE-China. É neste ano também que se inicia a crise financeira nos EUA, que acabou, logo de imediato, por afetar a economia mundial, em geral. Este é um dado com uma importância acrescida para o contexto da relação UE-China, uma vez que, como veremos, a China desempenhou um papel bastante expressivo na recuperação das economias de muitos países da UE.

O início da crise económica mundial, desencadeada pela crise financeira com origem nos EUA, demonstrou, incontestavelmente, a interdependência das economias e, em particular, a dependência da economia chinesa dos mercados europeus. Sobre isto, note-se que, também em 2007, a UE se torna o primeiro parceiro comercial chinês, alcançando ainda o estatuto de maior mercado de exportação da China. Perante isto, a capacidade da economia da UE para afetar diretamente a economia chinesa é nitidamente perceptível. Pequim não ficou alheia a esta questão que, no limite, poderia pôr em causa os seus objetivos de estabilidade e prosperidade económica.

No mesmo ano, a balança comercial da UE com a China voltou a ser negativa, à luz do que vinha acontecendo nos últimos anos, atingindo os 162 000 milhões de euros. Ou seja, o valor das exportações da UE para a China, embora tivesse aumentado para 71 800 milhões de euros, não foi superior ao valor das importações que aumentou, nesse ano, para 233 900 milhões de euros (Eurostat 2016). Este facto, que já vinha sendo recorrente nos últimos anos, começou a suscitar algumas dúvidas e preocupações do lado europeu, contribuindo para o arrefecimento da relação. Questões como a

manutenção artificial da moeda e práticas comerciais desleais, por exemplo, foram levantadas no seio de países da UE. Neste lote de interrogações e contestações do lado europeu inclui-se também a dificuldade sentida pelas empresas europeias no acesso ao mercado chinês. Sobre isto, Peter Mandelson, Comissário Europeu para o Comércio na época, afirmou, na Cimeira Empresarial UE-China, que teve lugar em Pequim, em novembro de 2007, que *“existe uma frustração considerável entre empresas e governos da UE com os problemas contínuos das empresas da UE no acesso ao mercado chinês e na proteção dos seus produtos contra a falsificação”* (Mandelson 2007).

Em novembro de 2007, num ambiente um pouco mais hostil do que vinha sendo habitual, tendo em conta o que descrevemos anteriormente, decorre a 10ª Cimeira UE-China, em Pequim. Na Declaração Conjunta (Council of the European Union 2007) emitida no final da Cimeira, podemos observar o reconhecimento que os líderes de ambas as partes fazem sobre a importância do vetor económico para a relação, visível, inclusivamente, pela quantidade de pontos da Declaração dedicados à cooperação económica entre as partes. Alguns dos temas da agenda são já recorrentes, como os Direitos Humanos e o embargo da venda de armas. Por outro lado, as preocupações da população europeia, de um modo geral, com as questões económicas foram transpostas para o programa desta Cimeira. No mesmo quadro, antigas pretensões chinesas, como o reconhecimento de EEM, foram também enumeradas, no plano económico.

Para fazer face a estes e outros assuntos, e em virtude do crescente relacionamento no âmbito económico entre a UE e a China, ficou definido o estabelecimento, até ao final de março de 2008, do Diálogo de Alto Nível Económico e Comercial (Council of the European Union 2007). Este novo pilar de relacionamento entre as partes previa o diálogo entre a Comissão Europeia, órgão executivo da UE que está incumbido da defesa dos interesses gerais da UE, na pessoa do Comissário para o Comércio da UE, e o Conselho de Estado chinês, na pessoa do Ministro do Comércio chinês, sobre estratégias na área do comércio, investimento e cooperação económica. O seu objetivo visava ainda a correção do desequilíbrio comercial e outros temas urgentes como o acesso efetivo aos mercados, os direitos sobre propriedade intelectual e outros.

Além disto, a Declaração é simbólica também quanto ao número de pontos relacionados com questões de segurança internacional. Temas como a questão de Taiwan, do Myanmar, do Darfur, a estabilidade na península da Coreia, a questão nuclear do Irã e o conflito Israelo-Palestiniano são alguns dos pontos da agenda desta Cimeira, observados na Declaração Conjunta correspondente (Council of the European Union 2007). Perante isto, podemos concluir que o envolvimento da China em matéria de segurança internacional, nesta altura, continua a registar um aumento significativo.

Outro tema que mereceu um destacado relevo nesta Cimeira foi a proteção ambiental, onde, se quisermos, podemos incluir a utilização sustentável de recursos e o próprio combate às alterações climáticas. Neste nível, os líderes destacaram a cooperação no âmbito da Parceria China-UE sobre Alterações Climáticas (Council of the European Union 2007). Pela urgência do tema, foi destacada, entre outras, a necessidade de estabilizar as emissões de gases tóxicos para a atmosfera, a continuação e o aprofundamento da cooperação neste contexto e a consciencialização pública para esta questão. É reiterada a preocupação com o difícil equilíbrio entre segurança energética e segurança ambiental. No vigésimo primeiro ponto da Declaração, é enfatizada a necessidade de *“explorar as sinergias entre a promoção da segurança energética, a melhoria da qualidade do ar e abordar as emissões de gases de efeito estufa para garantir consistência entre alcançar os objetivos finais da UNFCCC e seus [da UE e da China] respetivos objetivos da política energética”* (Council of the European Union 2007). Além de tudo, ainda neste contexto, foi assinado um empréstimo, na ordem dos 500 milhões de euros, do Banco Europeu de Investimento à República Popular da China, para apoio a projetos no âmbito do combate às alterações climáticas.

Ressalve-se também a atenção reservada à questão energética, muito cara à República Popular da China e *“intimamente ligada ao desenvolvimento económico e social de todas as nações”*. A eficiência energética do carvão, um dos recursos energéticos mais utilizados pela China, ocupou, de resto, um dos pontos da Declaração Conjunta desta Cimeira (Council of the European Union 2007).

Por último, importa deixar ainda uma nota sobre o ponto referente à cooperação com países do continente africano, que demonstra o crescente interesse de ambas as

partes naquela região, embora nesta data isto não constitua ainda qualquer perturbação para a relação, como veremos adiante.

Já em 2008, novos eventos adicionaram mais alguma tensão à relação UE-China. Falamos da questão do Tibete, em particular dos episódios tumultuosos ocorridos na capital, Lhasa, em março daquele ano, que reacenderam, entre outras, a discussão sobre os Direitos Humanos na República Popular da China.

Paralelamente a isto, a situação da balança comercial entre a UE e a China, em linha com o que vinha acontecendo nos anos anteriores, voltou, em 2008, a bater um novo máximo negativo, atingindo cerca de 170 000 milhões de euros, conforme ilustra a Tabela 1. Este é um fator particularmente importante se considerarmos que o vetor económico vinha sendo um dos grandes pilares da relação UE-China e que, face a este cenário, o discurso europeu em relação à China foi, de uma maneira geral, contaminado pelo desagrado que estes números representavam para a UE.

Tabela 1. Comércio de bens entre a UE e a China e o resto do mundo

(in € billion)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EU trade in goods with China											
Exports	51.7	63.7	71.8	78.3	82.4	113.5	136.4	144.2	148.2	164.6	170.4
Imports	161.0	195.8	233.9	249.1	215.3	283.9	295.1	292.1	280.1	302.1	350.4
Balance	-109.3	-132.1	-162.0	-170.8	-132.9	-170.5	-158.6	-147.9	-132.0	-137.5	-180.1
Total extra-EU trade in goods											
Exports	1 049.5	1 152.5	1 234.5	1 309.1	1 094.0	1 353.9	1 554.4	1 684.7	1 736.6	1 702.9	1 791.3
Imports	1 183.9	1 368.3	1 450.3	1 585.2	1 235.6	1 530.8	1 729.7	1 798.3	1 687.3	1 692.2	1 725.6
Balance	-134.4	-215.8	-215.9	-276.1	-141.7	-176.9	-175.3	-113.7	49.3	10.7	65.8
China / Total extra-EU											
Exports	4.9%	5.5%	5.8%	6.0%	7.5%	8.4%	8.8%	8.6%	8.5%	9.7%	9.5%
Imports	1.6%	14.3%	16.1%	15.7%	17.4%	18.5%	17.1%	16.2%	16.6%	17.9%	20.3%

Fonte: Eurostat, 2016

Contudo, não se esgotam aqui os pontos e momentos difíceis da relação durante 2008. A cerimónia de abertura dos Jogos Olímpicos de Pequim, a 8 de agosto daquele ano, não contou com a presença de diversos líderes europeus, entre os quais a Chanceler alemã, Angela Merkel, ou o Primeiro-ministro britânico, Gordon Brown. Além

disto, em virtude das intenções conhecidas de o Presidente da UE, à data Nicolas Sarkozy, se encontrar com o Dalai Lama, em dezembro de 2008, Pequim acabaria por cancelar a 11ª Cimeira UE-China, agendada para o mesmo mês, em Lyon (Fox e Godement 2009). Pese embora os factos apresentados anteriormente, destacamos a realização do primeiro Diálogo de Alto Nível Comercial e Económico UE-China, em abril de 2008 (Phelan 2013).

1.4. O período da normalização da relação (2009-2013)

Depois de atingir o que se acredita ter sido a pior fase da relação UE-China, 2009 distingue-se como sendo o início da normalização do relacionamento, depois do arrefecimento sentido durante o último ano, em particular.

Face ao impasse percecionado na relação, quer pelos números do défice comercial apresentados, quer pelas reivindicações continuadas entre ambas as partes ou mesmo pela incerteza e instabilidade económica na UE, fruto da crise das dívidas soberanas dos Estados-membros, o European Council on Foreign Relations (ECFR), um *think tank* internacional e independente, publicou um relatório intitulado *“A Power Audit of EU-China Relations”*. Neste documento, que parte da premissa de que, em 2009, *“as decisões tomadas em Pequim são centrais para praticamente todas as preocupações globais urgentes da UE, sejam as mudanças climáticas, a proliferação nuclear ou a reconstrução da estabilidade económica”*, é ilustrada a forma como os Estados-membros da UE se dividem sobre como gerir o impacto da China na economia europeia e como deverá ser o envolvimento europeu com a China (Fox e Godement 2009).

O mesmo relatório estabelece uma divisão entre os Estados-membros, com base na sua abordagem em relação à China. Assim, Alemanha, Polónia e República Checa são, segundo o documento, os países que revelam uma posição mais equilibrada e que poderão sustentar uma abordagem mais forte da UE face à China, estando dispostos a *“pressionar com demandas específicas no setor económico, apoiar medidas de proteção “antidumping” contra mercadorias chinesas subsidiadas injustamente ou a ameaçar outras ações comerciais”*. Agrupados em outra categoria surgem a Dinamarca, a

Holanda, o Reino Unido e a Suécia. Sobre este grupo de países, revela-nos o relatório que *“estão prontos para pressionar a China sobre política e opõem-se principalmente a restringir o seu comércio”*. Em rigor, a propensão para uma ideologia de livre comércio, desprendida de qualquer limitação, dificulta o desenvolvimento de uma resposta coerente, adequada e conjunta da parte da UE à postura chinesa, altamente centralizada. O maior grupo é formado pela Finlândia, Bulgária, Hungria, Grécia, Chipre, Itália, Portugal, Espanha, Malta, Roménia, Eslováquia e Eslovénia. A visão comum entre estes países é de que boas relações políticas com a China conduzirão a boas relações económicas. Veja-se que alguns dos países mais afetados pela crise financeira mundial, e das dívidas soberanas em particular, se encontram neste grupo e que a manutenção de boas relações com a China se revelou essencial para a sua recuperação económica. Considera ainda o documento que estes países demonstram pouca propensão para exercer pressão sobre a China relativamente a questões políticas e delicadas para Pequim, como o Tibete ou os Direitos Humanos, enfraquecendo, muitas vezes, a posição europeia sobre estas questões e a própria União como um todo. O último grupo reúne países como a Áustria, a Estónia, a Bélgica, a Irlanda, a Letónia, a Lituânia e o Luxemburgo e, segundo o documento, diz respeito aos Estados-membros que não consideram o seu relacionamento com a China fundamental para a sua política externa. De facto, não parecem revelar um grande interesse no debate sobre questões afetas à China e tendem a sustentar-se do apoio da UE para se salvaguardarem da pressão chinesa em temas mais fraturantes (Fox e Godement 2009).

Este relatório é revelador de dois factos distintos. Em primeiro lugar, ilustra a falta de coesão da UE no que toca à forma como encara o seu relacionamento com a China, demonstrando que nem sempre a União fala a *“uma só voz”*. A segunda evidência, consequência direta da primeira, é que as posições dos Estados-membros a respeito de como deverá ser a relação UE-China são distintas e por vezes até opostas. Na verdade, parece, inclusivamente, existir uma relação entre fatores internos dos Estados-membros, em particular fatores económicos, e o modo como compreendem e consideram o seu relacionamento com Pequim.

Além disto, conforme indica Garlick (2013), a frustração chinesa por conta do ritmo demorado de negociações dentro das estruturas da UE, próprio da sua burocracia

intermediária, levou a que Pequim se tivesse tornado mais propensa a um modo de negociação bilateral com os Estados-membros da União. Ora, a desconsideração da UE como um todo e atendendo às divisões internas face ao relacionamento UE-China, no seio de alguns Estados-membros levantaram-se suspeitas de que pudessem, em muitas questões fundamentais, estar a ser colocados uns contra os outros, minando ainda mais a coesão europeia a este nível. Na verdade, nesta altura acabariam por ser assinados acordos comerciais, de forma bilateral, entre a China e Estados-membros da UE como o Reino Unido, França, Alemanha, Hungria, Portugal e Grécia, o que constituiu uma política que muitos académicos apelidaram de “dividir para reinar” (Garlick 2013).

Muitos destes acordos acontecem na sequência da eclosão da crise financeira mundial que afetou a liquidez financeira da zona euro, obrigando-a a uma apertada e difícil gestão orçamental acompanhada de duras medidas de políticas de austeridade. Assim, os acordos estabelecidos bilateralmente entre a China e alguns Estados-membros da União acabariam por funcionar, mais para uns Estados do que para outros, como um verdadeiro balão de oxigénio. Perante isto, conforme refere Garlick (2013), *“entre os destroços económicos da crise financeira global e os da crise das dívidas, as questões comerciais são claramente o aspeto dominante do relacionamento”* nesta altura. Mais que isso, segundo o autor, muitos investigadores acreditavam que, com o agudizar da crise na Europa, particularmente em Estados como a Grécia, Portugal, Irlanda e Itália, os investidores chineses fossem cada vez mais aliciados a investir em diversos níveis, desde a compra de títulos a projetos de infraestruturas, como a reconstrução de estradas e portos (Garlick 2013).

De facto, o acordo celebrado entre a companhia chinesa com participação estatal China Ocean Shipping Company (COSCO) e a Autoridade do Porto do Pireu, na Grécia, sobre a exploração daquele porto, atesta isso mesmo (Xinhua 2018b). Apesar do interesse chinês no porto do Pireu subsistir já desde a década de 90 e de ter existido um primeiro contrato de exploração do porto, que havia expirado em 2001, foi no fim de 2008, em novembro, que foi assinado um contrato para operar e desenvolver os pilares 2 e 3 do terminal de contentores do Pireu. O acordo, assinado em Atenas na presença do presidente chinês, Hu Jintao, e do primeiro-ministro grego, Karamanlis, previa o arrendamento do porto por parte da COSCO durante 30 anos. Este contrato iria render

a Atenas um pagamento inicial de 50 milhões de euros (Ferchen et al. 2018) e uma percentagem da receita anual do porto, ficando ainda assegurado o investimento de quantias adicionais para o desenvolvimento dos dois pilares. Os fundamentos chineses para o investimento no porto do Pireu prenderam-se com a melhoria das instalações e o aumento da capacidade do porto, por forma a torná-lo num *hub* de transbordo internacional. Procurando garantir melhores condições neste acesso pelo sul da Europa, a empresa responsabilizou-se ainda pelo desenvolvimento de serviços de transporte intermodal marítimo-ferroviário na zona de Pireu (Ferchen et al. 2018).

Financiada pelo Banco de Desenvolvimento da China, um banco estatal chinês fundado em 1994, que tem como objetivo *“fornecer linhas de financiamento de médio a longo prazo que atendam às principais estratégias de desenvolvimento económico e social da China a longo prazo”* (China Development Bank 2020), a COSCO concedeu, em 2009, um novo empréstimo de 215 milhões de euros para investimento no porto do Pireu (Ferchen et al. 2018).

Conforme demonstra a Tabela 2, novos empréstimos tiveram lugar nos anos que se seguiram, perfazendo, entre 2008 e 2016, um total de cerca de 900 milhões de euros.

Tabela 2. **Investimento da COSCO no Porto do Pireu entre 2008 e 2016**

Data da transação / início do projeto	Montante (euros)	Objetivo
2008	50 milhões	30 anos de contrato de concessão de administração dos cais 2 e 3
A partir de 2009	215 milhões	Melhoramento do cais 2
A partir de 2012	120 milhões	Construção do cais 3
A partir de 2013	230 milhões	Melhoramento do cais 2 e construção do cais 3
2016	280,5 milhões	Aquisição de 51% das ações da Autoridade do Porto do Pireu

Fonte: Ferchen, Matt, Frank N Pieke, Frans-Paul van der Putten, Tianmu Hong, and Jurriaan de Blécourt, 2018.

Esta nova dinâmica bilateral entre a China e a Grécia, por exemplo, motivou alguns discursos mais críticos relativamente às intenções chinesas e à sua abordagem a Estados-membros da UE que, sob o pretexto dos fatores financeiro e económico, parecia

ignorar a União enquanto conjunto, aliciando os seus membros paralelamente e consoante as suas vulnerabilidades. De acordo com Ferchen (2018), nesta altura, entre vários meios de comunicação e governos europeus, surgiu a ideia de que os investimentos chineses no porto do Pireu poderiam constituir uma ferramenta para uma interferência política de Pequim na UE. Porém, do lado chinês, este novo entrosamento entre Atenas e Pequim foi entendido como uma questão pragmática de ordem económica e, além disso, demonstrou a audácia que a Grécia revelou ao discordar das políticas de Bruxelas levadas a cabo na recuperação da economia europeia, motivando a procura de outras alternativas à UE (Ferchen et al. 2018).

Assim, nesta fase do relacionamento UE-China, apesar das críticas e embora as intenções e abordagem chinesas permanecessem pouco esclarecidas e entendidas no seio da UE, face às circunstâncias, prevaleceu a dimensão económica da relação, tendo sido remetidos para um plano secundário temas como os direitos de propriedade intelectual, Direitos Humanos, o embargo de armas à China ou a questão do Tibete (Garlick 2013).

Prova disso, é a 11ª Cimeira UE-China, que se realizou em Praga, durante o mês de maio de 2009, e onde ficou patente a preocupação de ambas as partes com a recuperação das economias depois da crise. De acordo com a Declaração Conjunta emitida no final da Cimeira, da agenda constaram, essencialmente, temas como a crise económica e financeira global, as alterações climáticas, segurança energética e questões regionais de segurança em zonas como a Península da Coreia, Myanmar, Irão, Sri Lanka, Afeganistão e Paquistão (Council of the European Union 2009a).

No mesmo ano, em novembro, ocorreu ainda a 12ª Cimeira UE-China, desta feita em Nanjing (Council of the European Union 2009b). Nesta Cimeira, ambos os líderes enfatizaram a necessidade de acelerar as negociações sobre o Acordo de Parceria e Cooperação. Relembramos que este novo acordo seria o substituto do antigo Acordo de Cooperação Económica e Comercial CEE-China, de 1985. Apesar de terem sido mantidas na agenda as tradicionais pretensões, dos dois lados, que permaneciam irresolutas, vemos, no seguimento das últimas Cimeiras, o surgimento de novos tópicos que vêm ganhando cada vez mais protagonismo neste fórum, quer pela sensação de urgência que imprimem, quer pela importância que acarretam tanto para estes dois atores, como

para o mundo, de uma maneira geral. À cabeça deste núcleo de novos temas estão as alterações climáticas. Sobre isto, acordaram os líderes em Nanjing que *“metas ambiciosas e transparentes de redução de emissões pelos países desenvolvidos e ações de mitigação apropriadas nacionalmente pelos países em desenvolvimento, com vista a promover a transição para uma economia de baixo carbono, apoiada e viabilizada pelo financiamento, tecnologia e capacitação dos países desenvolvidos, são cruciais para promover os esforços para enfrentar as mudanças climáticas”* (Council of the European Union 2009b). O desenvolvimento sustentável foi outro dos temas que, durante este período, ganhou ímpeto no seio da relação. Nesta Cimeira, acordaram as partes que intensificariam o diálogo sobre *“energias renováveis, eficiência energética, desenvolvimento conjunto, demonstração e transferência de tecnologias favoráveis ao clima, desenvolvimento urbano sustentável, capacitação e desenvolvimento regional”* (Council of the European Union 2009b).

Também relacionada com este tema, surge ainda a questão da segurança energética, sobre a qual as partes concordaram em aprofundar o Diálogo sobre Energia e a cooperação nesta área. Veja-se que, a segurança energética para a RPC é fundamental e essencial, sob pena de não conseguir manter os valores de crescimento económico mais recente, caso não consiga garantir o seu abastecimento energético. Além disso, tanto a UE como a China apresentam níveis de dependência energética muito elevados, pelo que encontram neste assunto alguma convergência de interesses.

Outro tópico recente e com uma importância crescente nesta agenda, e de alguma forma relacionado com o anterior, é o continente africano. A este respeito, a Declaração Conjunta desta Cimeira revela-nos que UE e RPC concordaram sobre a importância da cooperação no continente africano, reafirmando o seu compromisso com os ODM's e afirmando a relevância do diálogo trilateral UE-China-África. Aqui, note-se uma ligeira alteração do paradigma chinês que, ao levar em conta a necessidade de garantir alguma segurança e estabilidade nas suas fontes de abastecimento energético e de investimento, como é o caso do continente africano, se tornou mais acolhedor a políticas de cooperação com a UE nesse cenário (Council of the European Union 2009b). Assim, e uma vez que o princípio de não ingerência nos assuntos internos dos Estados, tão caro à China, se torna tão mais difícil de cumprir quanto mais complexos e alargados

são os interesses das potências, a China mostra-se, nesta altura, mais empenhada do que era o seu registo habitual nas operações de manutenção da paz em África, ao lado da UE.

Ainda no rescaldo da crise financeira com início nos anos anteriores, a estabilidade financeira foi também uma matéria discutida nesta Cimeira, com especial destaque para a estabilidade da zona-euro, sendo, igualmente, apontada a necessidade de reforma das instituições financeiras internacionais. Sobre isto lembramos que ao garantir a estabilidade da zona-euro a China assegurava a estabilidade do seu maior mercado de exportação e, por consequência, a manutenção do seu crescimento económico, como refere Zhang Haibing, *“a UE como um todo é o maior parceiro comercial da China; portanto, um mercado unificado e estável da UE é bom para a exportação de produtos chineses, que é um pilar importante para manter o rápido crescimento económico da China”* (Haibing 2012).

Por outro lado, a preservação do euro enquanto segunda moeda mundial, permitiria controlar o peso do dólar americano no sistema monetário internacional e, ao mesmo tempo, manter baixo o valor do renminbi, abonando a favor da competitividade dos produtos chineses, face aos europeus. No fundo, como expõe Zhang Haibing (2012), *“uma UE mais forte é boa para uma sociedade internacional mais equilibrada e justa”*. Esta Cimeira representou ainda a intenção declarada das partes de instituir o intercâmbio de pessoas (*people-to-people*) e a cooperação cultural (Council of the European Union 2009b), desenhando-se, já aqui, um dos pilares do que viria a ser o projeto chinês para o novo século – Belt&Road Initiative – apresentado apenas alguns anos mais tarde.

Em 2010, UE e China seguiram no aprofundamento da relação e na convergência de interesses, abandonando alguns pontos de conflito na relação a favor de outros, improteláveis. Daqui resultou o estabelecimento do primeiro Diálogo Estratégico de Alto Nível (European Commission 2010), em agosto de 2010, que juntou a Alta Representante da UE e Vice-presidente da Comissão, Catherine Ashton, e o Conselheiro de Estado Dai Bingguo - o interlocutor mais alto da China em Relações Externas e Política de Segurança. Neste diálogo couberam, essencialmente, temas como *“questões externas e de segurança, como a Península Coreana, o Irão, África e a pirataria no Golfo de Áden”*

e “questões internacionais, como economia global, mudanças climáticas, comércio e negócios e desenvolvimento” (European Commission 2010). A pirataria no Golfo de Áden assomou-se ao leque de interesses comuns entre China e UE numa altura em que, estando em curso missões de patrulhamento e de combate à pirataria nessa zona, ambos os atores já tinham presentes a urgência e necessidade de conter este fenómeno a bem da segurança das rotas marítimas que asseguram o transporte de bens e, sobretudo, recursos energéticos.

Este primeiro Diálogo Estratégico de Alto Nível funcionou como um ensaio geral para a 13ª Cimeira UE-China, que se realizou no mês seguinte, em outubro, em Bruxelas, na Bélgica (Council of the European Union 2010). Esta Cimeira ditou o compromisso das duas partes com questões de governança global, como o comércio, o investimento e o crescimento sustentável numa economia mundial pós-crise. O protagonismo destes assuntos na agenda reiterou a sua urgência e importância tanto para a China como para a UE (Council of the European Union 2010). Depois de momentos mais conturbados na relação e do sobressalto da crise, ficou demonstrado que a parceria seria cada vez mais cimentada pela relação económica, em primeiro lugar, e por outros assuntos interrelacionados com o primeiro, como a segurança energética, a responsabilidade com as alterações climáticas e a estabilidade e segurança regional. Assim, embora não esquecidos, Direitos Humanos e questões de território e soberania, como o caso do Tibete, começaram a ter uma abordagem menos agressiva e constante.

Deste modo, UE e China chegaram à 14ª Cimeira, em fevereiro de 2012, com uma agenda muito semelhante à última. As estreias, mais ou menos já anunciadas, ficaram por conta de três iniciativas: a parceria em desenvolvimento e urbanização sustentável, o estabelecimento do Diálogo de Alto Nível *People-to-people* e o reforço da cooperação na energia.

Depois de estabelecidos o Diálogo de Alto Nível Económico e Comercial e o Diálogo Estratégico de Alto Nível, ambos concertaram esforços e intenções no sentido de criar uma terceira plataforma de debate e cooperação, o Diálogo de Alto Nível *People-to-people* (Phelan 2013) que, em primeiro lugar, representou a relevância que UE e China atribuíram aos laços culturais e educacionais entre povos – cidadãos europeus e chineses. Este tornou-se, assim o terceiro pilar da Parceria Estratégica UE-China.

Então, naquela que é a arquitetura de diálogo da Parceria Estratégica UE-China encontramos, por fim, um sistema de três pilares, que cobre as três áreas mais importantes de cooperação: economia, política e questões sociais. Depois de instituídos mecanismos de diálogo sobre relações económicas e políticas, o compromisso chega ao nível social, onde temas mais próximos dos cidadãos ganham palco nesta Parceria Estratégica. Assim, questões como a educação, a cultura e o intercâmbio de pessoas, por exemplo, começam a ser debatidas e observadas com a importância devida. Sobre este assunto, vários autores defendem que esta é uma área fundamental de cooperação bilateral, já que tende a promover uma maior proximidade e compreensão entre os povos que, por sua vez, é fundamental para a diminuição do preconceito e para o reforço da confiança mútua (Sajdak 2013).

Ainda em setembro de 2012, ocorreu a 15ª Cimeira UE-China (Council of the European Union 2012) que foi, de resto, a última Cimeira em que participou o Primeiro-ministro chinês Wen Jiabao. Questões financeiras, económicas e comerciais voltaram a protagonizar o debate, onde se inclui o acesso melhorado ao mercado.

Em novembro do mesmo ano, no 18º Congresso do Partido Comunista Chinês, Xi Jinping foi eleito o 11º Secretário-geral do Partido Comunista da China (Jinping 2012), sucedendo a Hu Jintao enquanto Presidente da República Popular da China. Ao assumir o cargo em março de 2013, Xi Jinping expôs novos desafios ao país, clarificando objetivos e identificando metas precisas. No próximo capítulo será analisada essa iniciativa lançada por Xi Jinping em 2013, através da qual denunciou ao mundo os desígnios da China para o novo século, mediante a apresentação de um projeto inédito de cooperação internacional.

Em 2012 o ciclo de Hu Jintao chega ao fim, deixando para trás um legado de uma evolução positiva no âmbito da relação UE-China. Verificamos que, pese embora os principais pontos de discórdia entre os dois atores não estivessem, nesta altura, resolvidos, não impediram, de uma maneira geral, o desenvolvimento e o aprofundamento da Parceria assumida, formalmente, em 2003. Na verdade, a retrospectiva do relacionamento permite confirmar que a esfera económica esteve sempre no topo de prioridades da agenda, na mesma medida em que nos momentos de maior tensão acabou por prevalecer, imprimindo à relação novas dinâmicas e levando a

que UE e China reconhecessem a relevância das questões económicas sobre todas as outras. Além disto, demonstrou-se que a interdependência económica entre ambos levou a que se procurassem soluções conjuntas para os desafios que surgiram durante este período.

Capítulo III. A NOVA ROTA DA SEDA

Em setembro de 2013, na Universidade de Nazarbayev, em Astana, no Cazaquistão, o Presidente Xi Jinping falou, pela primeira vez, num projeto que, através de uma faixa construída ao longo da Rota da Seda, possibilitaria uma conexão entre o Oceano Pacífico e o Mar Báltico. Nas palavras de Xi Jinping (cit. por Wu e Zhang 2013), este projeto, assente no estabelecimento de uma faixa económica de grande dimensão, deveria abranger uma área de *“cerca de 3 biliões de pessoas e [que] representa o maior mercado do mundo com um potencial inigualável”*. Contextualizando a base deste ambicioso projeto, o Presidente chinês destacou o vasto período de trocas comerciais entre a China, a Ásia Central e a Europa, sublinhando que os tempos próximos seriam uma *“oportunidade de ouro”* para o aprofundamento da cooperação entre as partes, assinalando que *“um vizinho próximo é melhor que um parente distante”* (Jinping cit. por Wu e Zhang 2013). No mesmo discurso, apontou as primeiras linhas orientadoras deste audacioso projeto de desenvolvimento da história moderna; acelerar a comunicação política, dotar a zona abrangente de infraestruturas capazes e promover um comércio desimpedido de barreiras.

O projeto, que aspira a um aprofundamento da ligação dos países que, num contexto geopolítico, identificamos como Eurásia⁶, não esquece as áreas da política, cultura e educação, conforme referido, em 2013, pelo antigo embaixador da China no Cazaquistão, Yao Peisheng (Wu e Zhang 2013). Mais do que um projeto de desenvolvimento económico, nas palavras de Christina Müller-Markus, a BRI *“parece ser um instrumento para alcançar o sonho chinês: restaurar e legitimar o ressurgimento da China como um poder mundial”* (Müller-Markus 2016).

A intenção exposta é a de criar o maior corredor económico do mundo, interligando o polo económico do Pacífico asiático ao polo europeu, abrangendo ao longo do percurso várias regiões e países. Contudo, de acordo com Bruno Mações

⁶ A Eurásia é um conceito do domínio da Geopolítica que, embora não reúna um consenso perfeito entre os autores, se refere a um espaço geográfico composto pelo continente europeu e pelo continente asiático.

(Mações 2018), esta iniciativa representa *“muito mais do que um conceito meramente logístico”*. Na verdade, além dos inúmeros e distintos benefícios que poderá proporcionar às pessoas, às empresas e aos Estados envolvidos, revela-nos Mações que pode também representar *“enormes riscos, agitando velhas realidades geopolíticas e evocando um mundo do século XIX com a rivalidade entre grandes potências, uma corrida pelo poder no coração da maior massa terrestre do Globo [Eurásia]”* (Mações 2018).

Embora em primeiro lugar tivesse sido destacada apenas a parte terrestre da Nova Rota da Seda, a sua componente marítima, Rota da Seda Marítima do Século XXI, não demoraria a ser igualmente apresentada, formando, conjuntamente com a primeira, a iniciativa *“Uma Faixa, Uma Rota” (One Belt, One Road)*, também comumente identificada como *“Faixa e Rota” (Belt&Road Initiative)*.

Este projeto representa, primeiro que tudo, uma marca nítida da nova política externa chinesa para este século e, como verificaremos, da sua própria política interna (Duarte 2017). Segundo Michael Clarke, numa perspetiva económica, a BRI é fundamental *“para garantir o crescimento económico contínuo, do qual depende a sua [do Partido Comunista Chinês] legitimidade, abordando a capacidade excedente industrial e explorando novas saídas para o capital chinês no ambiente económico global pós-Guerra Fria”* (Clarke 2018). Também numa perspetiva económica, Audrye Wong identifica a BRI como parte integrante da diplomacia económica chinesa que, *“com a crescente influência económica (e política) da China (...) tornou-se uma ferramenta importante na política externa chinesa”* (Wong 2016). Segundo Wong, na esfera da diplomacia económica cabem instrumentos de comércio, investimento, finanças e moeda, envolvendo diversos domínios económicos que podem ser manobrados através de variados modos de ajuda e/ou apoio, cooperação ou sanções que ocorrem num nível global, regional e bilateral (Wong 2016).

Alguns autores, como Aaron Friedberg, consideram que a era de Deng Xiaoping no poder foi, de facto, *“um ponto de viragem decisivo na história da China moderna”*, colocando, a partir daí, a diplomacia económica ao serviço da sua política externa, cada vez com maior evidência (Friedberg 2018). Esclarece-nos o autor que *“a revolução na política que Deng Xiaoping projetou logo passou a ser vista como essencial para o poder*

futuro e prosperidade da China e para a sobrevivência do regime do PCC” (Friedberg 2018).

Num documento publicado pelo governo chinês, em 2015, intitulado “Visão e Ações para Promover a Construção Conjunta da Faixa Económica da Rota da Seda e da Rota Marítima da Seda do Século XXI” Pequim reconhece que *“a construção conjunta de “Uma Faixa, Uma Rota” corresponde à tendência da multipolarização do mundo, da globalização económica, da diversidade cultural, da informatização social”* (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC, Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC, and Ministério do Comércio da RPC 2015). Paz, desenvolvimento e cooperação são conceitos amplamente difundidos e repetidos ao longo do documento e, como veremos, compõem a narrativa desenvolvida em torno deste projeto.

Claramente comprometida com os princípios referidos, através da oficialização desta iniciativa, a China apresenta ao mundo nada menos do que a definição da sua política externa para as próximas décadas. No mesmo documento, podemos confirmar que *“a promoção da construção de “Uma Faixa, Uma Rota” é uma necessidade da China para expandir e aprofundar a sua abertura ao exterior e também a necessidade de reforçar a cooperação baseada no princípio de benefício mútuo com os países da Ásia, Europa e África, assim como com os outros países do mundo”* (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC, Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC, and Ministério do Comércio da RPC 2015).

Uns anos antes da publicação deste documento, no período que antecedeu o lançamento da BRI por Xi Jinping, ocorreu uma conferência de trabalho sobre a diplomacia periférica chinesa, onde estiveram presentes os atores mais relevantes no processo de elaboração de política externa, incluindo o Comité Permanente do Politburo do Partido Comunista Chinês, composto pelos mais altos líderes do Partido Comunista Chinês (Cai 2017). Nesse evento, Xi Jinping revelou a importância estratégica que os países vizinhos representam para a China, afirmando que *“manter a estabilidade na periferia da China é o objetivo principal da diplomacia periférica. Devemos incentivar e participar no processo de integração económica regional, acelerar o processo de construção de infraestruturas e conectividade. Devemos construir a Faixa Económica da*

Rota da Seda e a Rota Marítima da Seda do século XXI, criando uma nova ordem económica regional" (Cai 2017).

Segundo Peter Cai, vários investigadores consideram que este é um momento que marca uma alteração de postura e abordagem da China face ao mundo e na própria evolução da sua política externa, agora mais assertiva e proativa. Para Friedberg, a implementação da BRI tem o intuito de proporcionar à China *“mais segurança e acesso a uma maior parcela de energia, alimentos e recursos necessários para manter a sua economia em funcionamento, reduzindo, se não eliminando, a sua vulnerabilidade a interrupções ou embargos no fornecimento”* (Friedberg 2018).

Contudo, esta nova abordagem chinesa tem propiciado análises de matriz mais realista, que condizem com interpretações meramente geoestratégicas do projeto. Embora alguns objetivos da BRI sejam coerentes com essas análises, como por exemplo a criação de infraestruturas que permitam maior facilidade de transporte de energia através de alguns corredores económicos propostos, o domínio económico, ou se quisermos, a dimensão geoeconómica cabe também na leitura deste projeto, não suplantando a dimensão geoestratégica, mas, pelo contrário, complementando-a (Cai 2017). Porém, como vimos anteriormente, a sua política externa já vinha sendo, mesmo antes de 2013, orientada para o ocidente, com a participação e o investimento chinês a acontecer em diversos projetos de infraestruturas no mesmo espaço de implementação da BRI. Neste sentido, a BRI não significa tanto uma modificação estrutural da ação externa da China, já que é coerente e condizente com aquela que tem sido a política externa da RPC nas últimas décadas, orientada para o exterior, em particular para o ocidente, conforme atesta, por exemplo, a política *“Going Out”*, no início do século XXI. Na verdade, o projeto da Nova Rota da Seda configura mais uma afirmação dessa mesma política externa, dando continuidade a uma estratégia previamente delineada. Com efeito, o desenvolvimento da BRI poderá permitir à China, de acordo com o mesmo autor, superar alguns dos seus desafios económicos mais urgentes, nomeadamente potenciar o desenvolvimento do país, modernizar a própria indústria chinesa e procurar solucionar a questão do excesso de produção (Cai 2017).

Um conjunto de pressões internas a que a China está sujeita atualmente, ajuda-nos compreender a orientação da sua política externa, através da qual procura, como

qualquer potência, garantir a manutenção dos seus interesses nacionais, e, mais que isso, a enquadrar o desenvolvimento da BRI neste âmbito. A desaceleração económica, os problemas ambientais, as desigualdades sociais, a falta de rentabilidade de empresas estatais, entre outros, obrigam Pequim a procurar novos motores e impulsionadores económicos que sejam capazes de atenuar e mitigar os efeitos dos fatores referidos (Müller-Markus 2016). Além disso, a sua elevada dependência energética do exterior, compele a China no sentido de diversificar não só as rotas que asseguram o transporte, mas também as próprias fontes de abastecimento energético⁷. De outra forma, a segurança energética chinesa permanecerá em causa, pondo em risco o próprio desenvolvimento económico, para o qual é essencial. Conforme atesta Carla Fernandes, *“a energia (...) é uma prioridade na política externa da China”* (Fernandes 2013), já que o sustento da sua vasta população e o desenvolvimento económico do país estão altamente dependentes do abastecimento energético no exterior, uma vez que as suas reservas não são suficientes.

Segundo Carrai (2017), a BRI aspira, no seu íntimo, à melhoria da segurança económica da China, através da criação de novos mercados e do equilíbrio do crescimento chinês, coadjuvando ainda à integração da China na economia global, em linha com a sua estratégia *“Going Out”*. A BRI tendo sido também apontada enquanto veículo de exportação de ideais chineses. Indica-nos Müller-Markus (2016) que os *“Cinco Princípios de Coexistência Pacífica”* são definidos pelo governo chinês como padrões e normas fundamentais da BRI, destacando que estes estão, de resto, alinhados com os princípios descritos na Carta das Nações Unidas. A autora sugere ainda que esta narrativa diplomática pode representar uma alternativa discursiva aos tradicionais ideais europeus de democracia e direitos humanos, decifrando aqui uma ferramenta ao serviço do *soft power* chinês (Müller-Markus 2016). Deste modo, conforme esclarece Grieger, a BRI pode possibilitar à China *“a oportunidade de promover o seu perfil regional e internacional como potência global responsável”*, não só pela narrativa com que procura seduzir as potências vizinhas, ostentando a bandeira da não ingerência nos

⁷ Para ver mais sobre este assunto consultar Fernandes, Carla (2013). *“China Hoje. Relações Internacionais e necessidades energéticas. As relações com a comunidade dos países de Língua Portuguesa”*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.

assuntos internos dos Estados, da não-agressão e do respeito pela soberania e integridade territorial, entre outros, mas também através da promessa de fornecimento de bens e infraestruturas indispensáveis para o desenvolvimento de muitos Estados da sua periferia, *“assumindo riscos financeiros significativos, envolvidos em projetos individuais dos quais outros investidores se teriam esquivado”* (Grieger 2016). Além disto, segundo Carrai, o desenvolvimento da BRI poderá permitir a Pequim, por conta dos laços económicos que a China procura desenvolver no espaço a que se refere a BRI, *“estabelecer novas alianças e aumentar o seu poder terrestre, contribuindo para nivelar ainda mais a hegemonia dos EUA”* (Carrai 2018).

Assim, na senda de Grieger (2016), é expectável que a BRI permita expandir a influência política e económica da China sobre as suas zonas periféricas, uma vez que os Estados circundantes beneficiarão, em larga medida, dos fundos disponibilizados por Pequim, sob a alçada da BRI. Nesta lógica, o seu desenvolvimento ficará, de certo modo, dependente dos fundos chineses o que, como refere a autora, para certos investigadores e analistas remete para paralelismos com o Plano Marshall, depois do conflito mundial de 1939-1945, tendo já sido esta ideia amplamente rejeitada pelo governo chinês.

Resumindo, podemos entender a BRI sob três distintos domínios, estratégico, económico e político, que se complementam entre si e veiculam imperativos internos para o plano externo, colocando a política externa chinesa ao serviço dos seus interesses nacionais, sob a forma de um projeto de desenvolvimento regional e internacional que agrega diferentes territórios, economias, línguas e credos.

3.1. A origem da Rota da Seda

Regressando às raízes históricas da Rota da Seda, assim apelidada por conta do abundante comércio de seda durante a dinastia Han, concluímos que, aquela que é considerada a maior rede comercial do Mundo Antigo, integrava um conjunto de rotas comerciais que estabeleciam a ligação entre as economias dos continentes asiático (Ásia meridional, oriental e ocidental) e europeu, abrangendo ainda parte do continente

africano (Duarte 2017). Através destas rotas circulavam bens comerciais como o chá, a seda ou a porcelana, mas também filosofias, ideias, religiões e tecnologia, o que valida o elo cultural, além da evidente ligação económica, que a Rota da Seda representou, durante muito tempo, entre povos e civilizações. De facto, as trocas de produtos e de tecnologia e a própria mobilidade de pessoas e bens através destas rotas tiveram o mérito de afetar positivamente a produtividade e de melhorar a vida das pessoas, promovendo momentos de prosperidade nos países e regiões ao longo da rota (Derr 2015). Este espírito de prosperidade e de benefícios mútuos é, como veremos, resgatado para esta nova edição da Rota da Seda.

Pela rota terrestre, que se estendia entre Chang'an (atual cidade de Xi'an) e o centro da Europa, passaram caravanas que, transportando pessoas, conduziram conhecimentos, crenças e experiências a pontos distantes entre si. Assim, ao estabelecer uma importante ponte entre o Oriente e o Ocidente, por onde circularam peregrinos, comerciantes, monges, soldados, mercadorias variadas, ideologias, filosofias, religiões e tecnologias, a Rota da Seda cumpriu, acima de tudo, um papel essencial no estímulo e desenvolvimento das diversas civilizações que atravessou, desde a chinesa à europeia, passando pela indiana, persa, egípcia e outras (Duarte 2017).

A Rota da Seda original, pelo prestígio e protagonismo que conferiu à China naquele tempo, expressando a sua conexão ao resto do mundo e a superioridade económica lograda, configura uma condição e um propósito que Pequim tem procurado resgatar e retomar no atual contexto internacional. Na verdade, o simbolismo da Rota da Seda antiga, enquanto ponte e elo comercial e cultural entre a China e vários pontos do mundo, é facilmente compreendido no quadro da Nova Rota da Seda, onde o núcleo da estratégia económica e comercial do país é a conectividade da China ao resto do mundo (Duarte 2017).

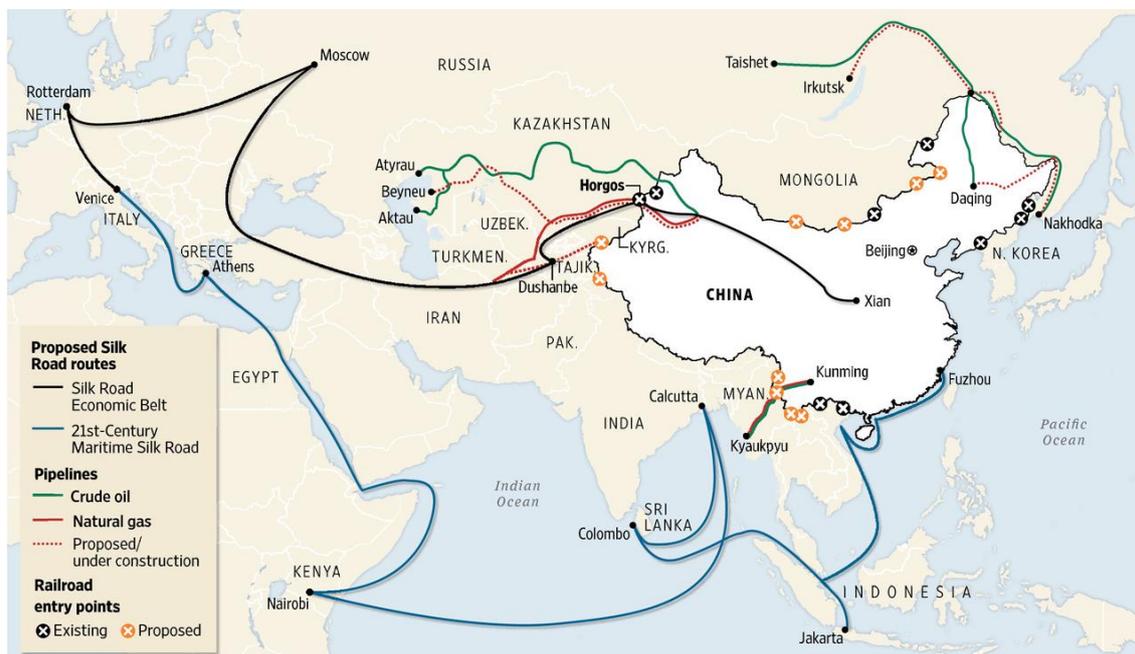
3.2. A Nova Rota da Seda

A conhecida política chinesa "Going Out", empreendida por Pequim no início do século, precedeu a Nova Rota da Seda, trilhando um caminho lógico no sentido da

abertura da República Popular da China ao mundo. No entanto, conforme referem Liu e Dunford, ainda que *“a Rota da Seda se refira a um produto chinês icônico, na verdade faz parte da história comercial e cultural do continente euro-asiático e de África, conectando vários países/civilizações e facilitando a troca religiosa, científica, tecnológica, de pessoa para pessoa e cultural”* (Liu e Dunford 2016).

Assim, motivada por questões de ordem diversa, a China anuncia ao mundo, em 2013, um ousado projeto de desenvolvimento e integração regional (Xinhua 2015). Com o declarado objetivo de melhorar a conectividade e a cooperação entre os países envolvidos, o projeto não estabelece, à partida, quaisquer limitações ao nível dos intervenientes, regiões abrangidas ou métodos de ação (Sarwar 2018). A Nova Rota da Seda é uma iniciativa ambiciosa, desde logo, pelos números que apresenta: engloba praticamente dois terços da população mundial e estima-se que o investimento chinês no projeto chegue aos 4 triliões de USD. Da mesma forma, também a sua amplitude geográfica surpreende, pois embora tenha sido inicialmente colocado o foco na região da Ásia Central, Europa e África, existem já evidências que comprovam a sua extensão ao Ártico (Sarwar 2018).

Figura 1. Mapa da Iniciativa Uma Faixa, Uma Rota



Fonte: <http://www.silkroutes.net/OBOR/9MapWallStreetJournal.jpg>

O compromisso financeiro da China no âmbito deste projeto é enorme e profundo. Na mesma medida, também o conceito de desenvolvimento em rede é inédito e diverge muito dos conceitos de integração existentes, assentes, sobretudo, em tratados em que países parceiros, estratégia, geografia de ação, princípios e regras são claramente definidos desde logo.

Relativamente às áreas que esta iniciativa se propõe cobrir, há uma diversidade imensa; desde as infraestruturas, energia e logística à cultura e educação, o lote de domínios é muito variado. Contudo o preenchimento do vácuo de infraestruturas terrestres e marítimas será, provavelmente, o efeito prático mais imediato e visível da Nova Rota da Seda. Cabe ainda referir, antes de atentarmos em detalhe ao que se propõe este projeto, o contexto regional em que a China lança a BRI. Desde logo, as relações da China com o Japão haviam chegado, em 2013, a uma situação de estagnação ou mesmo congelamento, em virtude de disputas territoriais entre ambos. Por outro lado, devido a protestos e reivindicações conflitantes sobre soberania territorial e direitos de exploração de recursos, na zona do Mar da China Meridional, entre a China, Filipinas e Vietname, as relações chinesas com estes dois Estados membros da ASEAN não beneficiavam, de igual modo, de um período muito favorável. Além disto, também

as movimentações militares marítimas americanas na região, percebidas por Pequim como uma espécie de cerco, não contribuíram para a saúde das relações da EUA-China. Perante isto, considerando que uma grande potência encontra nas boas relações com os Estados vizinhos um ambiente estável e favorável ao seu crescimento e prosperidade, a China conduziu, nesta altura, a sua estratégia para a Ásia Central e Europa, precavendo-se de maiores distúrbios a Leste. Na verdade, cremos que a leitura que a China fez do ponto da situação das suas relações com os Estados vizinhos e do próprio cenário geopolítico da região, incerto e complexo, sugeriu uma orientação estratégica mais direcionada para Oeste (Grieger 2016).

Atentemos, então, ao que se refere este projeto. Em março de 2015, a Comissão Nacional do Desenvolvimento e Reforma, o Ministério dos Negócios Estrangeiros e o Ministério do Comércio da República Popular da China, elaboraram, conjuntamente, e publicaram um documento intitulado “Visão e Ações para a Construção conjunta da Faixa Económica da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI”. Aí, podemos observar o propósito, o contexto, a estrutura, os princípios – paz, cooperação e benefícios mútuos – e os próprios mecanismos e áreas de cooperação contemplados. Invocando um cenário financeiro mundial instável e lembrando a desaceleração e a desigualdade do crescimento económico global, o documento remete para um contexto de mudanças complexas e profundas, ainda no rescaldo da crise financeira internacional. Acreditando que este projeto seria um *“grande empreendimento que beneficiará pessoas de todo o mundo”*, o seu propósito assenta no incentivo da prosperidade económica dos países ao longo da Nova Rota da Seda, no fortalecimento de trocas e aprendizagem mútua entre diferentes civilizações e na promoção da paz e do desenvolvimento mundial. Em rigor, o documento prevê a criação de uma arquitetura de cooperação económica global, através da coordenação de políticas económicas, da promoção de um fluxo de comércio livre e de uma cooperação ampla, profunda, inclusiva e equilibrada, numa lógica *win-win*, em que todos os envolvidos sejam identicamente beneficiados, e num espírito de um multilateralismo crescente (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC et al. 2015).

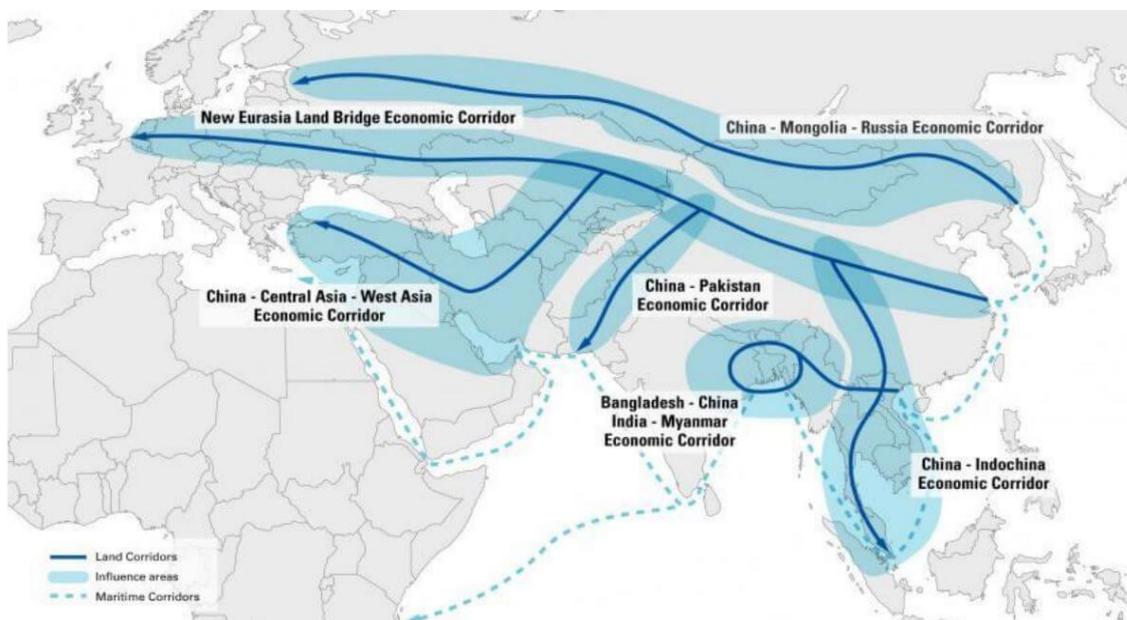
Visando a conectividade dos continentes asiático, europeu e africano, este projeto integra uma componente terrestre e uma componente marítima, através das quais a

China espera estreitar e fortalecer a sua cooperação com os Estados aí presentes, comprometendo-se, conforme nos indica este documento, *“em assumir mais responsabilidades e obrigações dentro das suas capacidades e em dar maiores contribuições para a paz e para o desenvolvimento da humanidade”* (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC, Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC, and Ministério do Comércio da RPC 2015).

Embora estabeleça à partida áreas de conexão pré definidas, através do estabelecimento de corredores económicos previamente estabelecidos, sobretudo ao longo da antiga Rota da Seda, o projeto não se esgota nas áreas de atuação previstas neste documento, deixando também margem para que outros Estados e Organizações regionais e internacionais se associem (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC, Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC, and Ministério do Comércio da RPC 2015).

Relativamente à geografia do projeto, podemos considerar, ainda que suscetível de ser continuamente alargada ou alterada, os *“continentes asiático, europeu e africano e seus mares adjacentes”* (Putten et al. 2016). Assim, a componente terrestre do projeto respeita ao estabelecimento de *“uma nova Ponte Terrestre da Eurásia”* e ao desenvolvimento de três corredores económicos terrestres, a saber: China-Mongólia-Rússia, China-Ásia Central-Oeste da Ásia e China-Península Indochina. Já a componente marítima, visa a *“construção conjunta de rotas de transporte marítimo seguras e eficientes, conectando os principais portos ao longo do percurso da Nova Rota da Seda”*. Estão ainda intimamente ligados a este projeto os corredores económicos China-Paquistão e Bangladesh-China-Índia-Mianmar, conforme demonstra a Figura 2 (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC, Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC, and Ministério do Comércio da RPC 2015).

Figura 2. Os seis corredores económicos da Nova Rota da Seda – Componente Terrestre e Marítima



Fonte: Hong Kong Trade Development Council and Nomura Global Economics, 2018.

O documento “Visão e Ações para a Construção conjunta da Faixa Económica da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI” (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC et al. 2015) revela-nos ainda as áreas prioritárias de cooperação do projeto, que são as seguintes: coordenação de políticas, conectividade de facilidades, facilitação do comércio, integração financeira e laços entre os povos.

A coordenação de políticas diz respeito ao estabelecimento e promoção da cooperação intergovernamental, procurando que a comunicação macropolítica intergovernamental e a ampliação de interesses partilhados entre os Estados envolvidos aumente a confiança mútua, facilitando consensos de cooperação. A conectividade de facilidades refere-se, de um modo geral, à construção e melhoria de infraestruturas de transporte, marítimo e terrestre, de energia e de comunicação. A facilitação do comércio, prevê o documento, deverá ser alcançada através da simplificação dos sistemas aduaneiros, melhorando o acesso aos mercados e eliminando ou, pelo menos, mitigando as barreiras comerciais. Na mesma medida, pressupõe-se também a simplificação dos procedimentos para investimentos estrangeiros e a criação de mais zonas de comércio livre. A integração financeira, que é uma base fundamental para a

consecução da Nova Rota da Seda, conforme atesta o documento, visa o aprofundamento da cooperação financeira e o desenvolvimento de mecanismos capazes de suportar financeiramente a iniciativa. Falamos da criação de um sistema de estabilidade cambial, de um sistema de investimento e financiamento e de um sistema de crédito, com particular foco no continente asiático. O estabelecimento do Banco Asiático de Investimento em Infraestruturas (AIIB) é esboçado nesta secção do documento (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC et al. 2015). O AIIB viria a ser instituído em 2016, sediado em Pequim, e, três anos depois da sua criação, conta já com 100 membros em todo o mundo. Outras instituições são convidadas a agir neste âmbito de integração financeira, entre as quais figuram a Organização de Cooperação de Xangai (SCO) e a própria ASEAN. Além disto, ainda com a crise financeira global na memória, é demonstrada, no documento, a intenção de se criarem mecanismos eficientes de regulamentação e sistemas de resposta a riscos e de gerenciamento de crises. Este ponto visava ainda a promoção da moeda chinesa (Renminbi) no comércio bilateral. Por último, os laços entre os povos, que em última análise funcionará como apoio da sociedade civil à implementação da Nova Rota da Seda, pretende aumentar o fluxo de pessoas, conhecimento e culturas entre os Estados envolvidos. Este é um conceito fundamental para o sucesso da iniciativa, já que, além de ser um veículo para *“obter apoio público para o aprofundamento da cooperação bilateral e multilateral”*, há a expectativa de que minimize o preconceito e hostilidade entre povos, promovendo, pelo contrário, o conhecimento e confiança mútuos e que aumente o sentido e o espírito de cooperação entre aqueles (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC et al. 2015).

Relativamente aos mecanismos de cooperação propostos, observamos um claro destaque para o multilateralismo. Além das cerca de dez instituições e organizações internacionais destacadas no documento, que deverão *“fortalecer a comunicação com os países relevantes e atrair mais países e regiões”*, como a SCO, a ASEAN Plus China, a Asia-Europe Meeting (ASEM) e a China-Arab States Cooperation Forum (CASCF), por exemplo, são propostas outras formas de cooperação multilateral, através do aproveitamento e estabelecimento de novos fóruns e exposições internacionais, onde

se inclui a criação de um fórum de cúpula internacional sobre a BRI (Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC et al. 2015).

De facto, este é o primeiro esboço de um projeto que, conforme referido anteriormente, envolve diversos países e procura aumentar a conectividade numa área geográfica que compreende cerca de três quartos da população mundial, onde se produz perto de 55% da riqueza global e onde estão concentradas, aproximadamente, 75% das reservas energéticas mundiais conhecidas.

Embora os prazos estimados para a conclusão da maioria dos projetos integrados na Nova Rota da Seda rondem os 35 anos, a prospetiva dos ganhos associados, qualquer coisa como 2,5 triliões de USD de comércio entre os países envolvidos na iniciativa, não enfraquece o ânimo chinês. As grandes empresas estatais chinesas (SOE's) têm um papel relevante no desenvolvimento deste plano, quer pelo facto de se dedicarem, a grande maioria, aos setores das infraestruturas, quer por contarem com um forte apoio financeiro por parte de bancos chineses como o Export-Import Bank of China (EXIM), o China Development Bank (CDB) e o Agricultural Development Bank of China (ADBC) (Grieger 2016).

A Nova Rota da Seda parece, assim, gerar uma oportunidade singular para a China promover o seu estatuto de potência regional, elevando-a, através de diversos procedimentos imiscuídos no próprio projeto, a um patamar superior, onde se poderá destacar e assumir enquanto potência global.

Esta iniciativa inovadora, inscrita na própria Constituição da China no 19º Congresso Nacional do Partido Comunista Chinês, o que atesta a sua relevância para o governo de Pequim (Saarela 2018), vem dar corpo a uma política externa transformadora e distinta da postura chinesa nas décadas que antecederam o século XXI. Com efeito, de um modo geral, não restam dúvidas quanto à ousadia deste projeto, embora subsistam algumas dúvidas quanto à sua natureza e ao seu propósito. Aquela que, para uns, parece ser uma iniciativa de carácter económico e de desenvolvimento, que visa a conexão de áreas menos desenvolvidas da China à Europa, atravessando e desenvolvendo a região da Ásia Central e parte do continente africano, representa, para outros, a partir de uma perspetiva geoestratégica, uma tentativa chinesa de obter influência sobre os países vizinhos (Cai 2017).

Na verdade, os países vizinhos e a estabilidade regional são, para Pequim, assuntos de elevada importância, conforme vimos anteriormente a partir as declarações de Xi Jinping, afirmando que *“manter a estabilidade na vizinhança da China é o principal objetivo da diplomacia periférica”* (Cai 2017). Contudo, Peter Cai (2017) defende que uma análise meramente geopolítica sobre este projeto ficará aquém, uma vez que a sua agenda económica é, por si só, significativa e merecedora de maior protagonismo. Sobre isto, refere Cai (2017) que *“os dois objetivos não são, de facto, contraditórios. A China está a usar a OBOR para afirmar a sua liderança regional, através de um vasto programa de integração económica”*.

A BRI afigura-se, assim, como uma reestruturação da antiga Rota da Seda. No sentido de facilitar a conectividade entre os intervenientes deste projeto e no espírito da antiga Rota da Seda, a China tem investido e cooperado com diversos investidores, locais e estrangeiros, visando, essencialmente, a construção de infraestruturas capazes de encurtar distâncias e de melhorar a mobilidade de pessoas, bens e serviços (Chan 2018).

Neste cenário, têm sido realizados investimentos e projetos de construção de estradas, caminhos de ferro, portos e aeroportos. Além disto, e no âmbito da conectividade, figuram também redes de comunicação e informação. De acordo com Chan, a Nova Rota da Seda pode ser a ferramenta fundamental para a concretização da estratégia chinesa, disponibilizando-lhe um espaço económico adequado, em tamanho e oportunidades, às suas pretensões, permitindo-lhe não só o escoamento da sua produção, como o acesso a recursos energéticos fundamentais para o seu crescimento e ainda a troca de conhecimento e inovação tecnológica de que a China necessita para seguir o seu percurso de desenvolvimento (Chan 2018).

Para melhor compreendermos a dimensão do projeto em causa e a ambição inerente a esta iniciativa, serão apresentadas, seguidamente, ambas as rotas, terrestre e marítima, bem como os programas e projetos em curso.

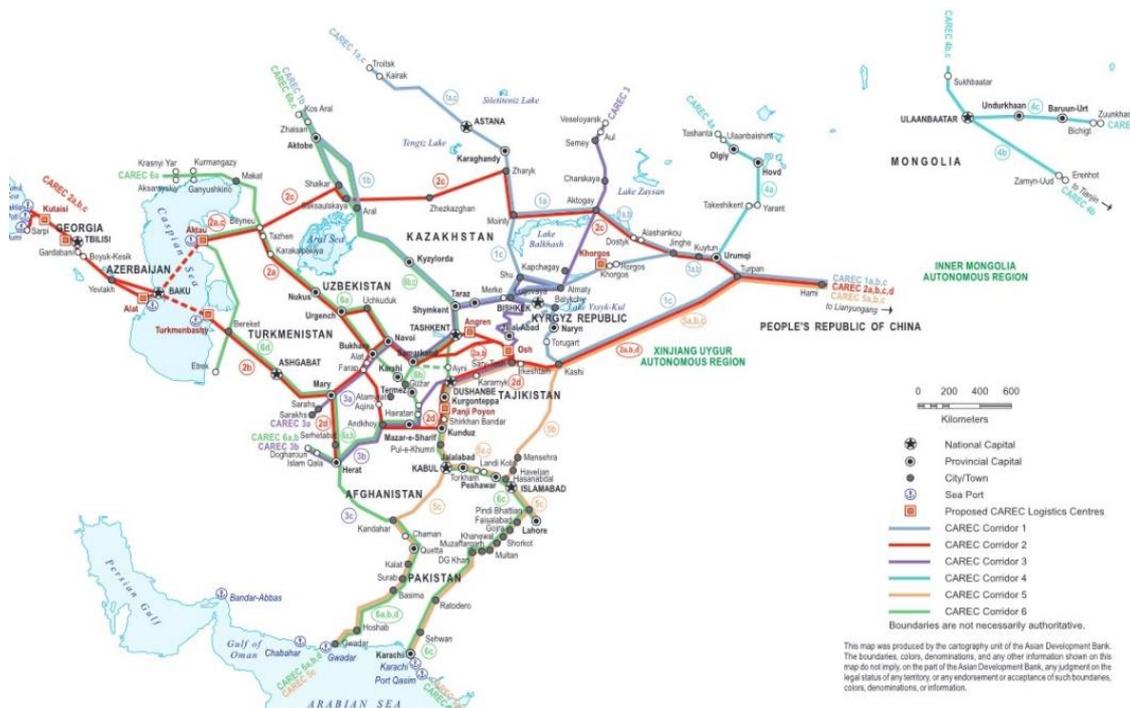
3.2.1. Rota da Seda Terrestre

Desde a última década do século passado que se têm verificado esforços no sentido de revitalizar antigas ou dinamizar novas rotas de transporte entre os continentes europeu e asiático.

No final da década de 90, através do programa CAREC (Central Asia Regional Economic Co-operation), de alguns países da Ásia Central e de organizações internacionais diversas, foram criados seis corredores de transporte. O programa CAREC, implementado em 2001, através de uma parceria entre onze países e parceiros de desenvolvimento, tem na base da sua criação a premissa “*bons vizinhos, bons parceiros, boas perspectivas*” e pretende fomentar o desenvolvimento daquela região, por via da cooperação entre todos os envolvidos no programa (CAREC Program 2020). Essencialmente conduzido pelo Asian Development Bank (ADB), este programa criou seis corredores que ligam vários centros económicos da Ásia Central entre si, interligando também países que não pertencem ao CAREC a outros mercados euro-asiáticos e globais (CAREC Program 2020).

Apesar de ambicioso, percorrendo o corredor 2 deste programa, não é possível, para já, chegar além da Geórgia. Contudo, estão previstos, até 2020, novos investimentos prioritários em infraestruturas de transportes ao longo dos vários corredores, com o intuito de elevar o programa para uma nova fase, passando do processo de desenvolvimento dos corredores de transporte para corredores de logística e, finalmente, para corredores económicos (CAREC Program 2020).

Figura 3. Corredores económicos do programa CAREC



Fonte: CAREC Program, 2020.

Também do lado europeu existe um projeto semelhante na forma, mas maior em extensão, TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia). Este projeto, financiado pela União Europeia e estabelecido nos anos 90, sob a assinatura do Acordo Multilateral sobre Transportes Internacionais para o Corredor de Desenvolvimento Europa-Cáucaso-Ásia, por doze países, contempla um sistema de transportes multimodal, que, através de uma complexa rede, procura facilitar e desenvolver as relações económicas daquelas regiões (TRACECA 2019). Na verdade, e sem embargo dos restantes países envolvidos, que, aliás, beneficiam de igual modo da sua implementação, o programa TRACECA visa, conforme se atesta no site oficial da UE, “desenvolver um corredor de transporte da Europa para a China, através do Mar Negro, do Cáucaso, do Mar Cáspio e da Ásia Central”. Os países que beneficiam deste programa são o Azerbaijão, a Arménia, a Bulgária, a Geórgia, o Cazaquistão, o Quirguizistão, a Moldávia, a Roménia, o Tadjiquistão, a Turquia, o Turquemenistão, a Ucrânia e o Usbequistão (European Commission 2012).

Citando a Comissão Europeia, os pilares e objetivos do programa visam:

- Auxiliar no desenvolvimento de relações económicas, de comércio e de comunicações de transporte na Europa, na região do Mar Negro e na Ásia;
- Garantir o acesso ao mercado mundial dos transportes rodoviários, ferroviários e comerciais;
- Garantir a segurança do tráfego, a segurança da carga e a proteção do meio ambiente;
- Harmonizar a política de transportes e a estrutura jurídica no domínio dos transportes;
- Criar igualdade de condições de concorrência para operações de transporte.

O investimento da UE neste programa ultrapassa os 180 milhões de euros, distribuídos por inúmeros projetos integrados em diversas áreas de ação, desde as infraestruturas à área jurídica, salientando-se, de resto, a crescente preocupação europeia com a sustentabilidade dos modos de transporte em consideração (European Commission 2012).

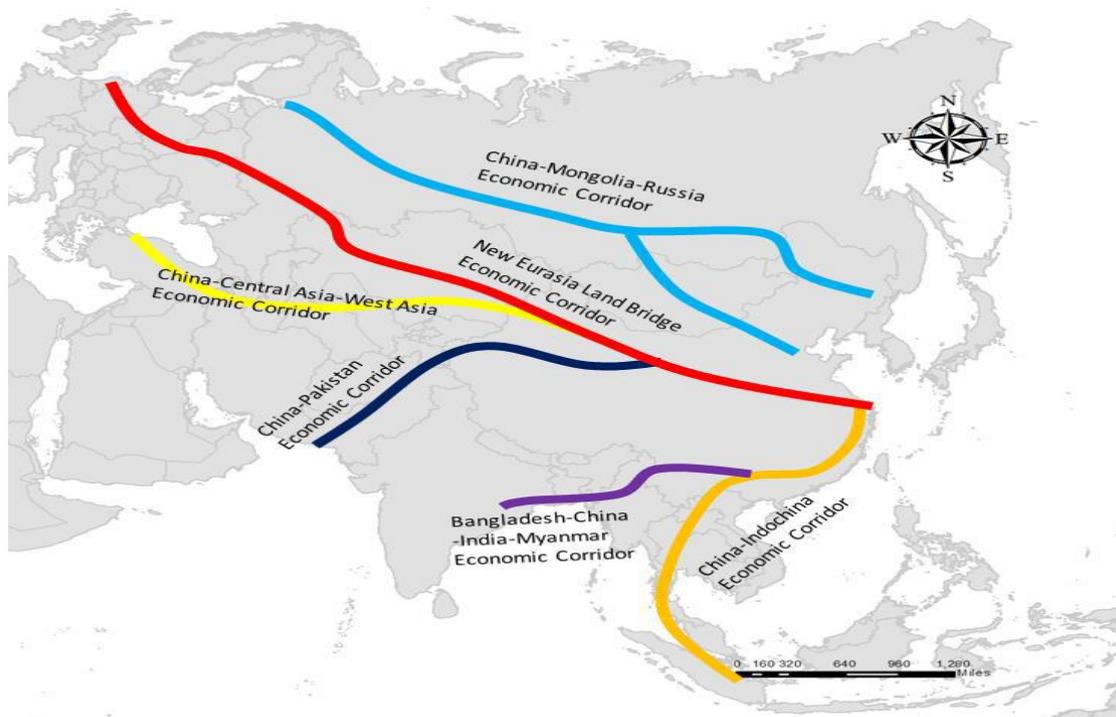
Conforme refere um relatório do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), integrado no Banco Mundial, cerca de dez anos antes do lançamento oficial da BRI, *“as exportações da China, particularmente de bens relacionados com a área das infraestruturas, começaram a fluir nos Corredores Económicos da BRI [e] além disso, em 2013, a China já estava ativamente envolvida em contratos de construção com economias do corredor.”* Perante isto, a divulgação do projeto, por Xi Jinping, em 2013, não trouxe mudanças significativas ao que já vinha sendo executado previamente, porém *“trouxe uma nova energia às tendências em curso nas relações comerciais da China”* (World Bank 2019a).

A Nova Rota da Seda é composta por uma componente terrestre e uma componente marítima. A sua componente terrestre contempla seis corredores económicos. Estas seis vias de transporte terrestre transcontinental permitem, através de infraestruturas de transporte em grande escala, estabelecer ligações físicas entre várias regiões e Estados integrados na BRI. Entretanto, a componente marítima do projeto, a Rota da Seda Marítima do Século XXI, interliga-se à sua homóloga terrestre, através da conexão com os três corredores económicos mais a sul, permitindo ainda,

por mar, o estabelecimento de uma ligação ao continente africano, através de rotas ao longo do Médio Oriente (Orestes e Mick 2018).

Na dimensão terrestre do projeto, estão identificados a Nova Ponte Terrestre da Eurásia, o Corredor Económico China–Mongólia–Rússia, o Corredor Económico China–Ásia Central–Ásia Ocidental, o Corredor Económico China–Península da Indochina, o Corredor Económico China–Paquistão e o Corredor Económico Bangladesh–China–Índia–Mianmar, conforme representados na Figura 4 (World Bank 2019a).

Figura 4. Corredores Económicos Terrestres da Nova Rota da Seda



Fonte: Banco Mundial, 2019.

A Nova Ponte Terrestre da Eurásia, o mais longo dos seis corredores, estabelece, como o próprio nome indica, a ligação entre dois pontos do continente asiático e europeu, interligando a cidade de Lianyungang, na província de Jiangsu, na China, e a cidade de Roterdão, na Holanda (Derr 2015). Esta ligação ferroviária permite que os comboios partam do norte da China, seguindo pelo Cazaquistão, depois de atravessar Xinjiang, passando depois pela Rússia, Bielorrússia, Polónia, Alemanha e, finalmente, chegando à Holanda. Procurando rentabilizar ao máximo este corredor, a China instaurou uma linha ferroviária internacional que liga Chongqing a Duisburg, na

Alemanha, um comboio de carga direto entre Wuhan e Mělník e Pardubice, ambas na República Checa, e duas rotas ferroviárias de carga que ligam Chengdu a Lodz, na Polónia, e Zhengzhou a Hamburgo, na Alemanha, todas elas preparadas para transporte de mercadorias (Derudder, Liu e Kunaka 2018).

O Corredor Económico China–Mongólia–Rússia surge no contexto de anteriores esforços e aspirações russas e mongóis no sentido de aumentar a conectividade entre os seus países e a China. Na verdade, logo em 2013, a Mongólia havia definido uma estratégia que previa a criação de ligações rodoviárias e ferroviárias, com a China e com a Rússia, e de um gasoduto e um oleoduto ao longo do país, com um custo estimado de 50 mil milhões de dólares. Foi então neste quadro que o Corredor Económico China–Mongólia–Rússia ganhou ímpeto ao convergir os interesses das três partes que, em 2015, concordaram sobre o desenvolvimento do corredor, através da criação de uma empresa sino-russa-mongol de transporte ferroviário e logística. Dos 6 corredores indicados, este é o que compreende a rota mais direta entre o nordeste chinês e os mercados russo e europeu (Derudder, Liu e Kunaka 2018).

O Corredor Económico China-Ásia Central-Ásia Ocidental visa a ligação entre a Turquia, o Irão, Uzbequistão, Turquemenistão, Quirguistão, Afeganistão e o Tadjiquistão, funcionando entre Xinjiang, na China, via Alashankou, e as redes ferroviárias da Ásia Central e do Médio Oriente. Apesar de manter relações diplomáticas com todos estes Estados, a China enfrenta alguns desafios no desenvolvimento deste corredor económico. Por um lado, as relações sino-turcas, que não têm uma tradição cooperativa relevante, têm conhecido alguns momentos de tensão, a propósito de questões relacionadas com a população uigur, na província de Xinjiang. Por outro lado, os restantes países da Ásia Central revelam alguma relutância no desenvolvimento excessivo de relações com a China, de tal forma que a dependência do comércio com esta origem uma situação de influência política de Pequim sobre aqueles Estados. Além disto, a China não desconsidera a vulnerabilidade ao terrorismo e aos movimentos radicais a que esta região está sujeita (Fulton 2016).

No entanto, este Corredor Económico representa um enorme potencial de investimento e desenvolvimento económico para todos os envolvidos. A Turquia, que tem feito grandes investimentos em projetos de logística e transporte, proporcionando

oportunidades de cooperação em projetos nestes setores, tem uma importância acrescida para Pequim, atendendo à aquisição da COSCO (empresa com participação do governo chinês) de cerca de 67% do Porto do Pireu, na Grécia, o que faz com que o desenvolvimento de uma infraestrutura de transporte contínuo na Turquia, vizinha imediata do Porto do Pireu, constitua uma prioridade para a China (Fulton 2016).

O Irão, que revela investimentos insuficientes em infraestruturas, já conta com o envolvimento de empresas chinesas em diversos projetos iranianos relacionados com o setor dos transportes e da energia, onde se inclui a exploração de petróleo e gás e as ferrovias Teerão-Mashhad e Teerão-Qom-Ifahan. Os restantes países da Ásia Central a que se refere o Corredor Económico China–Ásia Central–Ásia Ocidental apresentam, de um modo geral, carências semelhantes ao nível das infraestruturas de transporte, pelo que já se verificam investimentos chineses em projetos de energia e transporte, como é exemplo o gasoduto China–Ásia Central ou a refinaria Kara-Balta, no Quirguistão (Fulton 2016). No âmbito deste corredor económico, alguns dos seus elementos fundamentais já começaram a ser realizados e já funcionam em pleno, nomeadamente o túnel ferroviário de Kamchiq, o mais extenso de toda a região da Ásia Central, que já está aberto, estabelecendo a ligação entre a China e a Ásia Central, via Uzbequistão. Também em 2016, já foi inaugurada uma ligação ferroviária entre a China e o Afeganistão e estima-se que aquando da conclusão dos trabalhos, os comboios possam estabelecer a ligação a partir da China até ao Irão em menos de metade do tempo do percurso alternativo da rota marítima, através de Xangai (Derudder, Liu e Kunaka 2018).

O Corredor Económico China–Península da Indochina tem na sua base o objetivo de conectar a China a vários Estados da ASEAN, que tem, de resto, a melhor rede de transportes de regiões em desenvolvimento. No horizonte deste corredor económico está o estabelecimento de ligações entre Singapura, em Singapura, Kuala Lumpur, na Malásia, Bangucoque, na Tailândia, Phnom Penh, no Camboja, Vienciana, no Laos, Ho Chi Minh e Hanói, no Vietname, e Nanning, na China. Destas conexões poderão surgir outros pontos de ligação a Guangzhou e Hong Kong, o que consuma uma rede de infraestruturas de transporte entre dez cidades e que pode afetar cerca de 50 milhões de pessoas (Derudder, Liu e Kunaka 2018).

Conforme o próprio nome indica, o Corredor Económico China–Paquistão visa a conexão entre estes dois Estados asiáticos. Mais do que o estabelecimento de uma rede de transportes facilitada, este corredor visa também o aprofundamento do intercâmbio cultural e científico entre os dois países. O investimento neste corredor, que ronda para já os 50 mil milhões de dólares, destina-se à criação e melhoria de redes de transporte, ferroviário e rodoviário, e de um oleoduto entre ambos os países, por onde deverão passar as importações de petróleo chinesas. Além disto, o investimento abrange também infraestruturas de energia, já que contempla financiamento para energia solar e para uma central hidroelétrica. A ligação deste corredor, que está suportado por acordo comercial bilateral entre a China e o Paquistão, estabelece-se entre a província chinesa do Xinjiang e o porto paquistanês de Gwadar, no Mar Arábico, através dos Himalaias, sendo que o grande desafio deste corredor reside no facto de parte deste atravessar um território sobre o qual subsistem contestações e disputas entre o Paquistão e a Índia (Derudder, Liu e Kunaka 2018).

Finalmente, o Corredor Económico Bangladesh–China–Índia–Mianmar propõe a conexão entre os quatro países que lhe dão nome, através da construção de ligações ferroviárias de alta velocidade, de uma ligação rodoviária, de vias de ar e água e de canais de passagem de energia e oleodutos. A ligação ferroviária entre estes 4 polos estabelece-se através de quatro cidades; Kunming, na China, Calcutá, na Índia, Mandalay, em Mianmar, e Daca, no Bangladesh. Uma das vantagens deste corredor será o encurtamento das distâncias que a ligação rodoviária entre Mianmar, Índia e Bangladesh pode potenciar, resultando numa economia significativa de distância e tempo entre os 3 países. Por outro lado, a ligação ferroviária representa alguns desafios para a conexão entre as quatro cidades indicadas, tendo em conta o mau estado das ferrovias existentes e, em particular no trecho que liga o Bangladesh e a Índia, as diferenças de bitola que dificultam a circulação contínua dos comboios. No entanto, atendendo aos países abrangidos por este corredor económico, é expectável que este afete, quando concluído, um mercado de cerca de 400 milhões de pessoas (Derudder, Liu e Kunaka 2018).

Apesar da disposição dos seis corredores económicos exposta previamente, a sua definição e alinhamento exatos não estão ainda determinados com precisão, pelo que

se torna mais complicado avaliar e interpretar com pormenor o seu alcance. Porém, com base na informação disponível no documento “Visão e Ações para a Construção conjunta da Faixa Económica da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI” é possível apreender o entendimento geral do projeto, bem como as áreas e países envolvidos. De uma maneira geral, e de acordo com vários estudos sobre a BRI, existe algum consenso em torno da ideia de que estes corredores terrestres de cooperação económica têm como objetivo primeiro a ligação entre diversos centros urbanos ao longo de toda a área de intervenção apresentada naquele documento, englobando, primeiro, dois continentes e depois, com a junção da rota marítima, um terceiro.

Sem embargo da ambição declarada deste projeto, alguns fatores podem, de várias formas, comprometer o seu desenvolvimento. Como já referido, a preocupação com questões de segurança e do surgimento de movimentos nacionalistas, por exemplo, nas cidades de Urumqi e Kashgar, na província de Xinjiang, tem desassossegado Pequim. Por outro lado, o envolvimento no projeto dos Estados que se situam ao longo do percurso da Nova Rota da Seda, que é imprescindível para o sucesso da iniciativa, é, de alguma forma, limitado pela leitura e interpretação que alguns países, vizinhos e mais distantes, fazem desta nova dinâmica chinesa. Com efeito, vários académicos sustentam que esta ascensão pacífica da China, sobretudo pela via económica, se refere à necessidade de aliar a manutenção do seu desenvolvimento económico à estabilidade e harmonia na ordem internacional. No entanto, esta ideia não é completamente compreendida e partilhada por determinados Estados para quem as aspirações chinesas são bastante questionáveis, minando a sua confiança no governo de Pequim, sobretudo por Estados vizinhos, com quem a China detém algumas disputas e contendas territoriais (Derr 2015).

Apesar disso, a China, consciente da importância de evidenciar publicamente o seu compromisso com a estabilidade regional e internacional, com o crescimento económico mundial e com a própria integração económica internacional, que tanto advoga, tem procurado, através dos seus líderes, divulgar e promover os benefícios associados ao projeto da Nova Rota da Seda um pouco por todo o mundo. Resgatando sempre o seu significado histórico e a memória associada a uma época de prosperidade e desenvolvimento global, Pequim tem-se dedicado a aliciar potenciais parceiros com

este sonho chinês de desenvolvimento e harmonia globais. Na verdade, fruto desse esforço diplomático e de toda a retórica de cooperação, o projeto chinês tem conquistado a aprovação da ASEAN e de Estados como o Koweit, o Sri Lanka, a Arábia Saudita, o Paquistão e o Iémen, por exemplo. Mesmo países menos óbvios e com maiores suspeitas acerca das ambições marítimas chinesas, como a Índia, têm sido considerados neste discurso de cooperação e nesta envolvência diplomática da BRI (Derr 2015).

No fundo, esta maior aceitação da iniciativa por outros atores prende-se muito com a génese do projeto que tem sido difundida por Pequim, que é, aliás, consonante com alguns estudos sobre a BRI, como é o caso do documento “Belt and Road Economics - Opportunities and Risks of Transport Corridors”, emitido pelo BIRD, do Banco Mundial, onde fica clara a ideia de que *“os projetos de transporte da BRI podem expandir o comércio, aumentar o investimento estrangeiro e reduzir a pobreza - diminuindo os custos comerciais”* (World Bank 2019a).

Ora, assim, os investimentos em transporte e logística, de acordo com o BIRD, devem ser capazes de impulsionar as economias dos países que integram a BRI e, por consequência, a economia mundial, de um modo geral. Em linha de conta com análises e estudos efetuados por aquela entidade, é bastante plausível que o efeito dos investimentos realizados no âmbito da BRI seja positivo, embora isto não se aplique a todos os países envolvidos na iniciativa, deixando de parte alguns para os quais os investimentos serão superiores aos ganhos (World Bank 2019a).

3.2.2. Nova Rota da Seda Marítima do Século XXI

Um mês depois de anunciar a Nova Rota da Seda, em outubro de 2013, na Indonésia, durante uma visita que realizou a diversos Estados do sudeste asiático, Xi Jinping revelou a ideia do complemento marítimo daquele projeto, a Rota da Seda Marítima do Século XXI.

Durante o período da Dinastia Ming, o Almirante chinês Zheng He realizou várias viagens de descoberta e comércio, ao longo do Oceano Índico, pelo sudeste asiático e sul da Ásia até ao Médio Oriente e África. Estas viagens, realizadas pela figura de maior

destaque da história marítima chinesa, terão, presumivelmente, legitimado na época a definição da China enquanto potência marítima. Além disto, as missões de Zheng He, durante o século XV, são também enaltecidas e, segundo o discurso diplomático chinês, ilustrativas da abordagem pacífica chinesa a outros povos e culturas, através do comércio e intercâmbio cultural (Derr 2015).

Contudo, atendendo, sobretudo, à sua dimensão territorial, a China constrangeu-se no sentido de se preocupar, maiormente, com as suas extensas e diversas fronteiras terrestres (Marshall 2016). Na verdade, a marinha chinesa, que foi formalmente estabelecida apenas em 1950, prescindiu, durante muito tempo, de se estender para lá da sua zona natural de atuação, junto à costa (Poulin 2016).

Mais recentemente, a política externa de Pequim passou a dedicar maior atenção ao contexto marítimo. Aqui, cabe refletir sobre a dimensão que o comércio marítimo, sem esquecer o transporte de recursos energéticos, representa para o desenvolvimento económico chinês. A competitividade do transporte marítimo face ao terrestre, que ainda é uma realidade, a par da necessidade de garantir a segurança das rotas do petróleo, que no fundo asseguram o próprio abastecimento energético do país, transferem para o domínio marítimo uma importância incontornável que serve de fundamento à implementação da Rota da Seda Marítima do Século XXI.

Ora, este novo entendimento da relevância do mar enquanto fator económico, e respetiva integração da componente marítima no grande projeto chinês de desenvolvimento para o século XXI, gera uma renovada chance para a China retomar esse estatuto, outrora perdido, de potência marítima. Para isso, um conjunto de circunstâncias deverá ocorrer de forma coincidente, a saber, o desenvolvimento e a modernização da Marinha do Exército Popular de Libertação (PLAN), a garantia da existência e da manutenção de bases e de pontos de apoio navais adequados e disponíveis e a capacidade de proteção de rotas marítimas de transporte (Orestes e Mick 2018).

Ainda que, numa primeira análise, o objetivo e destino principal da Rota da Seda Marítima seja o continente europeu, com acesso pelo Canal do Suez e do Mar Mediterrâneo, distinga-se que esta rota se estende até diversos Estados da África

Oriental, como o Quênia, Madagáscar, Moçambique, Tanzânia e Djibuti (Blanchard e Flint 2017).

Não obstante o carácter económico do projeto, a Rota da Seda Marítima chinesa é entendida, para muitos autores, enquanto um instrumento ao serviço de uma “Grande Estratégia”. Nesta leitura, a Grande Estratégia chinesa é compreendida e baseia-se na defesa do interesse nacional chinês, através da procura e garantia de acessos privilegiados a recursos naturais, energia, mercados e vias e meios de transporte e escoamento de produtos (Duarte 2017). Aliás, a este respeito, existem autores que argumentam no sentido de que, apesar de a Nova Rota da Seda não ser um projeto com iniciativas de cariz e natureza militar, a escolta e o acompanhamento protagonizados pela estratégia militar ao investimento económico são evidentes. É, de resto, apontada como exemplo nítido desta situação a construção da primeira base militar da China no estrangeiro, no Djibuti, como veremos (Duarte 2017).

Considerando que a segurança energética, de acordo com a Agência Internacional de Energia, se refere à *“disponibilidade ininterrupta de fontes de energia a um preço acessível”* (IEA 2019) e que o crescimento económico requiere disponibilidade energética para o seu desenvolvimento, é decifrável a estreita ligação que atualmente os Estados estabelecem entre a segurança energética e a segurança nacional, já que a sua prosperidade dependerá, em grande parte, da sua segurança energética. Neste contexto, a segurança energética é frequentemente equiparada à segurança económica ou mesmo militar dos Estados, decorrendo daqui a importância atribuída, por Pequim, quer ao acesso a recursos energéticos, quer à facilidade e segurança do seu transporte. Este facto sedimenta, de resto, a pertinência da Rota da Seda Marítima, enquanto rota de acesso e transporte de recursos.

Sobre esta matéria, também o 12º Plano Quinquenal é esclarecedor quanto à alteração de postura da China face ao Mar e aos Oceanos. O documento, onde o oceano surge já não apenas como potencial fonte de riqueza e de recursos, capaz de estimular e de instigar o desenvolvimento económico da China, oferece uma perspetiva renovada sobre o mar, onde é posta em evidência a imprescindibilidade da proteção dos direitos marítimos e da segurança das linhas marítimas chinesas. Aí, fica também reconhecido pela China, que até à data, de acordo com a sua tradição estratégica, vinha favorecendo

a terra face ao mar, que ambas as componentes se complementam formando um todo, que é agora o foco da sua atenção, sem excluir qualquer parte. Esta alteração fixou a China como um Estado híbrido e elucidou sobre a filosofia que alimenta a BRI, uma fusão e ligação entre terra e mar, por linhas rodoviárias, marítimas e ferroviárias, protegendo e otimizando os interesses chineses (Duarte 2017).

Então, focando-se agora, mais do que nunca, nos oceanos, a China tem feito investimentos e alterações significativas na sua estratégia para o mar, verificando-se uma transição de uma tradicional *“brown-waters force”* para uma arrojada *“blue-waters navy”*. Quer isto dizer que os navios das forças navais chinesas operam, hoje em dia, e contrariamente àquele que era o seu registo habitual, além das suas águas costeiras. Aliás, a este respeito, é notório e crescente o número de operações humanitárias e de segurança internacional em que Pequim tem tomado parte, procurando, adicionalmente, beneficiar de melhor acesso a vários portos espalhados pelo globo.

Em maio de 2015, foi publicado pelo governo chinês um livro branco intitulado *“China’s military strategy”*, onde é exposta a estratégia de *“defesa ativa”* que, de um modo geral, condiz com a defesa longe de costa, em profundidade, em mares abertos, coincidindo, este último facto, com a premissa de uma *“blue-waters navy”* (Poulin 2016). Neste novo contexto de atuação da marinha chinesa, são evidentes os esforços levados a cabo no sentido de serem condizentes com as ambições expostas naquele documento. Durante os últimos dez anos, além de ter realizado operações de escolta a cerca de 135 navios nacionais e estrangeiros, ao longo de cerca de sete meses, no contexto de operações antipirataria levadas a cabo no Golfo de Áden e no Mar Árabe, e de ter cooperado, a este nível, com outros atores, entre os quais a União Europeia, a China tem provado a sua utilidade e eficácia no que respeita a missões humanitárias internacionais. Com efeito, estas missões representam não só uma oportunidade para a Marinha chinesa ensaiar e ampliar as suas capacidades em operações *“blue-waters”*, como, não menos relevante, para promover e manobrar a sua diplomacia no sentido de enfatizar e valorizar a imagem da China aos olhos da comunidade internacional (Poulin 2016).

Por outro lado, a implementação de uma estratégia que contemple operações longe da sua costa, no contexto de *“defesa ativa”* apresentado por Pequim, permite um maior e mais facilitado acesso a diversos portos estratégicos que, na mesma medida,

são essenciais para a manutenção e consecução das denominadas operações “*blue-waters*”. Sobre isto, sublinha-se e torna-se evidente a pertinência do estabelecimento da primeira base naval chinesa no exterior, no Djibouti, em 2017. O estabelecimento desta base militar a mais de 7 000 km da sua costa proporciona à China uma maior presença num enclave estratégico, no Canal do Suez, onde passa uma rota marítima e de abastecimento energético essencial quer para o seu comércio, quer para a sua segurança energética (Fontdeglòria 2017). Em rigor, a inauguração da primeira base militar chinesa no exterior acontece no mesmo ano em que o país apresenta o primeiro porta-aviões de fabrico integralmente nacional, o que corrobora a expansão da sua marinha e das suas pretensões, a par de um maior e inequívoco protagonismo global.

Em 2009, a China torna-se o maior exportador mundial e considerando que o transporte de grande parte das mercadorias é feito por via marítima, enquanto potência comercial, a China é um ponto de origem e destino incontornável nas rotas marítimas internacionais, o que, indiscutivelmente, imprime acrescida importância ao mar como veículo de comércio do país. É, aliás, ilustrativa desta realidade a lista dos 50 portos com maior volume de comércio do World Shipping Council (World Shipping Council, 2020), onde figuram, entre os dez lugares cimeiros, sete portos chineses.

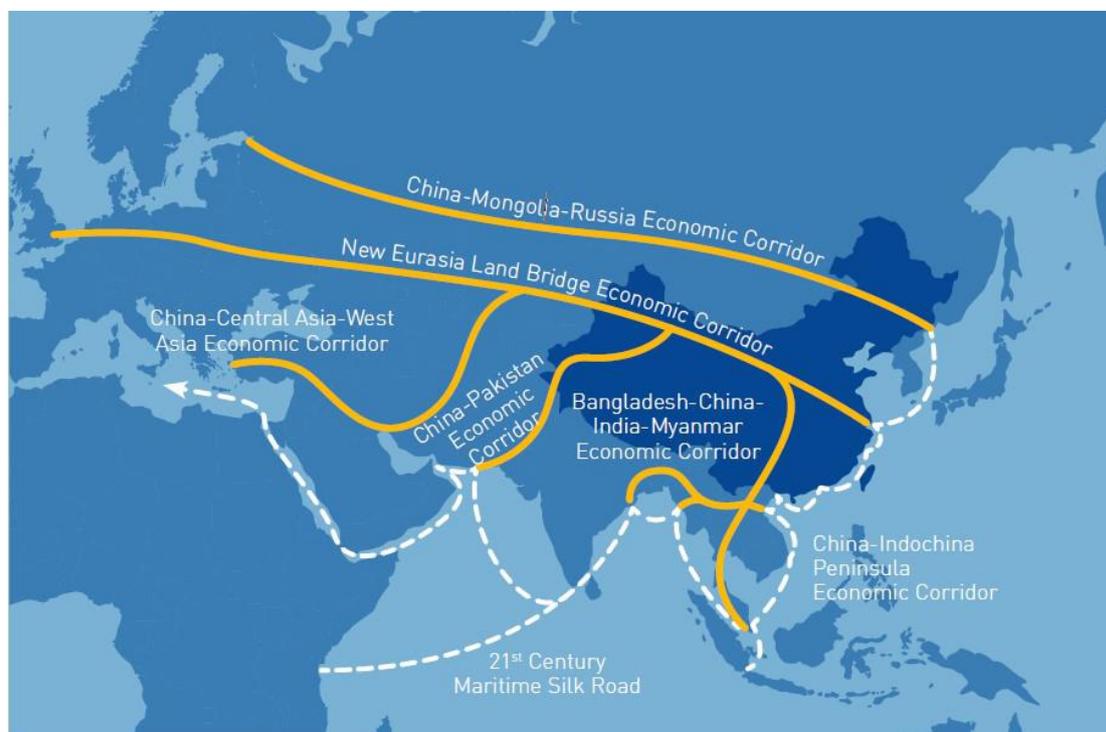
Com efeito, os factos descritos clarificam, não só, a vontade chinesa de modernizar a sua marinha, como refletem alterações de atitude face à tradicional vocação terrestre chinesa. É neste contexto que se apresenta, então, a Rota da Seda Marítima do Século XXI, traduzida no estabelecimento e desenvolvimento de uma rede logística incomparável, na sua dimensão e complexidade, com portos, rotas marítimas e corredores energéticos.

Este projeto visa a conexão de importantes portos ao longo do sudeste asiático, Oceano Índico e ainda na região leste do Mediterrâneo. Pese embora a conexão mais evidente seja entre a Ásia e a Europa, também África figura nesta rota e está presente nos planos do governo chinês de desenvolvimento de infraestruturas. Aliás, de acordo com Frans-Paul van der Putten e Minke Meijnders, o investimento chinês no continente africano não é inédito. Se recuarmos até à década de 70 do século passado, verificamos que a criação da ligação ferroviária entre o porto de Dar es Salaam, na Tanzânia, e a Zâmbia foi da responsabilidade de Pequim (Van der Putten e Meijnders 2015).

Assim como alguns dos corredores da componente terrestre da BRI fazem a sua ligação à componente marítima através da conexão entre as ferrovias e os portos integrados neste projeto, como é o caso do porto de Gwadar no Paquistão, por exemplo, também no caso dos portos africanos se prevê que estes estabeleçam ligações, através de ferrovias, entre a costa leste de África a regiões no interior, incluindo a parte central do continente, onde existem diversos países sem litoral. Por exemplo, a conexão entre a capital da Etiópia, Adis Abeba, ao Mar Vermelho, via Djibouti. Deste modo, conforme afirmam Frans-Paul van der Putten e Minke Meijnders (2015), *“a Rota da Seda Marítima atua como uma ponte não apenas entre a Ásia e a Europa, mas também entre a Ásia e África - ligando as ferrovias da Ásia às de África”*.

Cidades costeiras, nas províncias de Fuzhou, Guangdong e Guangxi, servem de ponto de partida a rotas comerciais que se deverão estender até ao Estreito de Malaca, já no oeste da Ásia, para então se interligarem com a rota terrestre, já em Veneza, conforme ilustra a Figura 5.

Figura 5. Rota da Seda Marítima do Século XXI



Fonte: EURObiz, 2019.

Ainda que não esteja oficializado por Pequim qualquer plano detalhado de desenvolvimento para a Rota da Seda Marítima do Século XXI, diversos autores e investigadores apontam para um projeto de desenvolvimento económico sem precedentes, à semelhança do que acontece com a componente terrestre da BRI. A construção de infraestruturas rígidas de larga escala, como ferrovias de alta velocidade, rodovias e portos aéreos e marítimos destacam-se, desde logo, entre os projetos mais prováveis, pela conexão que permitem estabelecer entre diferentes geografias e, no limite, entre ambas as componentes, terrestre e marítima, da BRI. Porém, projetos de outra natureza também são expectáveis, como a criação de *hubs* energéticos, de estações de serviço de apoio e redes de telecomunicações, por exemplo. Por forma a gerar uma maior dinâmica de desenvolvimento e a potenciar o crescimento económico das áreas que envolvem os projetos citados, espera-se também que sejam criados grandes parques industriais e zonas económicas especiais (ZEE), além de feiras e salas de exposições ou outras estruturas semelhantes que favoreçam e facilitem a atividade económica ao longo da Rota da Seda Marítima (Blanchard e Flint 2017).

Durante os últimos dez anos, o investimento chinês nos países ao longo do percurso da Rota da Seda Marítima aumentou quase 20% e, da mesma forma, o investimento direto de empresas chinesas nesses países subiu para um valor próximo dos 8 000 milhões de euros (Orestes e Mick 2018). Com a pretensão de interligar 97 cidades costeiras e portos, abrangendo organizações como a ASEAN, a União Africana, a Liga Árabe e a União Europeia, a Rota da Seda Marítima do Século XXI não está isenta de julgamentos menos generosos e desconfianças generalizadas. Na sua maioria, as críticas apontadas ao projeto chinês remetem para uma tentativa de granjear influência política na região, por força da capacidade militar aí exercida.

Conforme referido anteriormente, a marinha chinesa está a passar por um processo de modernização acentuado, o que, entre outras coisas, lhe confere a possibilidade de estar envolvida em diferentes missões e teatros de operações. Embora a sua presença esteja ainda muito limitada à zona oeste do Pacífico, leste e sul da China, a verdade é que na mesma medida em que a modernização do aparelho naval chinês se processa, a respetiva linha de ação tem-se ampliando. Van der Putten e Meijnders enfatizam ainda o papel que a marinha chinesa tem tido, ultimamente, enquanto

ferramenta diplomática e a sua relevância crescente para fazer face a ameaças de segurança não tradicionais. A presença de navios chineses na zona do Corno de África, por exemplo, permitiu alargar o âmbito de ação da marinha chinesa para áreas como a assistência humanitária, o que contribui positivamente para a imagem internacional do Estado e, conseqüentemente, expande a sua influência, sendo suscetível a sua interpretação enquanto instrumento de *soft power*. No Índico, além das missões que Pequim integrou na região do Golfo de Áden, a presença naval chinesa é ainda reduzida, contudo a tendência é crescente (Van der Putten e Meijnders 2015).

Seguindo a mesma lógica, também a presença naval chinesa no Mediterrâneo tem despertado a atenção entre os demais, fazendo surgir algumas questões quanto à sua natureza. De acordo com Ekman (2017), a China tem, gradualmente, transferido a sua área de interesse e influência para oeste, neste caso em particular para a zona do Mediterrâneo, onde considera existirem prioridades que validam e justificam o aumento da sua ação naquele espaço. A autora abrevia a presença marítima chinesa no Mediterrâneo em três domínios distintos, a saber, os fóruns de cooperação setorial China-Europa do Sul, os investimentos em infraestruturas de transporte, telecomunicações e energia e, por último, a realização de exercícios militares naquela região (Ekman e Seaman 2017). No âmbito do segundo domínio indicado, e no contexto da Rota da Seda Marítima chinesa, talvez o efeito mais visível seja o investimento no Porto do Pireu, que se revela já como uma verdadeira porta de entrada dos produtos chineses para o mercado europeu. Além deste efeito, a larga vaga de investimentos chineses no que respeita às infraestruturas de apoio ao transporte marítimo naquela região tem trazido algumas conseqüências para a atividade de tradicionais portos europeus, como por exemplo Roterdão, Hamburgo e Antuérpia (Ekman e Seaman 2017).

Assim, este conjunto de fatores diversos tem sustentado algumas renitências em relação à natureza e propósito do projeto marítimo chinês para o novo século. Procurando amenizar um possível sentimento de desconfiança acerca da sua estratégia marítima, a China tem-se, então, empenhado na realização de consultas diplomáticas pacíficas e no estabelecimento de acordos bilaterais e parcerias regionais, no sentido de fomentar uma “política de boa vizinhança” capaz de mitigar inquietações alheias. A este respeito, alguns autores defendem que a China apenas será capaz de efetivar o seu

projeto marítimo para o século XXI à medida que as suas relações com os países adjacentes sejam melhoradas, favorecendo um clima de maior confiança e estabilidade para a consecução do projeto. Na mesma medida, sustentam que o estabelecimento de alianças mais profundas com os Estados do Golfo e alguns Estados africanos será igualmente importante para o sucesso desta iniciativa (Derr 2015).

À luz do que sucede com a rota da seda terrestre, como já observámos anteriormente, o sucesso desta iniciativa, ou pelo menos o alcance do seu máximo potencial, prende-se com um conjunto de situações que devem ser observadas, tais como, por exemplo, *“concluir, ou basear-se [os países ao longo da rota marítima] nos acordos de livre comércio existentes para remover barreiras à troca de mercadorias, negociar acordos de ajuda para projetos e concluir tratados bilaterais de investimento que criem o ecossistema certo para negócios de infraestrutura e iniciativas de construção, bem como liberalizar setores de mercado para investimento estrangeiro, chegar a um acordo sobre acordos que permitam maior carga, voos de passageiros e estabelecer ou reforçar instituições”* (Blanchard e Flint 2017).

A adesão de várias cidades chinesas costeiras à iniciativa não tardou. Logo em março de 2014, cerca de seis meses após Xi Jinping ter invocado o audacioso projeto marítimo chinês na Indonésia, a capital da província de Fujian, Fuzhou, onde anteriormente teria sido o início da rota marítima agora resgatada, organizou uma cerimónia para assinalar o facto de a cidade participar no projeto novamente enquanto ponto de partida da rota. Seguindo-lhe a prática, outras cidades iniciaram uma série de eventos, desde cerimónias a exposições, feiras e congressos diversos (Derr 2015).

O interesse declarado destas cidades na participação na Rota da Seda Marítima do Século XXI compreende-se desde logo pelos níveis de investimento disponível apresentados por Pequim para a referida iniciativa. O Silk Road Fund (SRF), criado propositadamente para apoiar e financiar a construção da própria Rota da Seda Marítima, entre outros projetos da BRI, tem disponível um fundo de 40 000 milhões de dólares. Do mesmo modo, o recém-criado AIIB e o CDB, indicam montantes de financiamento disponível para projetos no âmbito da BRI, onde se insere igualmente a Rota da Seda Marítima, na ordem dos 50 000 e dos 890 000 milhões de dólares, respetivamente (Blanchard e Flint 2017).

Em linha de conta com o que o presidente chinês, Xi Jinping, vem advogando nos seus discursos, referentes à BRI, também o vice-primeiro ministro Zhang Gaoli (cit. por He 2015), numa comunicação que proferiu, em 2015, por ocasião do Fórum de Diálogo sobre Indústria Ásia-Europa, afirmou que a amplitude da Rota da Seda Marítima ia além do desenvolvimento de infraestruturas físicas, abrangendo também *“ligações entre os povos, coordenação de políticas, comércio e fluxo de capital”* significando *“um impulso significativo à cooperação Ásia-Europa”*.

Por forma a sustentar o financiamento da BRI, e atendendo a que esta iniciativa passou a estar incluída no 13º Plano Quinquenal da China para o Desenvolvimento Económico e Social, Pequim criou instituições próprias para este fim e colocou outras já existentes à sua disposição. Assim, até ao momento, os maiores financiadores dos projetos inseridos na BRI têm sido bancos chineses, detidos pelo governo, como o China Construction Bank (CCB), um banco comercial, e além deste, o China Development Bank (CDB) e o Export-Import Bank of China (EIBC), sendo que os dois últimos já têm alguma tradição no financiamento de projetos de infraestruturas em diversas zonas em desenvolvimento, estando por isso perfeitamente enquadrados na estratégia chinesa *“Going Out”*. Para além disto, conforme referido, estes bancos têm estado todos envolvidos no financiamento da BRI, juntamente com o Asian Infrastructure and Investment Bank e o Silk Road Fund (SRF), criados propositadamente para este efeito (Carrai 2018).

Capítulo IV. A RELAÇÃO UE-CHINA ENTRE 2013 E 2018

O quadro em que se desenrolam as relações entre a UE e a China alterou-se, substancialmente, desde 2013. Na verdade, o interesse chinês nos Estados-membros da UE aumentou quer em extensão, quer em substância, isto é, a mancha de investimento chinês no mapa europeu tem-se alargado em comprimento, na mesma medida em que se tem intensificado em determinados setores e alargado em outros. Nesta lógica, a energia, o imobiliário, a agricultura, a tecnologia da informação e comunicação e os equipamentos industriais foram os setores onde o investimento chinês mais sobressaiu. No setor industrial, por exemplo, várias parcerias entre empresas europeias e investidores chineses foram estabelecidas, em particular no setor automóvel, em países como a Suécia, Itália, Alemanha e França. Verificaram-se, igualmente, avultados investimentos no setor das tecnologias, como a compra de uma empresa finlandesa de jogos por parte da Tencent (China), na ordem dos 7 000 milhões de dólares (Le Corre 2018). Além disto, foram também adquiridas, por empresas estatais chinesas, algumas empresas de mineração, serviços públicos, e ativos energéticos europeus, num universo onde os maiores investimentos se registaram em países como a Alemanha, a Itália, Portugal e o Reino Unido (Le Corre 2018).

Nos últimos anos, e no âmbito da relação UE-China, verificou-se também uma alteração significativa nos fluxos de investimento entre os dois atores. Segundo um relatório sobre o investimento chinês na Europa, publicado em 2017, pelo European Think-tank Network on China (ETNC) *“o fluxo de investimentos diretos chineses na Europa superou os fluxos decrescentes de investimentos diretos europeus anuais na China”*, o que indicia um novo paradigma no contexto da relação UE-China (Seaman, Huotari e Otero-Iglesias 2017).

Neste capítulo abordaremos como foi a evolução da relação UE-China entre 2013 e 2018 e como foram os primeiros anos da aplicação da BRI no espaço europeu, analisando a recetividade da UE à iniciativa chinesa durante os cinco anos que se seguiram ao lançamento oficial da BRI, em 2013.

4.1. A relação UE-China pós 2013

A relação entre a UE e a China, a partir de 2013, conhece novos desafios e desenrola-se num cenário pós crise em que o papel dos EUA, enquanto potência hegemónica é cada vez mais posto em causa pela redefinição do equilíbrio de poder internacional, de um modo geral, e pela redefinição do papel da China no contexto internacional, em particular. Pequim torna-se, paulatinamente, mais influente económica e politicamente sendo que, para este trabalho, importa atentar sobre a influência e ação desenvolvidas em regiões próximas da Europa e, sobretudo, no seio da própria UE.

Ao abrigo da 16ª Cimeira UE-China, em novembro de 2013, e a primeira realizada já sob a presidência de Xi Jinping, foi adotada, em conjunto pela UE e a China, a “Agenda Estratégica para a Cooperação UE-China 2020”, que abrange os domínios da paz e segurança, prosperidade, desenvolvimento sustentável e intercâmbios interpessoais (European Commission 2017b). Este documento é demonstrativo que, não alheias aos factos descritos, UE e China perspetivam, nesta data, um mundo cada vez mais multipolar, contrariando a tendência anterior. No início do documento podemos ler que *“como atores importantes num mundo multipolar, a UE e a China compartilham a responsabilidade de promover a paz, a prosperidade e o desenvolvimento sustentável em benefício de todos”* (European Union and Foreign Ministry of China 2013).

A Agenda divide-se em quatro distintas dimensões – Paz e Segurança, Prosperidade, Desenvolvimento Sustentável e Trocas Entre Povos. No primeiro domínio, referente à Paz e Segurança, o documento refere a vontade de ambas as partes em estreitar a cooperação militar e as consultas bilaterais sobre assuntos de interesse mútuo, procurando reforçar a cooperação nos fóruns multilaterais, visando o estabelecimento de um *“sistema de regras globais mais eficiente, transparente, justo e equitativo”*. Além disto, são referidas as preocupações com a segurança nuclear e do ciberespaço, privilegiando o estabelecimento de plataformas de cooperação como a *“UE-China Cyber Taskforce”* (European Union and Foreign Ministry of China 2013).

A parte do documento dedicada à Prosperidade, quer pelo seu conteúdo, quer pela sua extensão, traduz exatamente aquele que tem sido o foco e motor principal da relação UE-China nos últimos 15 anos – a dimensão económica. Assim, inseridos no capítulo da Prosperidade, encontramos segmentos dedicados a áreas tão diversas como comércio e investimento, indústria e informação, agricultura e transportes e infraestruturas.

No terceiro capítulo do documento, referente ao Desenvolvimento Sustentável, destacam-se as áreas da ciência, tecnologia e inovação, o desenvolvimento espacial e aeroespacial, a energia, a urbanização, as alterações climáticas e a proteção ambiental, os oceanos, as políticas regionais, o progresso social, as políticas públicas e a cooperação no desenvolvimento global.

Pressionadas pela emergência das alterações climáticas, através deste documento UE e China reiteram a sua preocupação e o seu compromisso para com o desenvolvimento sustentável. Neste domínio, cabe a proteção do meio ambiente e a procura por formas ecologicamente razoáveis e eficientes da utilização de recursos e da obtenção de energia. Neste contexto, os setores verdes emergentes poderão contribuir, de acordo com o documento, para o alcance e manutenção destes objetivos sustentáveis, beneficiando a sustentabilidade da economia global e, ao mesmo tempo, podem criar novas oportunidades de negócio neste âmbito, quer para empresas europeias, quer para empresas chinesas. Considerando o exposto, é expectável que, conforme indica o documento, o crescimento verde se constitua como um domínio fundamental da cooperação estratégica UE-China.

Também no âmbito da cooperação científica e tecnológica, mencionada neste ponto da agenda, está prevista a cooperação entre ambas, envolvendo universidades, centros de investigação, institutos de pesquisa e demais mecanismos e instituições de ciência, tecnologia e inovação que permitam angariar conhecimento e meios que possam fazer face aos desafios comuns que UE e China partilham.

A este propósito, as partes esperam aumentar a cooperação no âmbito do projeto ITER (ITER 2020), cujo desenvolvimento deverá permitir a obtenção de energia de fusão que, em princípio, representará maior segurança e menos riscos ambientais, em virtude da inexistência de emissões de carbono a que está associada.

O reforço da cooperação ao nível da investigação aeroespacial não é negligenciado, tal como a área energética, onde se prevê mesmo a criação de um roteiro para a cooperação UE-China, *“a fim de reforçar o intercâmbio e cooperação em áreas de legislação, política e formulação de normas sobre energia”*, entre outras coisas (European Union and Foreign Ministry of China 2013). No ponto dedicado ao Urbanismo, entre outros, é apontada a criação de cidades de demonstração e o apoio a projetos de cooperação urbana UE-China, com vista a *“elevar a qualidade e o nível de desenvolvimento urbano”* (European Union and Foreign Ministry of China 2013). Os oceanos têm também o seu lugar neste quadro de preocupações partilhadas e projetos comuns. Na agenda, UE e China sublinham o seu cuidado com a gestão abrangente dos oceanos, a importância da investigação, observação e vigilância dos recursos marinhos e com o crescimento da economia marinha ou do mar.

A respeito do progresso social e Trocas entre Povos, temas como o emprego, o bem-estar social, o envelhecimento demográfico e as migrações são enumerados enquanto tópicos a considerar igualmente no âmbito da cooperação entre UE e China. Na verdade, o documento saúda e releva a criação, em 2013, do Diálogo UE-China sobre Mobilidade e Migração (European Union and Foreign Ministry of China 2013) que, de um modo geral, tem origem na vontade comum de encontrar formas de facilitar o intercâmbio de cidadãos da UE e da China e de combater a migração ilegal. De resto, sobre a cooperação ao nível do desenvolvimento global, ambos os atores concordam em dar início a um diálogo anual de alto nível sobre o tema.

No início de abril de 2014, a RPC publicou o segundo livro branco sobre a relação UE-China (Xinhua 2014), intitulado *“Aprofundar a parceria estratégica abrangente China-UE para benefício mútuo e cooperação win-win”*. No documento, o governo de Xi Jinping reconhece que *“desde o lançamento do primeiro documento político da China sobre a União Europeia, pelo governo chinês, em outubro de 2003, a Parceria Estratégica Global China-UE fez importantes progressos”* (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China 2014). Reconhece, igualmente, que é o segundo maior parceiro comercial da UE, e esta a sua maior parceira comercial, explicitando que outros progressos foram alcançados pelos parceiros estratégicos que, trabalhando juntos para enfrentar a crise financeira internacional e promover a reforma da governança global,

intensificaram a comunicação e a coordenação nas principais questões regionais e internacionais, contribuindo significativamente para a paz, o desenvolvimento e a cooperação mundial. A RPC aplaude assim a cooperação multidimensional alcançada pelos atores que, orientada pelas quase sempre anuais Cimeiras UE-China, atinge e materializa os três pilares essenciais da parceria: político, económico e social.

Através da publicação do documento, Pequim procurou delinear um plano a dez anos para a cooperação UE-China, definindo as suas prioridades e objetivos no relacionamento com a União Europeia e salientando os avanços obtidos desde o último livro branco publicado sobre a mesma matéria, em 2003. Vejamos então com maior detalhe ao que se refere o documento.

Sublinhando e aplaudindo o aprofundamento da multipolaridade, da globalização e consequente interdependência dos Estados, a RPC não esconde os desafios que enfrenta nesta data, referindo que continua a ser *“um país em desenvolvimento que sofre de falta de equilíbrio, coordenação e sustentabilidade no seu processo de desenvolvimento”*, sempre com a tónica num futuro próspero e de paz em que a redefinição das relações internacionais e da governança global se pautem por princípios de igualdade e confiança mútua e cooperação *win-win*. Apesar de tudo, o documento não evidencia a inclusão da UE no projeto chinês da Nova Rota da Seda, ainda que o presidente chinês Xi Jinping já tivesse, por esta altura, reconhecido oficialmente o papel da UE na iniciativa chinesa. Segundo Makocki (2016), isto poderá ser justificado por um *“ritmo lento da tradução da visão da liderança chinesa em ações reais de política externa”*.

Em 2015, UE e China celebraram o 40º Aniversário desde o estabelecimento de relações entre si, em 1975. No mesmo ano, na sequência da 17ª Cimeira UE- China, que decorreu no mês de junho, em Bruxelas, a continuidade do entendimento entre as partes e vontade de aprofundar a cooperação levou a que fosse instituída a Plataforma de Conectividade UE-China(European Commission 2020b). No entanto, as negociações sobre as condições que definiriam esta Plataforma foram longas, devendo-se sobretudo, segundo Makocki (2016), à *“insistência da UE pelo respeito às regras comuns do mercado”*, o que de resto ilustra mais um episódio onde é perceptível o antagonismo

muitas vezes presente entre a liderança chinesa e as normas emanadas nas instituições europeias.

O objetivo primeiro desta Plataforma, condizente com o que foi estabelecido por ambos os lados, europeu e chinês, *“é explorar oportunidades para uma maior cooperação na área dos transportes, com o objetivo de melhorar as sinergias entre a abordagem da UE em relação à conectividade, incluindo a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e a Iniciativa Faixa e Rota (BRI)”* (European Commission 2020b). De acordo com a informação disponível sobre esta Plataforma, verificamos que este mecanismo de cooperação se direciona essencialmente para a promoção de fluxos contínuos de tráfego e facilitação de transportes, a identificação de oportunidades de cooperação entre as políticas de ambos os lados, onde se inclui a Rede Transeuropeia de Transporte e a BRI, a análise de oportunidades de negócio e investimento e, finalmente, a criação de um ambiente propício e benéfico para redes de infraestruturas transfronteiriças sustentáveis em países e regiões próximos da China e da UE. Por forma a agilizar a concretização dos objetivos propostos, a Plataforma de Conectividade China-UE prevê a realização de reuniões anuais, com a presença de responsáveis da plataforma e de grupos de peritos especializados. Além destes, procurando um envolvimento tão grande quanto possível de todos os interessados, são convidados a participar *“países terceiros abrangidos pela extensão indicativa da rede RTE-T, bem como os representantes de empresas europeus e chineses e as instituições financeiras internacionais”* (European Commission 2020b).

Ainda no mesmo ano, em 2015, a Comissão Europeia, nesta data liderada pelo luxemburguês Jean-Claude Juncker, lançou um Plano de Investimento para a Europa, que ficaria conhecido desde aí como Plano Juncker (European Commission 2020a). Atendendo aos baixos níveis de investimento registados na UE no período que sucedeu à crise económica e financeira e procurando *“colocar a Europa na senda da recuperação económica”*, o presidente da CE enuncia um plano de investimento que visava *“eliminar obstáculos ao investimento, garantir a visibilidade e a assistência técnica dos projetos de investimento e utilizar de forma mais inteligente os recursos financeiros”*, com base em três pilares distintos, a saber: o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE), a Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento e o Portal Europeu

de Projetos de Investimento e, por último, a melhoria do ambiente empresarial mediante a eliminação dos obstáculos regulamentares ao investimento, tanto a nível nacional como a nível da UE (European Commission 2020a). De acordo com Makocki, o lançamento do Plano Juncker originou mais uma oportunidade de cooperação entre a UE e a China, ao nível do investimento e financiamento em infraestruturas. Com efeito, a China foi o primeiro país a anunciar a sua disponibilidade e vontade de integrar este Plano, designando como canal para uma eventual contribuição chinesa o Silk Road Fund (Makocki 2016).

Sensivelmente um ano depois, em junho de 2016, a UE, através da Alta Representante para a Política Externa e de Segurança da União, Federica Mogherini, lançou um documento intitulado “Elements for a new EU strategy on China” (European Commission and the High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security 2016), onde definiu os elementos para uma nova estratégia da UE em relação à China. Esta nova estratégia, considera a perspetiva do Parlamento Europeu acerca das relações da UE com a China e enquadra-se na estratégia da Comissão Europeia “Comércio para Todos”. Conforme descrito no início do documento, destina-se aquele a *“constituir a dimensão chinesa da implementação das diretrizes políticas da Comissão Juncker, contribuindo para a agenda de empregos, crescimento e investimento e reforçando a UE como ator global (...) e a estabelecer um quadro político para o envolvimento da UE com a China nos próximos cinco anos”* (European Commission and the High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security 2016).

Este documento, ainda que alinhado com a Agenda para a Cooperação Estratégica UE-China 2020, adotada por Pequim e Bruxelas, em 2013, fornece à UE uma estratégia própria que vincula e prioriza os seus próprios interesses no âmbito da sua relação com a China. Indica-nos o documento que esta é uma estratégia que considera os valores europeus ao mesmo tempo que admite a necessidade de definição da China no sistema internacional e, embora reconhecendo as dissemelhanças entre as partes, encara com otimismo, e vontade de superar as diferenças, o futuro da relação.

Através das propostas sugeridas para a ação da UE, compreendemos o grande foco colocado em torno da economia e investimento, do desenvolvimento de infraestruturas comuns e de um modelo de cooperação que remete para a iniciativa chinesa BRI:

“impulsione a infraestrutura, o comércio, a conectividade digital e de pessoa para pessoa entre a Europa e a China com base numa plataforma aberta baseada em regras, com benefícios para todos os países nas rotas propostas” (European Commission and the High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security 2016). Além disto, destacamos o ênfase colocado na preocupação europeia em se relacionar com a China uniformemente, sendo sugerido no documento que a UE deve *“maximizar a coesão e a eficácia da UE nas relações com a China”*. Para mais, destacamos a constante atenção europeia para com as regras de mercado, pelo que, através do documento, Bruxelas insta o governo de Pequim a reger a implementação da BRI com abertura e respeito para com as normas internacionais.

Já depois da publicação do documento *“Elements for a new EU strategy on China”*, ainda em 2016, decorre a 18ª Cimeira UE-China, em Pequim. Desta Cimeira, foram ressaltadas questões relacionadas com o excesso de produção de aço na China (European Commission 2016a), que constituía um problema real, razão pela qual as partes concordaram em criar um grupo de trabalho dedicado ao tema, e, perante a continuidade da indeterminação relativa à atribuição do Estatuto de Economia de Mercado à China, a UE reiterou o seu comprometimento com a análise desta questão.

No mesmo dia desta Cimeira, durante um discurso na Cimeira Empresarial UE-China, o presidente da Comissão Europeia, Jean-Claude Juncker, realçou a importância das reformas em curso, tanto na China como na Europa, para a criação de novas oportunidades de investimento. Indo mais além, Juncker manifestou a sua convicção de que o aprofundamento da parceria estratégica UE-China seria *“o motor de prosperidade e estabilidade para os dois conjuntos, mas também para a economia mundial”* (European Commission 2016a).

Em 2017, seguindo a tendência, a relação comercial entre a China e a UE continua a prevalecer sobre qualquer outro eixo do relacionamento. Nesta altura, a UE permanece o maior parceiro comercial da China, ao mesmo tempo que esta segue, atrás dos EUA, no segundo lugar dos maiores parceiros comerciais de mercadorias da UE. A pujança e a intensidade desta relação comercial tornam-se ainda mais perceptíveis se atentarmos que UE e China comercializam por dia entre si mercadorias com um valor aproximado de 1 500 milhões de euros (Saarela 2018). No entanto, o défice comercial

entre a primeira e a segunda continua, em 2018, a fixar-se em valores muito elevados, na ordem dos 185 000 milhões de euros (Eurostat 2019).

Neste cenário, lembrando também a inconsonância em relação à atribuição do Estatuto de Economia de Mercado, da parte da UE à China, uma divergência já antiga entre os atores e que havia sido novamente trazida a debate e enfatizada pelo governo de Pequim na última Cimeira UE-China, em 2016, a 19ª Cimeira, realizada em Bruxelas, em junho de 2017, não originou qualquer declaração conjunta. De acordo com Saarela (2018), algumas perturbações detetadas ainda na Cimeira de 2016, sobretudo, no eixo económico da relação, agudizaram-se na Cimeira de 2017, nomeadamente questões relacionadas com as negociações sobre um acordo de comércio livre e o já referido Estatuto de Economia de Mercado da China, além das preocupações que o excedente de produção de aço na China poderia acarretar.

Contudo, com alguma margem para acordos, foi assinado, na sequência desta Cimeira, o Plano de Trabalho para 2017-2018 do Roteiro UE-China sobre Cooperação Energética (European Commission and National Energy Administration of China 2017). Este Plano de Trabalho vinculou a implementação técnica da cooperação previamente acordada no Roteiro UE-China sobre Cooperação Energética, assinado em 2016, pela Direção-Geral de Energia da Comissão Europeia e pela Administração Nacional de Energia da China. O Plano, dividido em ações no âmbito de cinco categorias distintas, a saber, Renováveis, Eficiência Energética, Regulação de Mercado, Redes de Energia e Formulação de Políticas Energéticas, convida à realização de sessões introdutórias sobre os temas referidos, procurando gerar um entendimento comum sobre os mesmos (European Commission 2016b).

Já no domínio dos transportes, no fim de 2017, UE e China chegariam a um consenso que permitiu a conclusão de negociações para o estabelecimento de dois acordos nesta área. O Acordo Bilateral de Segurança da Aviação Civil e o Acordo Horizontal de Aviação, na órbita da Plataforma de Conectividade China-UE, tiveram na sua base a necessidade de *“facilitar o acesso ao mercado e aumentar a competitividade da indústria aeronáutica da UE, além de fortalecer ainda mais os acordos bilaterais de cooperação na aviação”* (European Commission 2019).

No quadro dos marcos que revelam a alteração da postura assumida por Pequim num contexto internacional diferente das décadas anteriores, não podemos deixar de assinalar a presença de Xi Jinping, em 2017, no Fórum Económico Mundial, em Davos, enquanto primeiro presidente chinês a participar no evento, o que, com clareza, traduz a afirmação da China enquanto potência económica mundial.

Em dezembro de 2018, a RPC lança um novo documento sobre a União Europeia, intitulado “China's Policy Paper on the European Union” (Xinhua 2018a). O documento começa por apontar a tendência multipolar crescente no mundo, bem como o aprofundamento da globalização económica e da diversidade cultural, mas reconhece também crescentes instabilidades e incertezas que o mundo testemunha nesta altura, como o unilateralismo e o protecionismo que podem por em causa todo o processo de globalização (Xinhua 2018a). Ainda no início do texto, Pequim reitera o seu compromisso com um desenvolvimento pacífico, com a criação de um novo tipo de relações internacionais e com “*novas contribuições para a paz e o desenvolvimento mundial*” (Xinhua 2018a). Reconhecendo a UE, apesar do Brexit, enquanto ator fundamental e estratégico na arena internacional, e sendo inclusivamente o “*maior parceiro comercial da China há 14 anos seguidos*”, o documento esclarece que o relacionamento com a UE tem sido uma prioridade na política externa de Pequim.

Dividido em cinco partes, o texto revela a satisfação chinesa com a participação da UE e outros países europeus na BRI e renova antigos compromissos como o respeito pela soberania dos Estados, apelando ao respeito pelo princípio de uma só China. Na segunda parte incentiva e apela ao aprofundamento da cooperação nos domínios político, de segurança e defesa, em especial no âmbito da ONU. Sem surpresa, o documento dedica uma parte à cooperação no comércio, no investimento, na conectividade, na fiscalidade e na área financeira, onde, entre outras coisas, são abertas as portas do mercado chinês a instituições financeiras europeias. Além disto, a quarta e a quinta parte do documento demonstram a vontade de aprofundamento da cooperação em áreas como a inovação tecnológica, o desenvolvimento sustentável, investigação científica, indústrias emergentes e, no âmbito social, o desenvolvimento de laços entre os povos (Xinhua 2018a). No fundo, o documento ilustra e traduz o desejo

da China em intensificar a cooperação com a UE, fortalecendo ao mesmo tempo os laços da relação, abrangendo os três pilares da Parceria Estratégica e áreas previstas na BRI.

As relações económicas entre a China e a UE, tendo sido desde sempre o grande pilar de sustentação do relacionamento, diferem, neste período, no conteúdo e na quantidade, Estado a Estado, ilustrando como a negociação com a UE a uma só voz é substancialmente mais complexa e morosa (Seaman, Huotari e Otero-Iglesias 2017). Paralelamente a isto, o comércio de mercadorias, o grande motor deste relacionamento económico, caiu, entre 2011 e 2016, para taxas de crescimento anuais de 3,6%, depois de ter atingido, entre 2001 e 2011, valores de crescimento anual de cerca de 14%. No entanto, em 2017 foi registada alguma recuperação a este nível, demonstrando uma boa recuperação da UE no pós-crise. Mais a mais, a par da recuperação europeia, o comprometimento chinês com um crescimento anual do PIB na ordem dos 6% augura oportunidades acrescidas de os dois atores aprofundarem as suas relações económicas (García-Herrero et al. 2017).

Durante estes anos, tornou-se mais nítido o desenvolvimento de mecanismos de cooperação mais estreitos entre UE e China, como por exemplo a realização de fóruns industriais e as visitas de delegações bilaterais que ocorrem com uma frequência muito mais elevada. Paralelamente a isto, ao nível das empresas de ambos os lados, o entrosamento e cooperação entre ambos é também mais evidente. Segundo Wang (2016), empresas chinesas como a Huawei ou a Chang'an, por exemplo, criaram, na UE, centros de pesquisa e desenvolvimento e de design, procurando tirar partido da vasta experiência europeia nestas áreas, do mesmo modo que empresas europeias, como a Bayer e a Orange, por exemplo, investiram em projetos de pesquisa e incubadoras de empresas na China, com a expectativa de beneficiar os seus modelos de negócio com a experiência e inspiração de inéditos modelos de *e-business*, como os do grupo chinês Alibaba ou Tencent. Não deixando o eixo da cooperação económica desenvolvida mais recentemente, UE e China viram aumentar também o número de programas de intercâmbio bilaterais de estudantes, que através destas experiências se capacitam para constituir futuros quadros especializados com uma visão cada vez mais global (Wang, Ruet e Richet 2017).

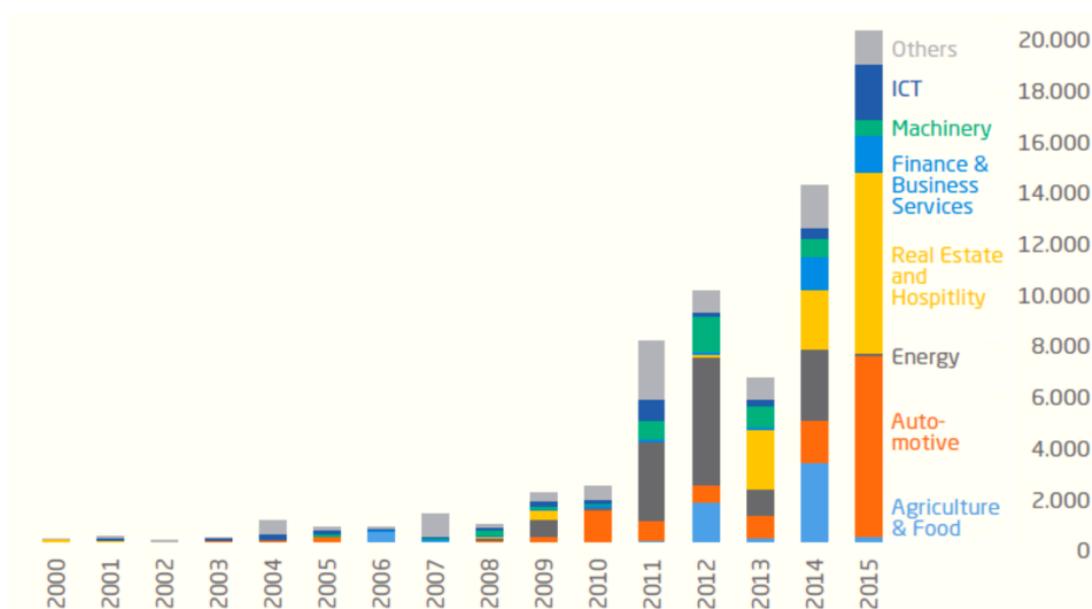
4.1.2. Investimento chinês na UE

Um dos fatores que sinaliza a alteração de postura chinesa na economia mundial, e que a assinala enquanto ator incontornável neste domínio, é a ascensão ao primeiro lugar dos maiores adquirentes de ativos do mundo, ultrapassando os EUA (Hellström 2016). Isto aconteceu no final de 2016 e significa que durante os primeiros três trimestres desse ano as empresas chinesas adquiriram ativos no exterior no valor de cerca de 160 000 milhões de dólares (Hellström 2016). Neste contexto, a iniciativa BRI veio apenas alentar ainda mais empresários chineses a investir no exterior e, mais que isso, de acordo com Hellstrom, *“o impulso do investimento é motivado pela necessidade de exportar capital, em vez de criar bolhas domésticas”*. Do mesmo modo, também a procura por *“conhecimento e experiência em indústrias e serviços de ponta”* levou a que empresários chineses procurassem investir, mais do que em economias emergentes e em desenvolvimento, em economias avançadas e desenvolvidas, onde se inserem as economias europeias. Embora estas modificações tenham sido significativas, principalmente porque permitem uma análise fundamentada a respeito da alteração de postura da China e dos seus empresários no seio da economia internacional, importa referir que os dados disponíveis indicam que a relevância da China enquanto exportadora de capital, ou seja enquanto investidor, inicia-se a partir de níveis baixos, se considerarmos o investimento agregado e se compararmos com valores de anos anteriores a 2016, como em 2015, ano em que o investimento estrangeiro dos EUA foi na ordem dos 300 000 milhões de dólares (Hellström 2016).

Não obstante, esta demanda por mercados estrangeiros é uma marca nítida do crescente envolvimento chinês na economia mundial e, em particular, como vimos, nas próprias economias europeias. Grande parte do IDE chinês no seio dos países da UE tem-se registado sob a forma de aquisições, como são exemplo as aquisições da empresa italiana Pirelli, da empresa sueca Volvo e da empresa alemã Kuka (Hellström 2016). Além destes, existem outras participações chinesas sonantes neste lote de IDE, como no já mencionado porto grego do Pireu e no Hinkley Point C, uma proposta de instalação britânica de energia nuclear (Hellström 2016). Apenas pelos exemplos enumerados é

perceptível a vasta gama de indústrias e áreas de investimento a que a China se tem dedicado em solo europeu, conforme ilustra a Figura 6.

Figura 6. Distribuição por setor do IDE chinês nos países da UE entre 2000 e 2015



Fonte: Hanemann and Huotari, 2016.

A Figura 6 permite compreender que, apesar de o investimento chinês na UE ter aumentado nos anos subsequentes à crise de 2008, é nos dois anos que antecedem o lançamento da iniciativa BRI e nos anos imediatamente a seguir que o IDE chinês regista um aumento muito significativo em solo europeu.

Apesar desta tendência, no que respeita ao investimento agregado, a marca e o investimento das empresas chinesas nos Estados-membros da UE não eram, em 2015, tão significativos quanto o de outros países investidores, nomeadamente os EUA ou a Suíça. A receptividade e a aceitação iniciais do investimento chinês na UE, sobretudo na forma de aquisições, parece ter dado lugar a alguma hesitação e resistência, em particular em campos e áreas mais sensíveis e afetas à segurança nacional dos Estados, como a tecnologia da informação, energia e outros (Hellström 2016). Sobre isto, aliás, mais tarde, em 2017, três Estados-membros da UE, a Alemanha, Itália e a França, instigaram, em conjunto, a Comissão Europeia no sentido de, utilizando a sua competência, definir em que condições, por razões económicas, deveria ser bloqueada

uma aquisição estrangeira. Esta proposta foi levada, meses mais tarde, a um Conselho Europeu, encontrando, porém, a objeção declarada de Espanha, Portugal e alguns Estados bálticos e escandinavos (Mações 2018).

Paralelamente a esta questão do investimento em áreas com maior vulnerabilidade para os Estados, outros fatores limitativos e inibidores do IDE chinês na UE começaram a ganhar forma, acendendo o debate entre os Estados-membros sobre esta questão da presença chinesa na economia europeia. Desde logo, conforme refere Wang, a presença de empresas chinesas no sul da Europa parece ter configurado algum tipo de conflito de interesses com empresas da zona mais ocidental da Europa que haviam tido um papel determinante no processo de industrialização daquela região (Wang 2016).

Contudo, esta manifestação declarada do interesse chinês em inúmeras empresas europeias, sobretudo a respeito do setor tecnológico, que, conforme referido, em diversas áreas, é considerado vital para os Estados, suscitou algum debate entre países europeus, levando a que, por exemplo, a compra da Aixtron, empresa de tecnologia europeia com sede na Alemanha, por parte de uma empresa chinesa não se concretizasse (Le Corre 2018).

Mais a mais, os entraves que começaram a surgir e que têm limitado, de certa forma, o investimento chinês em países da União Europeia não se esgotam neste exemplo, sendo, aliás, de ordem diversa. A questão da desconfiança nas pretensões chinesas anima inúmeros debates entre académicos, políticos e empresários e pode trazer alguma resistência por parte de países da UE a um maior interesse e investimento chinês naqueles países. As adversidades encontradas têm-se manifestado, também, ao nível de questões relacionadas com a aculturação. As diferenças patentes nos modelos de negócios e nos ambientes político, económico e social que se verificam entre as realidades europeia e chinesa e mesmo até a própria comunicação têm, de alguma forma, inibido a China de estender e ampliar o seu investimento e a sua ação a este nível. Com efeito, embora a interação económica entre a UE e a China, nos últimos anos, tenha aumentado consideravelmente, subsistem alguns fatores que, pelo impasse e contrariedades que provocam, constituem verdadeiras barreiras a todo o processo negocial. Desde logo, a questão da língua afigura-se como obstáculo inicial a transpor

para o sucesso de todo o processo negocial. A multiplicidade de línguas no seio da UE e a difícil compreensão, na sua plenitude, de cada uma em particular, não tem estimulado ou favorecido este tipo de interações, onde os menores detalhes importam. Por outro lado, a diversidade de procedimentos e legislação de país para país, no contexto europeu, e o desconhecimento e incompreensão de muitas normas e práticas ocidentais por parte dos participantes e negociadores chineses também tem complicado todo o desenvolvimento de negociações que levem a um maior investimento chinês na UE. Aliás, toda a legislação laboral, o sistema tributário e o sistema sindical, conhecidas conquistas e tradições europeias, contrastam e diferem bastante, na sua essência, da realidade chinesa e são, por conseguinte, pouco compreendidas por estes. Em contrapartida, também no sentido inverso se registam características chinesas que tendem a constranger os negociadores europeus, nomeadamente o facto de todas as empresas estatais e grande parte das empresas privadas chinesas estarem ligadas a entidades do Partido Comunista Chinês ou do próprio governo de Pequim. Outra questão que diferencia as duas posturas está relacionada com a perceção temporal, ou se quisermos, a noção de tempo. A este respeito a China contempla o futuro num prazo longo, por oposição à perspetiva europeia que incide em resultados mais imediatos. A morosidade das negociações além do prazo expectável, a constante alteração da composição das equipas de trabalho da UE e dentro dos seus Estados-membros, por alternância dos ciclos e mandatos governativos, muito própria dos sistemas democráticos, a readmissão a discussão de assuntos e cláusulas já deliberados, o desvanecimento de soluções de financiamento assumidas preliminarmente, a elaboração de diversas modificações e a inserção de novas cláusulas até à redação final dos acordos, entre outros elementos, formam condições que não têm favorecido o entendimento entre ambas as partes (Le Corre 2018).

Procurando contornar estas situações ou, pelo menos, mitigar o seu efeito nas negociações e nas interações entre as partes, muitos empresários chineses têm vindo, gradativamente, a adotar estratégias que possam colmatar lacunas de informação, comunicação e coordenação, socorrendo-se de serviços de consultoria, advogados e contabilistas, entre outros profissionais. Além disto, várias empresas têm também procurado constituir equipas de gestão mais interculturais, incluindo nos seus altos

quadros profissionais de diferentes nacionalidades. Esta prática é mais evidente e perceptível em empresas que têm pretensões internacionais, como é o caso da Lenovo, que através da aquisição da IBM colheu também a sua cultura corporativa mista (Le Corre 2018). Entre o leque de preocupações europeias acerca do investimento chinês nas suas economias, consta também a falta de reciprocidade em relação ao investimento, ou seja, contrastando com a facilidade de investimento na UE, diversos países-membros e empresários europeus apontam grandes dificuldades de acesso ao mercado chinês (Hellström 2016).

Elencados os principais entraves que têm surgido no âmbito das interações comerciais entre a China e a UE, e seus países-membros em particular, apresentadas também algumas soluções que procuram poupar estas relações do constrangimento que se tem verificado e atendendo a que a tendência do interesse de empresas chinesas na Europa não está a reverter o seu sentido, é expectável que a compreensão e o entendimento mútuo venham a ser, cada vez mais, premissas fundamentais neste contexto. Contudo, no universo dos países-membros da UE, destacamos dois casos onde o investimento chinês não encontrou tanta resistência quanto nos restantes e onde o contexto económico dos países em questão influenciou, substancialmente, em todo o processo. Falamos de Portugal e Grécia, onde o IDE chinês foi significativo após a crise e, de resto, acabou por ser fundamental para a reestruturação destas economias no pós-crise, que se tinham visto obrigadas a realizar resgates financeiros.

No quadro do investimento chinês na UE durante os últimos anos, não podemos deixar de destacar os estímulos que Pequim promoveu no sentido de facilitar e incentivar essa exportação de capital. Contudo, em linha de conta com um relatório intitulado “EU–China Economic Relations to 2025: Building a Common Future”, realizado pelos *think tanks* Bruegel e China Center for International Economic Exchanges, a Chatham House e a Universidade Chinesa de Hong Kong, alguns obstáculos poderão dificultar o desenvolvimento saudável da dimensão económica da parceria estratégica. Os principais entraves identificados são a perceção das empresas chinesas como “*fonte de concorrência desleal*” por parte de muitos líderes empresariais da UE, quer no mercado europeu, quer no mercado chinês e, por outro lado, o receio sentido pelas empresas chinesas que a UE determine medidas desfavoráveis às mesmas, como

“direitos antidumping ou direitos compensatórios” (García-Herrero et al. 2017). Além disto, o relatório destaca ainda o papel do Estado e das instituições nas respectivas economias, chinesa e europeia, referindo que *“diferenças significativas entre os sistemas político e económico da UE e da China aumentam os desafios de aprofundamento dos seus laços económicos bilaterais”* (García-Herrero et al. 2017).

De um modo geral, podemos entender que o interesse das empresas chinesas em aquisições no estrangeiro, em particular em economias desenvolvidas, onde possam obter conhecimento e experiência em indústria e tecnologia avançada, aliado aos incentivos levados a cabo por Pequim nesse sentido, favorecem e facilitam o aumento do IDE chinês na UE que, por outro lado, oferece um mercado aberto, de um modo geral, a aquisições externas e que deixa poucos setores de fora do radar de potenciais investidores. Com efeito, alguns autores, como García-Herrero, esclarecem benefícios mútuos que podem ser obtidos através da abertura do mercado chinês a empresas europeias, sobretudo no setor dos serviços, tendo em conta o crescente consumo chinês neste setor, e, por outro lado, o aumento do investimento chinês na UE, além de aumentar o PIB das economias europeias e de melhorar as taxas de desemprego, poderá ainda beneficiar as empresas chinesas, fornecendo-lhes um espaço e um mecanismo para melhorar a sua competitividade global (García-Herrero et al. 2017). Neste âmbito, o lançamento e oficialização da BRI, em 2013, traz novo fôlego e fundamento a esta demanda chinesa por investimento e cooperação em regiões integradas na iniciativa, onde se inclui o espaço europeu.

4.3. A Nova Rota da Seda na Europa

As várias referências feitas à original Rota da Seda, cujas redes comerciais ligavam o Atlântico e o Pacífico, deixam perceber, segundo Bruno Mações (2018), que embora o primeiro foco da BRI incida nas áreas periféricas da China, a sua meta e principal motivação é a Europa. Defensor desta tese, Wang Yiwei (cit. por Mações 2018), Professor na Universidade de Renmin, alega que a BRI é tão relevante para a China como

para a Europa, à qual, aliás, proporciona “*uma oportunidade favorável para enfrentar os desafios que poderão, caso contrário, afligir os europeus durante muito tempo*”.

A crise das dívidas soberanas que assolou as economias europeias e a depreciação do euro originaram oportunidades de investimento únicas para empresas chinesas em vários Estados-membros da UE. Com efeito, esta tendência tem perdurado desde então, atraindo investimento chinês quer para Estados-membros, quer para outros países europeus que aguardam ainda entrada na União (Wang, Ruet e Richet 2017).

Porém, a lógica de investimento, e a própria distribuição de IDE, não parece registar-se de igual forma em todos os países envolvidos, aparentando variar consoante o país e setor económico em questão. De acordo com Richet (2017), os fluxos de investimento chineses na UE e países adjacentes podem agrupar-se em três eixos distintos. Um eixo Leste-Oeste, que agrupa os países em que o IDE chinês se concentra no setor da alta e média tecnologia e em investimentos em *greenfields* com baixos custos de mão-de-obra, em países que aderiram à UE já depois de 2004; um eixo Norte-Sul, onde o IDE se concentra, no Norte, em setores de alto valor agregado e, no Sul, em setores de baixo valor agregado; e finalmente um eixo Sudeste, que se refere aos países que aguardam a entrada para a UE e em que os investidores chineses procuram tirar proveito das condições de pré-adesão assim como da ausência de regulamentação europeia para o desenvolvimento de atividades regionais.

Neste contexto, verificamos que ainda antes do lançamento da iniciativa chinesa, em 2013, já decorriam diversos projetos com o cunho chinês no seio da UE que não se integram na BRI. Por outro lado, importa também notar que alguns dos projetos que atualmente estão em desenvolvimento na UE e que se inserem formalmente na BRI, tiveram início ainda antes de 2013, tendo, porém, sido timbrados pela marca BRI a partir dessa data. Com efeito, UE e China já mantinham diálogos e conversações regulares sobre a conectividade entre ambas, em particular sobre ferrovias, portos e aviação, pelo que a existência de projetos comuns antecedentes à BRI não surpreende (Wang, Ruet e Richet 2017).

Na verdade, aquando do lançamento oficial da BRI, por Xi Jinping, ainda em 2013, não houve qualquer menção à inclusão da UE no projeto, pese embora não só dois dos corredores económicos tornassem óbvia a ligação da Europa ao projeto, como, além

disso, decorressem já negociações sobre os termos da Agenda Estratégica para a Cooperação UE-China 2020, que viria a ser publicada em novembro do mesmo ano, onde de resto, como vimos, foi incluído um capítulo inteiramente dedicado a transportes e infraestruturas (Makocki 2016).

Assim, é então que, na primavera de 2014, durante uma visita do chefe de Estado chinês a Bruxelas, Xi Jinping reconhece oficialmente a inclusão da UE na BRI, pela primeira vez (Li 2014). Desde aí, os principais projetos, no âmbito da BRI, que estão em desenvolvimento na Europa dizem respeito a ferrovias e terminais de *containers*. O porto do Pireu, na Grécia, é talvez, no âmbito dos últimos, o projeto com maior destaque, embora o interesse chinês se tenha estendido também a portos na Bélgica, Holanda, Eslovénia, Letónia, Lituânia, Croácia, Itália, Espanha e Portugal. Este porto grego é “operacionalizado”, em parte, pela COSCO, uma empresa com participação do governo chinês e cujo envolvimento no Porto do Pireu é visto, nas palavras do Primeiro-ministro chinês, como uma “pérola”⁸, no âmbito do relacionamento entre ambos os Estados (Li 2014).

A relevância deste porto no quadro das pretensões de Pequim, e no âmbito do seu projeto da “Nova Rota da Seda Marítima do Século XXI”, integrado, por sua vez, na BRI, passa pelo estabelecimento de um ponto de entrada privilegiado na Europa do Sul, Central e do Leste, para as exportações chinesas. Acrescendo a isto, o Porto do Pireu poderá também representar um canal “chave” e indispensável para o transporte marítimo em todo o Mediterrâneo (Van der Putten e Meijnders 2015).

Apesar das conhecidas fragilidades que têm caracterizado a economia grega nos últimos anos e que, por consequência, não abonam a favor da sua estabilidade política, a Grécia representa, para a China, um ponto estratégico e fundamental para o enquadramento da Europa na Rota da Seda Marítima. São, aliás, ilustrativas deste facto as visitas sucessivas de altos representantes chineses, em particular do Primeiro-ministro e do Presidente Xi Jinping, ao território grego, durante os últimos anos. A este

⁸ O termo utilizado por Li Keqiang refere-se à estratégia que tem vindo a ser desenvolvida por Pequim, designada “Colar de Pérolas”. Esta estratégia, conforme indica Carla Fernandes, respeita ao desenvolvimento de portos e relações estratégicas “*ao longo dos corredores marítimos estratégicos por onde atravessam as suas importações*” (Fernandes 2018).

respeito, cabe ainda sublinhar a realização do China-Greece Marine Cooperation Forum (Van der Putten e Meijnders 2015).

No quadro do desenvolvimento da BRI na UE, importa ressaltar dois fatores que definem a abordagem chinesa ao espaço europeu, conforme indica Wang (2017). Por um lado, a procura chinesa de projetos de cooperação tangíveis e, por outro lado, a difícil aceitação, por parte de Pequim, da função reguladora da UE ao nível da definição das regras e normas pelas quais se deve pautar o envolvimento da China com todos e cada um dos países-membros da União. Também Makocki nos esclarece nesse sentido, referindo que a demorada abordagem chinesa à UE, no âmbito da BRI, pode ter duas leituras: que a *“Rota da Seda é simplesmente uma ‘reembalagem’ das muitas iniciativas e projetos que a China já realizava com a UE, (...) por exemplo diálogos regulares sobre transporte, facilitação aduaneira, incluindo o projeto Green Lane UE-China, para a facilitação de procedimentos aduaneiros para conexões ferroviárias entre a Europa e a China”* e a diferenciação estabelecida pela liderança de Pequim desde o início *“entre o nível dos estados membros da UE e o nível das instituições da UE e seus respetivos papéis na iniciativa liderada pela China”* (Makocki 2016).

Aqui, sobressaem de imediato as diferenças entre ambos os atores no nível burocrático e fica perceptível a preferência de Pequim pela negociação bilateral, membro a membro, à margem das instituições e normas europeias. Para Xieshu Wang, a implementação da BRI na UE origina interrogações e adversidades de ambos os lados. Do ponto de vista dos atores chineses, estatais e privados, as normas e regulamentos pelos quais é pautada toda a ação da Comissão Europeia, instituição politicamente independente que salvaguarda os interesses da UE como um todo, pode dificultar o desenvolvimento de projetos e as possibilidades de investimento. Já na perspetiva europeia, segundo Wang (2016), considerando que *“o modelo chinês de financiamento de infraestruturas envolve, geralmente, garantias estatais e requer oferta direta de contrato para empresas chinesas sem licitação”*, isto pode constituir um entrave à realização de projetos conjuntos, já que é uma prática incompatível com as normas da UE em matéria de apoios estatais e compras públicas. Contudo, como referem aqueles autores, para o sucesso do projeto chinês no espaço europeu fica clara a imprescindibilidade do apoio da UE para com a BRI e, mais que isso, o reconhecimento

e cumprimento do quadro normativo da UE no contexto do desenvolvimento de projetos da BRI (Wang, Ruet e Richet 2017).

De acordo com alguns autores, como Frans-Paul van der Putten, a narrativa e abordagem chinesas em relação à BRI pertencem a uma diplomacia pública que, de um modo geral, identifica e distingue esta iniciativa como sendo *“um processo transformador que é inclusivo e benéfico para todos”* (Putten et al. 2016). Neste quadro, o empenho da China em envolver atores estrangeiros (desde governos, a empresas, académicos, ONG’s e outros) é essencial e têm sido notórias as diligências efetuadas no sentido de promover a organização de espaços de discussão e debate que propiciem a apresentação de ideias e a recomendação de projetos específicos, nomeadamente através da realização de conferências internacionais, seminários e fóruns de várias espécies (Putten et al. 2016).

Através de um relatório elaborado pelo European Think-Tank Network on China, em 2016, intitulado *“Europe and China’s New Silk Roads”*, observou-se que as posturas dos governos dos Estados-membros da UE face à iniciativa chinesa variavam entre *“bastante negativa”* a *“acolhedora”*, sendo que a maioria dos resultados apontava para as atitudes *“neutra”* e *“bastante positiva”* (Putten et al. 2016). Estes dados esclarecem, desde logo, a diversidade de abordagens e posturas dos Estados-membros da UE face à BRI, ao mesmo tempo que nos revelam que, apesar de todas as dúvidas que a iniciativa pudesse suscitar entre os diversos governos, os países da UE não desacolheram por completo a implementação e desenvolvimento do projeto nos seus territórios. Partindo deste facto, a reação mais imediata de alguns países europeus à BRI foi a sua adesão ao AIIB, como foi o caso de Portugal, Alemanha, França, Dinamarca, Espanha, Suécia, Itália, Holanda, Polónia e Reino Unido. Paralelamente a isto, e independentemente da postura dos governos dos seus países face à BRI, diversas empresas europeias acolheram positivamente a iniciativa, procurando tirar partido de novas oportunidades que pudessem surgir no contexto da mesma, sendo o exemplo mais expressivo o caso das empresas que prestam serviços logísticos em países que têm ligações ferroviárias com a China, como a Alemanha, a Polónia ou a Holanda (Putten et al. 2016).

Por outro lado, também no quadro do acolhimento e recetividade da BRI na Europa, importa notar que no período que sucedeu à crise económica e financeira que

afetou a UE, muitos dos seus governos viram-se a braços com crescentes contestações sociais e com o surgimento de movimentos políticos, cuja narrativa se fundamenta no facto de a globalização ser a raiz ou o fator gerador das crescentes desigualdades e pressões económicas. Este facto, no limite, aumentou o afastamento entre populações e governos, fazendo com que estes últimos dispusessem de menor apoio político para negociar acordos comerciais suscetíveis de serem entendidos como danosos ou prejudiciais para determinados setores das suas economias nacionais (García-Herrero et al. 2017).

No entanto, uma análise mais rigorosa dos efeitos da implementação da BRI não só, mas em particular, no espaço europeu revela-nos que ao mesmo tempo que a China aprofunda o seu relacionamento com os países diretamente afetados pelo projeto, em regiões como África, Médio Oriente e Ásia Central, a UE pode, inversamente, ver diminuir naqueles países a sua influência. Ainda que, de facto, o relacionamento de Pequim com países envolvidos no projeto propicie um maior envolvimento da China em assuntos regionais, estes efeitos são ainda pouco perceptíveis uma vez que, segundo Van der Putten e Meijnders, *“a China é cuidadosa nessas regiões [África, Médio Oriente e Ásia Central] de forma a manter um perfil discreto no domínio militar e de segurança”*. Porém, no futuro, creem estes autores que seja *“provável que as rotas de transporte e a cadeia de abastecimento que envolvem a Ásia e África ultrapassem cada vez mais a Europa”* (2015). Ora, também no âmbito interno da UE surge esta inquietação, na medida em que, por exemplo, o desenvolvimento do Porto do Pireu pela China originou um novo elo de ligação comercial entre a Europa Central e a Ásia, que pode emancipar, de alguma forma, os países do leste europeu em relação à UE, afastando-os do seu papel periférico (Van der Putten e Meijnders 2015).

Neste quadro, não podemos deixar de referir a criação da plataforma “China-Central and Eastern Europe Cooperation (China-CEEC)”, mais conhecida por “16+1” (“Cooperation between China and Central and Eastern European Countries” 2020), composta pela China e 16 Estados da Europa Central e Oriental, concebida com o intuito de desenvolver e modernizar as infraestruturas de transporte (rodoviário, ferroviário, portuário e aéreo) daqueles países (Richet 2018). Desde aí que a relação entre Pequim e esses 16 Estados europeus, entre os quais constam alguns Estados-membros da UE,

tem vindo a tornar-se cada vez mais profunda, quer em intensidade, quer em substância (Pavličević 2015). O mecanismo de cooperação 16+1 tem reunido anualmente desde a sua criação, em capitais europeias e diversas cidades chinesas. Durante o ano de 2017, através da assinatura de Memorandos de Entendimento ou outros documentos oficiais, todos os 16 países haviam declarado o seu apoio à BRI (Pavličević 2015), fazendo com que, na prática, este se tornasse um mecanismo de cooperação multilateral, que beneficia o desenvolvimento de projetos integrados na iniciativa chinesa, concebido à margem da UE que viu, deste modo, diminuída a dependência destes Estados em relação a Bruxelas, para benefício de Pequim (Müller-Markus 2016). Ainda que esta influência da China possa ser encarada com algum receio tanto por parte dos governos destes 16 Estados, que veem mais difícil a sua relação com Bruxelas, como por parte da própria UE, é igualmente uma realidade que, atendendo ao paradigma da oportunidade que a China constitui para estes Estados, encarada como *“uma fonte de extraordinários ganhos económicos”*, segundo Pavlicevic (2015), a China pode constituir-se um veículo importante para uma maior afirmação internacional destes Estados.

Embora não exista uma plataforma semelhante em relação à zona que envolve os países do mediterrâneo europeu, há um interesse assumido de Pequim em desenvolver instrumentos de cooperação setorial com Estados dessa região, como Portugal, Grécia, Espanha, Itália, Malta e Chipre, principalmente ao nível da cooperação marítima e na agricultura (Putten et al. 2016). O interesse chinês, quer na região do mediterrâneo, quer na região da Europa Central e de Leste justifica-se, desde logo, pelo facto de vários projetos da BRI estarem localizados nessas áreas geográficas. A este respeito, falamos, por exemplo, do Porto do Pireu e da Rota Marítima-Terrestre entre a Grécia e a Europa Central (composta por uma linha ferroviária, entre Budapeste, na Hungria, e o Porto do Pireu, na Grécia, e por uma rota de transporte marítimo, entre este último e os portos costeiros da China). Esta aproximação chinesa aos países do centro, leste e sul europeu, além das oportunidades que pode fornecer para as economias dos países em questão, sendo por isso muito bem acolhida por estes, constitui um desafio à diplomacia da UE e, sobretudo, à sua *“capacidade de influenciar as escolhas destes Estados europeus, ameaçando minar a definição de padrões da UE nos novos Estados-membros e nos seus países vizinhos”* (Putten et al. 2016).

O envolvimento dos Estados-membros da UE na BRI de forma unilateral ilustra-se também, de acordo com Wang (2017), pela sua adesão ao Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) de forma desordenada. O AIIB, fundado em 2015, em Pequim, é um banco de desenvolvimento multilateral, isto é, integrado por vários países, cuja missão se pauta por *“melhorar os resultados sociais e económicos na Ásia”* (AIIB 2020). A decisão de diversos Estados-membros da UE em aderir a este banco sem qualquer conformidade com as instituições europeias constituiu um aviso significativo para as últimas e, nessa sequência, suscitou *“uma forte e finalmente bem-sucedida coordenação de uma abordagem conjunta da UE, (...) ao elaborar as regras que regem o AIIB durante as negociações dos seus artigos de associação”* (Makocki 2016).

Não obstante, existe a convicção de que apesar dos receios apontados, no âmbito dos efeitos da BRI na UE, o desenvolvimento económico que é expectável que ocorra nas zonas vizinhas do espaço europeu, contribuindo para a estabilidade regional, potencia e poderá ajudar o próprio crescimento económico da UE (Van der Putten e Meijnders 2015). Para além disso, o próprio governo de Pequim tem salientado que a BRI não invalida ou limita outros projetos e planos nacionais ou regionais, a respeito do desenvolvimento de infraestruturas e logística de transporte e da própria conectividade entre a Europa e a Ásia, aliás, pelo contrário, poderá inclusivamente ser complementar àqueles, como por exemplo ao Plano Juncker, como foi anteriormente referido (Putten et al. 2016).

Em maio de 2017, ocorreu a primeira cimeira dedicada à BRI, *“Belt&Road Forum for International Cooperation”*, entre 14 e 15 de maio, em Pequim, destinada à divulgação, promoção e orientação sobre a iniciativa (Xinhua 2017). Num evento que reuniu cerca de trinta líderes nacionais, a cobertura jornalística foi intensa, originando conteúdo para inúmeros programas de televisão, vídeos e entrevistas. Porém, a rápida e intensiva difusão do projeto não esclareceu totalmente alguns participantes na cimeira. Desde logo, os países da União Europeia aí presentes, que rejeitaram a assinatura de uma declaração conjunta sobre comércio. A falta de clareza quanto à sustentabilidade social e ambiental do projeto e a existência de requisitos de transparência imperfeitos, sobretudo no que concerne aos orçamentos públicos, fundamentaram a posição destes países (Mações 2018). No discurso que proferiu durante o evento, o Secretário-geral da

ONU, António Guterres, identificou a BRI como um projeto enraizado “*numa visão compartilhada do desenvolvimento global*”, referindo ainda a sua relevância no que respeita ao desenvolvimento económico dos países ao longo da rota, relativamente à transição do consumo desses Estados para energias limpas e sustentáveis, sublinhando que “*a liderança chinesa na mudança climática continuará a ser crucial*”, lembrando ainda que a abertura e o desenvolvimento de corredores económicos propostos pela iniciativa, ao promover uma maior e melhor circulação de pessoas e bens, podem também funcionar enquanto canais de diálogo aberto, capazes de mitigar possíveis tensões entre os países abrangidos pelo projeto, dando, em vez disso, lugar a benefícios mútuos para os envolvidos (Guterres 2017).

Alguns anos após o lançamento da iniciativa chinesa por Xi Jinping, é possível registar já alguns avanços no âmbito da implementação da BRI, como a assinatura de Memorandos de Entendimento com mais de trinta países e a fixação de Acordos de Comércio Livre com mais de vinte países ou regiões. Os valores do investimento chinês na BRI, entre 2013 e 2017, são também demonstrativos do empenho de Pequim na concretização do seu plano de desenvolvimento regional, atingindo cerca de 48 000 milhões de euros (Orestes e Mick 2018).

Ao nível da UE, verifica-se que cerca de três anos após o lançamento da BRI, o seu desenvolvimento na Europa não era ainda significativo, referindo-se quase apenas a projetos que já decorriam antes de 2013 (Putten et al. 2016). Para além de os projetos timbrados pela BRI não abundarem em 2016, o próprio envolvimento de muitos Estados-membros da UE na iniciativa era bastante variável. Na Tabela 3, elaborada a partir de estudos levados a cabo em 14 Estados-membros, nomeadamente Espanha, Itália, República Checa, Dinamarca, Grécia, Alemanha, França, Hungria, Polónia, Portugal, Holanda, Suécia, Eslováquia e Reino Unido, fica ilustrada a diversidade do grau de comprometimento que cada Estado revelou no âmbito da Nova Rota da Seda. Assim, conforme atesta a referida tabela, compreendemos que o maior envolvimento, ao nível dos Estados europeus observados, passou pela adesão ao AIIB, seguindo-se o interesse no desenvolvimento de projetos em países terceiros.

Tabela 3. Compromissos assumidos por Estados-membros da UE no âmbito da Nova Rota da Seda

	AIIB membership	MoU on OBOR	CEEC 16+1 membership	OBOR-related port projects	OBOR-related rail projects	Third country focus	OBOR-related speeches during high-level visits	OBOR institute or major international conference
Czech Republic		X	X				XJP	Institute
Denmark	X					X		
France	X				X	X		
Germany	X				X	X	XJP	
Greece				X	X		XJP, LKJ	
Hungary		X	X		X			Institute
Italy	X			X				
Netherlands	X			X	X	X		
Poland	X	X	X	X	X		XJP	Conference
Portugal	X			X		X		
Slovakia		X	X					
Spain	X				X	X		Conference
Sweden	X					X		
United Kingdom	X					X	XJP	

Key: XJP: China's President Xi Jinping; LKJ: China's Premier Li Keqiang.

Fonte: Putten et al., 2016.

No que se refere à tipologia de projetos concretos ao abrigo da Nova Rota da Seda, destacam-se os projetos ferroviários, maioritariamente na Europa Ocidental, e os projetos portuários, em países como Grécia e Itália, por exemplo (Putten et al. 2016). Em rigor, a abordagem chinesa à UE, no âmbito da sua iniciativa inovadora, foi nos primeiros anos, fundamentalmente, ao nível da disseminação de narrativa, ou seja, por via da diplomacia pública, procurando envolver tanto governos como empresas e indivíduos, empenhando-se na construção de um maior nível de confiança e envolvimento entre os atores (Van der Putten et al. 2016).

No entanto, de acordo com Orestes e Mick, mais tarde foi sendo verificada alguma alteração ao nível dos projetos integrados e envolvidos na BRI: embora os grandes projetos permaneçam ligados às áreas das infraestruturas e da logística, com níveis de investimento muito elevados para as Pequenas e Médias Empresas (PME), têm surgido

oportunidades de negócio e de mercados mais ajustados às PME europeias em particular. Aqui enquadram-se setores como a agricultura, a pesca, o processamento de alimentos, educação e turismo, por exemplo. Nesta perspetiva, estima-se que possam existir oportunidades para empresas europeias em áreas onde a experiência das suas PME pode ser rentabilizada, por exemplo ao nível do desenvolvimento inicial de projetos, de serviços de consultoria ou serviços especializados. Deste modo, afirmam Orestes e Mick (2018) que será neste tipo de *“projetos e setores que o capital privado e as PME da UE poderão agregar mais valor e desempenhar um papel cada vez maior”*.

Em linha de conta com um relatório realizado, em 2017, pela Baker McKenzie em colaboração com a Silk Road Associates, intitulado *“Belt & Road: Opportunity & Risk”*, as expectativas mais imediatas do efeito da BRI na Europa indicam exatamente a tendência crescente das aquisições chinesas de indústrias e empresas tecnológicas europeias e a própria expansão de empresas chinesas nas regiões envolvidas pela BRI, onde se inclui a Europa. Além disto, atendendo às intenções de utilização do Porto do Pireu como porta de entrada para a exportação de produtos chineses, é esperado que ocorra um grande estímulo ao investimento em infraestruturas de transporte e logística nessa região e em toda a zona do Sul da Europa (McKenzie 2017).

No mesmo documento, pode ler-se que *“os vínculos históricos de comércio e investimento da Europa com África e com o Médio Oriente fazem da região [da Europa] uma parte crítica da BRI e ainda outra razão para adquirir empresas europeias”*, o que acrescenta relevância à Europa no contexto da BRI (McKenzie 2017).

Procurando sintetizar, podemos observar que a estratégia da UE face à China se traduz e é definida pela comunicação *“Elementos para uma nova estratégia da UE em relação à China”* e pelo documento *“Conclusões do Conselho sobre a Estratégia da UE em relação à China”*, analisados neste capítulo (European Commission 2017b), ilustrando os princípios fundamentais da União, a saber *“a promoção da democracia, do Estado de direito, dos direitos humanos e do respeito dos princípios da Carta das Nações Unidas e do direito internacional, com o objetivo de obter vantagens recíprocas nas relações políticas e económicas”* (European Commission 2017b). Em ambos os documentos, e em linha de conta com outros anteriores, verificamos que se mantém a vontade da UE em levar a cabo uma cooperação ativa e pragmática com Pequim, no sentido de colaborar

no processo de reformas chinês, na expectativa que destas resultem “*vantagens mútuas nas relações políticas, económicas, comerciais e de investimento, sociais, ambientais e outras*” (European Commission 2017b).

Marcando uma presença crescente em diversas regiões do globo, tanto a nível económico, como a nível político e militar, a atuação e o desempenho de Pequim nestes três domínios importa, mais do que nunca, à UE, como ator global que é. Na mesma medida, sendo a China o segundo maior parceiro comercial da UE e sendo esta última o principal parceiro comercial da China e o destino preferencial do IDE de empresas chinesas, a relação económica entre ambas, que é há muito tempo o grande pilar das relações sino-europeias, assume reforçada importância, num ambiente em que as esferas de cooperação entre ambos os atores se multiplicaram e aprofundaram.

Neste quadro, o envolvimento da UE na BRI pode ser entendido como um mecanismo à disposição de Bruxelas e Pequim para o aprofundamento da relação, com a capacidade de materializar em projetos reais e tangíveis muitas das vontades e intenções declaradas ao longo das últimas décadas, procurando a consecução dos objetivos comuns a que se têm proposto, numa lógica cooperativa e de benefícios mútuos, como observámos.

CAPÍTULO V. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As alterações que o mundo experimentou no início do novo século, já depois do período subsequente à Guerra Fria em que os EUA se afirmaram enquanto superpotência dominante e que colocou em evidência um sistema de distribuição de poder unipolar, obrigaram as potências a redefinir o seu papel no sistema internacional. A aceleração do processo de globalização provocou, entre outros efeitos, uma maior interdependência entre os Estados, levando a que, por exemplo, fenómenos decorrentes num determinado ponto tivessem repercussões em pontos geograficamente distantes entre si. Além disto, as preocupações internas e próprias de cada Estado deixaram de ser singulares e deram palco a outras questões que ultrapassam as suas fronteiras, convertendo-se em ameaças não tradicionais que exigem respostas diferentes das habituais e, em muitos casos, articuladas por vários países em simultâneo. Nestas condições, conceitos como a cooperação ganham relevo e surgem, com maior frequência, em discursos e planos estratégicos de vários governos. Aqui inserem-se os atores que são o objeto de estudo deste trabalho e a relação que desenvolveram nas primeiras décadas deste século. Mais do que simples potências do sistema internacional, a União Europeia e a China apresentam-se como gigantes económicos deste novo ciclo em que vemos, gradualmente, ocorrer a diminuição do poder e influência dos EUA no contexto internacional.

Além da dimensão económica, e considerando os desafios globais que abalam atualmente todos os Estados, outros tópicos recolhem a atenção da UE e da China em igual medida. A preocupação com o desenvolvimento sustentável e a estabilidade e paz mundiais lideram as listas de assuntos contidos nos discursos dos líderes de ambas as partes. Face a isto, é com entusiasmo e curiosidade redobrada que observamos o desenrolar de um relacionamento entre dois atores que, embora com origem em 1975, ganha novo ímpeto ao abrigo da expectativa do que União Europeia e China poderão representar no próximo capítulo da história mundial.

Através deste trabalho compreendemos que a União Europeia e a China são, separadamente, dois atores de relevo no contexto internacional atual e, em conjunto, representam um núcleo económico absolutamente fundamental no quadro da

economia internacional. Pela dimensão económica de destaque que ambos têm, a China enquanto segunda potência económica mundial e a UE enquanto principal bloco comercial mundial, a relação entre ambos revela-se da maior importância para a economia internacional. Por outro lado, enquanto motores de desenvolvimento, a União Europeia e a China são hoje atores internacionais fundamentais em áreas tão diversas como a energia, a segurança, o comércio, entre outros. Assim, enquanto parceiros estratégicos, desde 2003, e tendo aprofundado desde então a sua cooperação em diversos domínios, afigura-se da maior importância compreender de que modo têm interagido UE e China nos últimos anos, para melhor compreender o impacto que o projeto chinês da Nova Rota da Seda, pela sua dimensão e complexidade, tem no âmbito desta relação. O peso económico e político da UE e da RPC no contexto internacional compele a um estudo constante da sua interação, pelo que, o envolvimento de ambos num projeto tão complexo e múltiplo, no âmbito das áreas e atores que envolve, como a Nova Rota da Seda, aumenta o interesse e a relevância do estudo do seu impacto na relação entre os dois.

Considerando isto, foram traçados três objetivos para este trabalho; analisar a evolução da relação e a interação dos atores no período que antecede a implementação do projeto BRI, compreender o que é a BRI e, por último, verificar como evoluiu o relacionamento UE-China depois da implementação deste projeto. Todos estes objetivos derivam do objetivo principal, que é saber qual foi o impacto da Nova Rota da Seda na relação UE-RPC.

Para a consecução destes objetivos, foi tido em conta o período compreendido entre 2013, que coincide com o lançamento da iniciativa da Nova Rota da Seda pelo governo chinês, e 2018, que representa o 15º aniversário do estabelecimento da Parceria Estratégica entre ambos e cinco anos volvidos desde o lançamento da BRI. Porém, para um melhor entendimento do que foi a relação nesse espaço temporal, importa considerar o período que antecede 2013, pelo que foi incluído no trabalho o estudo da relação entre 2003, aquando do início da Parceria Estratégica, e 2012, vésperas do lançamento da BRI.

Procurando responder à primeira pergunta derivada da investigação – **Como evoluiu a relação UE-China entre 2003 e 2013?** – verificámos neste trabalho que depois

da entrada da China para a OMC, em 2001, e cujo processo contou com o apoio assumido da UE, a relação entre ambos caminhou num sentido ascendente, de entendimento mútuo e abertura para a cooperação, que culminou com o estabelecimento da Parceria Estratégica, a 30 de outubro de 2003.

Esta parceria, passando a ser estratégica e “madura”, exibiu a importância que cada um dos parceiros tem para com o outro. Vimos que, da parte da UE, foi divulgado o quinto documento para a RPC, denominado “Aprofundamento da parceria - Desafios e interesses comuns no âmbito das relações UE-China”, e a China, por seu lado, lançou o primeiro documento deste género, “China’s EU Policy Paper”, que revelou a importância que o governo chinês atribuiu à União Europeia. Nestes documentos, é assumida por ambos essa relevância estratégica, um em relação ao outro, e a intenção declarada de cimentar e alargar a cooperação entre ambos os parceiros.

Na verdade, o elevar da parceria não constituiu um facto inesperado, se considerarmos a trajetória comum que os atores vinham construindo previamente. Em 1998, tiveram início os encontros anuais entre líderes chineses e chefes de Estado e de governos europeus, mais conhecidos por Cimeira UE-China, proporcionando um espaço para o diálogo e debate sobre questões bilaterais e globais. Este mecanismo revelou-se um eixo fundamental deste relacionamento, na medida em que permitiu auscultar distintamente os grandes obstáculos e dificuldades da relação e, ao mesmo tempo, verificar as vontades comuns que acabariam por ajudar a esclarecer aqueles que seriam os domínios capazes de levar a parceria a novos patamares de cooperação.

Assim, o período que antecedeu a oficialização da Parceria Estratégica, em 2003, funcionou como uma fase de preparação das condições necessárias para o início da parceria, em que o nível económico se destacou sempre. Este facto, de resto, ajuda-nos a compreender o profundo envolvimento da UE no processo de adesão da China à Organização Mundial do Comércio, condição fundamental, acreditam alguns académicos, para a materialização da parceria. Pese embora prevalecesse a harmonia, alguns temas fraturantes caminharam juntamente com a UE e a China ao longo do tempo. Por exemplo, a questão do embargo de armas imposto pela UE à China, decorrente do episódio de Tiananmen, permaneceu um ponto de divergência entre ambos durante muito tempo, tal como a atribuição do Estatuto de Economia de

Mercado à China. Por outro lado, as principais reivindicações da UE para com o governo de Pequim prenderam-se, em larga escala, com o seu comprometimento com o respeito pela democracia e pelos direitos humanos, valores fundamentais do espírito europeu.

Todavia, compreendemos que apesar de pontuais momentos de tensão que, de alguma forma, arrefeceram a relação, de um modo geral o entendimento prevaleceu e o aprofundamento da cooperação registou-se em diversos momentos. Assim, no período compreendido entre 2003 e 2012, convencionou-se a divisão do relacionamento UE-China em três períodos distintos.

O primeiro, entre 2003 e 2004, correspondente ao período de lua de mel da relação. É durante este período, mais especificamente em 2003, que são emitidos documentos oficiais, pela UE e pela RPC, que elucidam sobre a estratégia da UE face à China e vice-versa. O documento europeu, “Aprofundamento da parceria - Desafios e interesses comuns no âmbito das relações UE-China”, e o documento chinês, “China’s EU Policy Paper”, revelam as principais orientações sobre a parceria estratégica assumida entre ambos. Esta parecia originou a vontade comum dos atores em alargar os âmbitos de cooperação, o aproveitamento de um ligeiro declínio da influência americana no sistema internacional, a preocupação partilhada com a paz e a estabilidade mundial, a preferência assumida por ambientes de diálogo multilaterais e, sobretudo, a necessidade que ambos os atores revelavam, por ocasião do estabelecimento da parceria, em encontrar parceiros estratégicos internacionais que pudessem potenciar o desenvolvimento das suas economias, num contexto global substancialmente diferente ao que havia encerrado a década de 90. Mais a mais, verificou-se que foram fundamentais três características da relação UE-China para a concretização da Parceria Estratégica: a sua longevidade, a sua estabilidade e a sua maturidade.

Nesta fase da relação, em que ocorreram diversas visitas de altas entidades de parte a parte e foram assinados Memorandos de Entendimento sobre acordos bilaterais de comércio, realçámos a adesão da China ao projeto Galileo que, referindo-se a um Sistema Global de Navegação por Satélite alternativo aos sistemas russo e americano, aproximou ambos os atores, China e UE, em matérias sensíveis à segurança dos Estados e inéditas no âmbito do seu percurso de cooperação.

Um segundo período, entre 2005 e 2008, foi marcado por um maior distanciamento entre os atores. Depois de dois primeiros anos de grande entusiasmo, após a definição da Parceria Estratégica, os tópicos mais controversos da relação e conhecidas reivindicações de ambos os lados começaram a sobrepor-se a outros temas nos discursos chinês e europeu. Isto ocorre numa altura em que o défice comercial da UE face à China atinge valores recordes, o que em nada favoreceu o relacionamento. Por estas razões, este intervalo, entre 2005 e 2008, foi identificado como sendo uma fase de arrefecimento e distanciamento entre os atores. Como vimos, este período viria a culminar na crise que assolou a economia internacional, em setembro de 2008. Não alheias a este evento, e pondo em evidência a estreita ligação entre a saúde do sistema financeiro e as economias nacionais de cada Estado, as economias da zona euro, praticamente sem exceção, viram-se confrontadas com os efeitos nefastos desta crise que obrigou cinco Estados-membros da UE a solicitar resgates financeiros, procurando devolver algum equilíbrio e estabilidade às contas públicas.

Neste contexto financeiramente instável e economicamente debilitado, no seio da relação UE-China, os assuntos relacionados com comércio e economia ganham novo fôlego e atenção por parte dos líderes europeus e chineses, remetendo para segundo plano tópicos mais controversos. Em primeiro lugar, conforme analisámos, o facto de a parceria UE-China ter caminhado, em grande parte, no sentido do estreitamento dos laços económicos, tornando as economias mais interdependentes, fez com que esta crise, embora numa escala muito inferior, ameaçasse também o desenvolvimento económico em curso na China. Em segundo lugar, verificámos ainda que este evento acabaria por criar uma oportunidade única para o aumento do investimento chinês no espaço europeu. As fragilidades e debilidades das economias europeias, em particular dos Estados que se viram forçados a socorrer-se de resgates financeiros, abriram as portas ao investimento de empresas chinesas, muitas das quais com participação estatal. Deste modo, a relação UE-China tornou a ter foco na dimensão económica, entrando num período que definimos como normalização da relação.

Assim, por último, chegamos aos anos que sucederam à crise das dívidas soberanas na Europa, a partir de 2009 até 2012, e que identificámos como o período de normalização da relação UE-China.

Como referido anteriormente, nesta fase de normalização, a dimensão económica passa novamente a ser o grande foco da relação UE-China. Contudo, decorridos quase dez anos desde o estabelecimento da Parceria Estratégica, não seria legítimo obliterar as restantes dimensões em que a Parceria se desenvolveu. Com efeito, durante este tempo foram instituídos os Diálogos de Alto Nível, primeiro o Económico e Comercial, mais tarde o Estratégico e, por último, o Diálogo de Alto Nível *People-to-People* que ilustram, de resto, os três pilares da Parceria Estratégica UE-China: económico, político e social.

Nesta fase, durante o período que sucede à crise económica, torna-se perceptível a divisão e segmentação de posições entre os vários Estados-membros europeus relativamente ao impacto da RPC na economia europeia, em virtude dos avultados investimentos em solo europeu que se verificaram por parte de diversas empresas chinesas, muitas das quais com participação estatal. Este sentimento de dúvida que se instala no seio de vários governos europeus mantém-se, como vimos, a propósito da Nova Rota da Seda. Além disso, o moroso processo de negociação europeu, que envolve diversas instâncias, levou a que Pequim optasse cada vez mais por negociações bilaterais com os Estados-membros, à revelia de Bruxelas.

No entanto, a recuperação económica e a estabilidade financeira pautaram sempre as agendas da Cimeiras decorridas durante este período e foram áreas que, apesar de outras questões mais difíceis, prevaleceram para ambos os atores.

Na segunda pergunta derivada deste trabalho – **O que é a *Belt&Road Initiative*?** – analisámos o projeto da Nova Rota da Seda, apresentado oficialmente por Xi Jinping, em 2013, verificando que se trata de um projeto de desenvolvimento regional em grande escala, envolvendo países da Ásia Central, África e Europa. A BRI, que parece aludir a uma reestruturação da antiga Rota da Seda, é composta por dois percursos, terrestre e marítimo, e seis corredores económicos através dos quais se pretende aumentar e potenciar a conectividade entre as áreas referidas. As rodovias e ferrovias que completam as rotas terrestres, encontram ligação com as rotas marítimas através de portos específicos como Gwadar, no Paquistão, ou Pireu, na Grécia, envolvendo o espaço euroasiático numa teia de corredores e plataformas de comunicação e transporte de pessoas e bens.

Com evidentes custos elevados inerentes à sua concretização, a Nova Rota da Seda poderá proporcionar ganhos muito superiores para Estados, empresas e outras entidades envolvidas no processo. Embora reconhecido desde logo como um projeto económico, verificou-se que as áreas cobertas pelo projeto vão desde a logística, à energia, aos laços entre os povos e outros, o que sugere um aprofundamento da interdependência dos atores envolvidos e dos próprios setores abrangidos, sendo suscetível de ser encarado também enquanto um projeto que pode granjear a influência política de Pequim nas zonas envolvidas pela iniciativa, em detrimento de outros atores mais tradicionais.

O documento oficial sobre o projeto, “Visão e Ações para a Construção conjunta da Faixa Económica da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI”, surge em 2015, e ilustra o espírito de paz, cooperação e benefícios mútuos para todos os envolvidos no projeto. Com efeito, o documento esclarece que a tónica da BRI incide, em grande medida, no estímulo da prosperidade económica dos países ao longo da Nova Rota da Seda, no fortalecimento de trocas e aprendizagem mútua entre diferentes civilizações, culminando na promoção da paz e no desenvolvimento mundial.

Profundamente comprometida com esta iniciativa e seus objetivos, a China desenvolveu estruturas de apoio necessárias à concretização do projeto, nomeadamente o Silk Road Fund (SRF) e o Asian Infrastructure and Investment Bank (AIIB), criados com o propósito de apoiar e financiar projetos no âmbito da BRI. Além destes bancos, outras estruturas financeiras já existentes foram mobilizadas, em parte, para apoiar a Nova Rota da Seda, o que evidencia a sua grandeza e importância.

Constatamos que as motivações por detrás deste projeto prendem-se com fatores e desafios internos da China que, através da sua política externa, procura solucionar questões como o excedente de produção, assegurar o seu crescimento económico, promover o desenvolvimento das zonas interiores da China e das regiões vizinhas, por forma a garantir uma maior estabilidade interna e regional e, finalmente, garantir e diversificar as suas fontes de abastecimento energético, criando corredores energéticos através do aproveitamento dos corredores económicos propostos. As expectativas apresentadas condizem com um melhoramento da rede logística e de transporte ao longo dos corredores sugeridos que, além de facilitar a circulação de pessoas, bens e

energia, desenvolvendo as áreas onde se inserem, deverão provocar novos estímulos e dinâmicas às economias envolvidas, tornando a área abrangida pelo projeto mais próspera e os países mais interdependentes. Porém, quer pela sua abertura geográfica, quer pela amplitude do seu conteúdo, esta iniciativa poderá originar efeitos e resultados além ou diferentes dos esperados. A própria receptividade e o nível de envolvimento dos restantes países podem alterar os ganhos previstos, mesmo porque, como vimos, o completo sucesso do projeto constrange a China no sentido de conseguir o envolvimento de diferentes culturas, economias e sistemas políticos em torno de um único projeto de cooperação regional.

Em resposta à terceira pergunta derivada – **Como evoluiu a relação UE-China depois da implementação da BRI?** – verificou-se que numa primeira fase, imediatamente a seguir ao lançamento da BRI, a UE demonstrou alguma renitência em comprometer-se prontamente com a sua ligação à iniciativa chinesa. Melindrados pela falta de clareza e exatidão do projeto em causa, sobre o qual, aliás, o governo chinês emitiu um documento oficial apenas em 2015, reconhecendo a inclusão da UE na iniciativa apenas em 2016, muitos Estados-membros demoraram a refletir e ponderar sobre as pretensões de Pequim, por um lado, e sobre as suas vantagens para a UE, por outro. Ademais, observou-se que, mediante o impasse criado pela difícil negociação com a UE a uma só voz, num universo de 28, a abordagem da China começou a ser feita Estado a Estado, o que desassossejou, novamente, diversos líderes europeus.

No entanto, a UE viria, gradualmente, a deixar-se seduzir e motivar pela iniciativa proposta que, a pouco e pouco, foi ganhando mais forma e estrutura, à medida que os primeiros resultados tangíveis foram aparecendo. Verificámos que a implementação da iniciativa BRI, embora dependesse, para o seu sucesso, do envolvimento de atores governamentais como de atores privados, as empresas e a própria sociedade civil, integrou os centros de debate europeus, públicos e privados, esclarecendo decisores políticos, investigadores e empresários sobre os seus propósitos, mecanismos e funcionamento. Ainda que o impacto da Nova Rota da Seda na relação UE-China seja de difícil tangibilidade, ao longo do trabalho tornou-se evidente o aprofundamento da relação, observando-se, no último capítulo, que os mecanismos e plataformas de

cooperação entre ambos, ao abrigo da BRI, aumentaram, bem como os atores envolvidos.

Como vimos, ainda nos primeiros capítulos do trabalho, o estabelecimento e a manutenção de uma relação duradoura entre a União Europeia e a República Popular da China durante as últimas décadas promoveram uma base sólida fundamental para a cooperação dos dois atores no âmbito da BRI. Respondendo assim à pergunta principal deste trabalho – **qual o impacto da BRI nas relações UE-China?** – verificámos que embora decorridos apenas ainda alguns anos desde a implementação desta iniciativa, o seu impacto na relação compreende-se, não só pela cooperação verificada após 2013, mas sobretudo pelas perspetivas que acarreta.

Concluímos que a China e a UE são parceiros fundamentais um para o outro, pois o peso da dimensão económica entre ambos atesta isso mesmo. A UE é para a China o maior mercado de exportação e a China, por sua vez, representa para a UE o segundo lugar da mesma categoria. Este é um facto que, pela dimensão e importância que acarreta, tem sido fundamental no desenvolvimento da relação e, sobretudo, levado em consideração nos momentos que ditaram o seu aprofundamento.

Embora se encontrem nos dois extremos da Eurásia, o seu relacionamento, como vimos ao longo deste trabalho, evoluiu sempre favoravelmente, sendo a relação económica o seu principal vetor, mas tornando-se, porém, uma relação cada vez mais multifacetada.

A proposta da Nova Rota da Seda, em 2013, veio disponibilizar e facilitar uma aproximação física destes dois atores que já se encontram ligados por tantas outras formas. Veio também ilustrar uma política externa chinesa pragmática e com uma linha de continuidade com o que já vinha sendo feito anteriormente, numa aproximação a ocidente. Na verdade, esta ideia de conectividade no espaço euroasiático não é nova, pois na década de 90 já havia sido criada pela UE uma plataforma de cooperação internacional com vista à ligação entre a Europa e a Ásia Central (TRACECA).

Apesar de promissora, esta iniciativa chinesa despertou entre os Estados-membros da UE algumas dúvidas, quer quanto à sua operacionalização e modalidades disponíveis de investimento, quer quanto aos seus efeitos no que respeita ao aumento da influência económica e, por sua vez, política da China na UE.

Porém, como vimos neste trabalho, embora com temas que se mantiveram na agenda e sobre os quais a divergência de posições foi notória, a relação progrediu sempre positivamente, mesmo porque a própria falta de coesão europeia, em particular sobre matérias de política externa que são tão caras aos Estados-membros, não é inédita e não impediu que o entendimento entre a China e a UE prevalecesse. Portanto, podemos concluir que a este nível, a BRI não alterou os pontos de divergência que já existiam entre UE e China anteriormente e que se mantiveram após 2013.

Na verdade, entre 2013 e 2018 a relação evoluiu a um ritmo bastante mais rápido do que anteriormente, se considerarmos a produção e publicação de documentos estratégicos (4 no espaço de 5 anos, dois da China para a UE, um da UE para a China e a adoção conjunta da Agenda para a Cooperação Estratégica UE-China 2020). Além disto, outros mecanismos de cooperação foram estabelecidos, como o Diálogo UE-China sobre Mobilidade e Migração, a Plataforma de Conectividade UE-China e o Roteiro UE-China sobre Cooperação Energética. A isto, somamos a adesão de variados EMs da UE ao AIIB e a disponibilidade demonstrada pela China em integrar o Plano Juncker, via Silk Road Fund, constituindo-se aqui mais uma plataforma de cooperação entre ambos.

Por outro lado, vimos que a BRI pode oferecer potenciais ganhos comerciais para a UE, ao melhorar a conectividade física com os países ao longo da rota proposta, reduzindo os custos de transporte, criando novos mercados e permitindo um melhor acesso a matérias-primas, por exemplo, provocando um impacto direto na economia. Poderá ainda melhorar o acesso da UE a produtos intermédios e de consumo, facilitar o escoamento do excesso de produção chinesa e permitir o acesso a países sem litoral, incluindo-os num circuito económico dinâmico. O próprio Banco Mundial, num relatório publicado em 2019, refere que os projetos associados à BRI podem expandir, de facto, o comércio, aumentar o investimento estrangeiro e reduzir a pobreza.

Não alheios a isto, 17 Estados-membros da UE estão incluídos no grupo de membros da BRI (Bulgária, Croácia, República Checa, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Polónia, Roménia, Eslováquia, Eslovénia, Grécia, Itália, Luxemburgo, Áustria, Portugal e Chipre). Desde 2013, ano em que é anunciada a BRI, o investimento chinês em EMs da UE aumentou, tanto em extensão, chegando a mais Estados, como em substância, alargado a outros setores. Energia, imobiliário, agricultura, tecnologia da informação e

comunicação e equipamentos industriais são os setores em que este investimento se destaca. O próprio fluxo de investimento entre os atores alterou-se neste período, passando o IDE chinês na Europa a superar o fluxo decrescente de IDE europeu na China. No que respeita a projetos concretos, vimos que a BRI deu continuidade a projetos já anteriores a 2013, verificando-se, porém, que os níveis de investimento nesses projetos aumentaram. Por exemplo, entre 2013 e 2016 foram investidos mais de 500 milhões de euros no Porto do Pireu, contrastando com os cerca de 385 milhões de euros investidos entre 2008 e 2012.

Considerando todo o exposto, podemos concluir que a BRI configurou um acelerador da relação, aumentando os níveis de investimento chinês na UE, por um lado, e ampliando os mecanismos e áreas de cooperação pelo outro, embora, como vimos, não tenha resolvido anteriores contendas entre os dois atores, como a questão do embargo de armas da UE à China, a não atribuição do EEM, questões relacionadas com direitos humanos, às quais hoje em dia se soma a questão de Hong Kong, por exemplo, ou mesmo as inquietações europeias face ao défice comercial com Pequim. No entanto, os documentos estratégicos publicados pela UE e pela China entre 2013 e 2018, além da Agenda Estratégica assumida por ambas em 2013, clarificaram e reforçaram a importância que um e outro têm no contexto atual e futuro, reafirmando a importância desta parceria.

Assim, podemos entender que o impacto da BRI na relação UE-China se verificou pelo aumento da cooperação e, sobretudo, na dimensão económica, que é o pilar fundamental deste relacionamento e que tem sempre prevalecido sobre as demais divergências entre a União Europeia e a China, prevendo-se um crescimento significativo não só do comércio entre ambas, mas também do comércio de cada uma com países terceiros ao longo da rota, favorecendo uma estabilidade e prosperidade regional desejadas no espaço euroasiático. Atendendo ao elevado volume de comércio e negócios que se regista entre os dois atores, projetos que promovam uma maior facilidade de transporte de pessoas, bens e recursos, como os corredores económicos terrestres e a própria Rota da Seda Marítima para o Século XXI, afiguram-se muito benéficos para o relacionamento estratégico entre a China e a Europa, já que têm o

potencial de melhorar as oportunidades de comércio e negócios para ambas as economias, baixando os custos de transporte e encurtando distâncias.

Em rigor, todo o exposto ilustra a oportunidade que a BRI representa não só para o desenvolvimento chinês como para a recuperação económica da Europa, o que valoriza e fortalece a relação UE-China. Acresce ainda que, o registo da diplomacia que a China tem desenvolvido nos anos que sucederam o lançamento da BRI demonstram que o projeto tem um lugar central na sua política externa e, conseqüentemente, no seu relacionamento com outros atores e parceiros internacionais. Vimos, por isso, que a relevância da Nova Rota da Seda transfere-se também para o plano da relação UE-China. Assim, a concertação dos Estados-membros da UE relativamente à BRI, não conseguida primeiramente, reveste-se da maior importância para a boa saúde das relações UE-China, num tempo em que já não é possível desenvolver e fortalecer laços diplomáticos e estratégicos com Pequim sem incluir a Nova Rota da Seda.

No quadro das questões que foram surgindo ao longo do trabalho e que podem configurar investigações futuras, interrogamo-nos de que forma a UE abordará a relação UE-China, na iminência de a China suplantar a supremacia europeia em domínios tão essenciais como a inovação tecnológica, encurtando a vantagem competitiva europeia, e que estratégia proporcionará, ao mesmo tempo, uma relação saudável e frutífera com Pequim e a consolidação de instrumentos eficientes na defesa dos valores e interesses da União Europeia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AIIB. 2020. "Introduction - Who We Are - About AIIB - AIIB." Asian Infrastructure Investment Bank. 2020. <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>. (Accessed November 7, 2020)
- Banco Mundial. 2020. "European Union | Data." 2020. <https://data.worldbank.org/region/european-union>.
- Blanchard, Jean-Marc F, and Colin Flint. 2017. "The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative." *Geopolitics*, 223–45. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503>.
- Cai, Peter. 2017. "Understanding China's Belt and Road Initiative." *Lowy Institute Analyses*. https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence=1. (Accessed November 7, 2020)
- CAREC Program. 2020. "CAREC Program." CAREC Program. 2020. https://www.carecprogram.org/?page_id=31.
- Carrai, Maria Adele. 2018. "It Is Not the End of History: The Financing Institutions of the Belt and Road Initiative and the Bretton Woods System." In *The Belt and Road Initiative*, 107–45. Brill Nijhoff.
- Casarini, Nicola. 2006. "The Evolution of EU-China Relationship: From Constructive Engagement to Strategic Partnership." 64. European Union Institute for Security Studies.
- . 2015. "Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative." *Istituto Affari Internazionali* 15 (40): 1–11.
- Chan, Man Hung Thomas. 2018. "The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: A Research Agenda." *Journal of Contemporary East Asia Studies* 7 (2): 104–23.
- Cheng, Joseph Yu-Shek, and Franklin Wakung Zhan. 2009. "Chinese Foreign Relation Strategies Under Mao and Deng: A Systematic and Comparative Analysis." *Kasarinlan: Philippine Journal of Third World Studies* 14 (3): 91–114.
- China Development Bank. 2020. "About CDB." China Development Bank. 2020. http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/. (Accessed October 14, 2020)
- Clarke, Michael. 2018. "The Belt and Road Initiative: Exploring Beijing's Motivations and Challenges for Its New Silk Road." *Strategic Analysis* 42 (2): 84–102.
- Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da RPC, Ministério dos Negócios Estrangeiros da RPC, and Ministério do Comércio da RPC. 2015. "Visão e Ações Para Promover a Construção Conjunta Da Faixa Económica Da Rota Da Seda e Da Rota Marítima Da Seda Do Século XXI." Embaixada Da República Popular Da China Em Portugal. 2015. <http://pt.china-embassy.org/pot/xwtd/t1381040.htm#>. (Accessed November 7, 2020)

- “Cooperation between China and Central and Eastern European Countries.” 2020. 2020. <http://www.china-ceec.org/eng/>.
- Council of the European Union. 2003. “Joint Press Statement of the Sixth China-EU Summit.” https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/77802.pdf. (Accessed November 7, 2020)
- . 2004. “7th EU-China Summit Joint Statement.” European Union.
- . 2005. “Joint Statement of the Eighth EU-China Summit.” Text. European Commission. 2005. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_05_221. (Accessed November 7, 2020)
- . 2006. “Joint Statement of the Ninth EU-China Summit.” Text. European Commission - European Commission. 2006. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_06_249. (Accessed November 7, 2020)
- . 2007. “Joint Statement of the Tenth EU-China Summit.” Text. European Commission. 2007. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_07_279. (Accessed November 7, 2020)
- . 2009a. “Joint Statement of the Eleventh EU-China Summit.” Text. European Commission. 2009. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_09_147. (Accessed November 7, 2020)
- . 2009b. “Joint Statement of the Twelfth EU-China Summit.” European Commission. 2009. https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/0022/joint_statement_en.pdf. (Accessed November 7, 2020)
- . 2010. “Joint Statement of the Thirteenth EU-China Summit.” Text. European Commission. 2010. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_10_267. (Accessed November 7, 2020)
- . 2012. “Joint Statement of the Fifteenth EU-China Summit.” Text. European Commission. 2012. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_12_388. (Accessed November 7, 2020)
- Derr, Amy. 2015. “The Pursuit of Peaceful Expansion: China’s Maritime Silk Road of the 21st Century through Offensive Realism and Complex Interdependence.” *China’s 21st Century Maritime Silk Road* (blog). January 26, 2015. <https://21stcenturymaritimesilkroad.wordpress.com/2015/01/26/the-pursuit-of-peaceful-expansion-chinas-maritime-silk-road-of-the-21st-century-through-offensive-realism-and-complex-interdependence/>. (Accessed October 14, 2020)
- Derudder, Ben, Xingjian Liu, and Charles Kunaka. 2018. *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. World Bank. <https://elibrary.worldbank.org/doi/pdf/10.1596/30609>. (Accessed November 7, 2020)

- Duarte, Paulo. 2017. *A Faixa e Rota Chinesa - a convergência entre Terra e Mar*. Suma Oriental 22. Instituto Internacional de Macau.
- EEAS. 2015. "EU-China Relations Timeline." Text. EEAS - European External Action Service - European Commission. 2015. https://eeas.europa.eu/delegations/china/46892/eu-china-relations-timeline_en.
- Ekman, Alice, Françoise Nicolas, and John Seaman. 2017. "Three Years of China's Silk Roads: From Words to Re(Action)?" Ifri.
- Erickson, Andrew, and Lyle Goldstein. 2012. "Chinese Perspectives on Maritime Transformation." In *China Goes to Sea: Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, 14–36. Naval Institute Press.
- EURObiz. 2019. "Belt & Road Initiative: Business Opportunities and Challenges for European SMEs." *EURObiz*, 2019. <https://www.eurobiz.com.cn/belt-road-initiative-business-opportunities-and-challenges-for-european-smes/>. (Accessed November 7, 2020)
- European Commission. 2003. "Commission Policy Paper for Transmission to the Council and the European Parliament: A Maturing Partnership—Shared Interests and Challenges in EU-China Relations (2003)."
- . 2004. "Chinese Prime Minister Wen Jiabao Pays an Official Visit to the European Institutions." Text. European Commission - European Commission. 2004. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_04_595. (Accessed October 14, 2020)
- . 2006. "Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - EU – China: Closer Partners, Growing Responsibilities." 2006. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52006DC0631>. (Accessed October 14, 2020)
- . 2010. "EU High Representative/Commission Vice-President Catherine Ashton Visits China for First 'Partnership' Dialogue." Text. European Commission. 2010. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_10_1077. (Accessed October 14, 2020)
- . 2012. "Development & Cooperation - EuropeAid." European Commission. 2012. https://ec.europa.eu/europeaid/where/asia/regional-cooperation-central-asia/transport/index_en.htm. (Accessed October 14, 2020)
- . 2016a. "18th EU-China Summit in Beijing." Text. European Commission. 2016. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/AC_16_3700. (Accessed October 14, 2020)
- . 2016b. "EU-China Roadmap on Energy Cooperation (2016-2020)." https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/FINAL_EU_CHINA_ENERGY_ROADMAP_EN.pdf. (Accessed October 14, 2020)

- . 2017a. “EU – China Economic Relations.” Eurostat. 2017. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20170601-1?inheritRedirect=true>. (Accessed October 14, 2020)
- . 2017b. “Perguntas Frequentes Sobre as Relações UE-China.” Text. European Commission. 2017. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/MEMO_16_2258. (Accessed October 14, 2020)
- . 2020a. “O que é o Plano de Investimento para a Europa?” Text. European Commission. 2020. https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/what-investment-plan-europe_en. (Accessed October 14, 2020)
- . 2020b. “The EU-China Connectivity Platform.” Text. Mobility and Transport - European Commission. 2020. https://ec.europa.eu/transport/themes/international/eu-china-connectivity-platform_en. (Accessed October 14, 2020)
- European Commission. 2019. “Aviation Strategy for Europe: Commission Signs Landmark Aviation Agreements with China.” Text. European Commission. 2019. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_2650. (Accessed October 14, 2020)
- European Commission and the High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security. 2016. “Elements for a New EU Strategy on China.” European Commission. http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- European Commission, and National Energy Administration of China. 2017. “Work Plan 2017-2018 of the EU-China Roadmap on Energy Cooperation.” https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/workplan_2017-2018_of_the_eu-china_roadmap_on_energy_cooperation.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- European Global Navigation Satellite Systems Agency. 2018. “Galileo — Sistema de Navegação Por Satélite Europeu.” July 11, 2018. <https://www.gsa.europa.eu/galileo-%E2%80%94-sistema-de-navega%C3%A7%C3%A3o-por-sat%C3%A9lite-europeu>. (Accessed October 14, 2020)
- European Parliament, and European Commission. 2020. “40 Years of EU Enlargement - Who Has Joined the EU so Far?” European Parliament. 2020. https://www.europarl.europa.eu/external/html/euenlargement/default_en.htm. (Accessed October 14, 2020)
- European Union. 2020. “EU in Figures.” Text. European Union. 2020. https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_en. (Accessed October 14, 2020)

- European Union and Foreign Ministry of China. 2013. "EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation."
- Eurostat. 2016. "Record EU Deficit in Trade in Goods with China Of€180 Billion in 2015 but Record Surplus for Trade in Services." Eurostat Press Office. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/7553974/6-12072016-BP-EN.pdf/67bbb626-d55f-4032-8c24-48e4c9f78c3a>. (Accessed October 14, 2020)
- . 2019. "EU-China Trade in Goods: €185 Billion Deficit in 2018." 2019. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20190409-1>. (Accessed October 14, 2020)
- Ferchen, Matt, Frank N Pieke, Frans-Paul van der Putten, Tianmu Hong, and Jurriaan de Blécourt. 2018. "Assessing China's Influence in Europe through Investments in Technology and Infrastructure. Four Cases." *LeidenAsiaCentre*. <https://euagenda.eu/upload/publications/untitled-199742-ea.pdf>. (Accessed October 14, 2020)
- Fernandes, Carla. 2013. "China Hoje – Necessidades Energéticas e Relações Internacionais. As Relações Com Os Países de Língua Portuguesa." Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.
- . 2018. "Desafios e Estratégias da Segurança Energética Chinesa." In *A República Popular da China no Mundo Global do Século XXI (Atas do seminário, 09 de maio de 2017)*, 71–88. Cadernos do IUM 25. IUM – Centro de Investigação e Desenvolvimento (CIDIU).
- Ferrero-Waldner, Benita. 2007. "Policy The EU and China – Moving Forward." Text. European Commission. 2007. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_07_18. (Accessed October 14, 2020)
- Fontdeglòria, Xavier. 2017. "China Inaugura Primeira Base Militar No Exterior." *El País*, 2017, 2017-08-02 edition, sec. Internacional. https://brasil.elpais.com/brasil/2017/08/01/internacional/1501589492_007630.html. (Accessed October 14, 2020)
- Fox, John, and François Godement. 2009. "A Power Audit of EU-China Relations." Policy. European Council on Foreign Relations. https://www.ecfr.eu/page/-/ECFR12_-_A_POWER_AUDIT_OF_EU-CHINA_RELATIONS.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- Freire, Maria Raquel. 2015. In *Política Externa: As Relações Internacionais Em Mudança, 2ª Edição*, 339–60. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra/Coimbra University Press.
- Friedberg, Aaron L. 2018. "Globalisation and Chinese Grand Strategy." *Survival* 60 (1): 7–40.
- Fulton, Jonathan. 2016. "An Analysis of Two Corridors in China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia." In , 43–49. Government College University Lahore.

- García-Herrero, Alicia, KC Kwok, Liu Xiangdong, Tim Summers, and Zhang Yansheng. 2017. "EU–China Economic Relations to 2025 - Building a Common Future." Bruegel. https://www.bruegel.org/wp-content/uploads/2017/09/CHHJ5627_China_EU_Report_170908_EMBARGOED.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- Garlick, Jeremy. 2013. "A Critical Analysis of EU-China Relations: Towards Improved Mutual Understanding." *Contemporary European Studies*, no. 01: 51–70.
- Geeraerts, Gustaaf. 2013. "EU-China Relations." In *The Palgrave Handbook of EU-Asia Relations*, 492–505. Springer.
- Grieger, Gisela. 2016. "One Belt, One Road (OBOR): China's Regional Integration Initiative." EPRS | European Parliamentary Research Service.
- Guterres, António. 2017. "Remarks at the Opening of the Belt and Road Forum." United Nations Secretary-General. 2017. <https://www.un.org/sg/en/content/sg/speeches/2017-05-14/secretary-general%E2%80%99s-belt-and-road-forum-remarks>. (Accessed October 14, 2020)
- Haibing, Zhang. 2012. "The Euro Zone Debt Crisis: An Opportunity for Closer EU-China Cooperation." Clingendael Asia Forum. 2012. <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/The%20Euro%20Zone%20Debt%20Crisis.%20An%20Opportunity%20for%20Closer%20EU-China%20Cooperation.pdf>. (Accessed October 14, 2020)
- He, Yini. 2015. "China to Invest \$900b in Belt and Road Initiative." *China Daily*, May 28, 2015, sec. Business. http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content_20845654.htm. (Accessed October 14, 2020)
- Hellström, Jerker. 2016. "China's Acquisitions in Europe - European Perceptions of Chinese Investments and Their Strategic Implications." FOI-R--4384--SE.
- Holbig, Heike. 2004. "The Emergence of the Campaign to Open up the West: Ideological Formation, Central Decision-Making and the Role of the Provinces." *The China Quarterly* 178: 335–57.
- IEA. 2019. "Energy Security." IEA. 2019. <https://www.iea.org/topics/energysecurity/whatisenergysecurity>. (Accessed October 14, 2020)
- ITER. 2020. "ITER - the Way to New Energy." ITER. 2020. <http://www.iter.org>.
- Jiabao, Wen. 2004. "Speech by H.E. Wen Jiabao, Premier of the State Council of the People's Republic of China." Mission of the People's Republic of China to the European Union. 2004. <http://www.chinamission.be/eng/zt/t101949.htm>. (Accessed October 14, 2020)
- Jinping, Xi. 2012. "Xi Jinping's Remarks to the Press." China Org. 2012. http://www.china.org.cn/china/18th_cpc_congress/2012-11/16/content_27130032.htm. (Accessed October 14, 2020)

- Kim, Ki Hee. 2004. "China's Entry Into WTO And Its Impact On EU." *International Business & Economics Research Journal (IBER)* 3 (9).
- Lanjian, Chen, and Zhang Wei. 2015. "China OBOR in Perspective of High-Speed Railway (HSR) – Research on OBOR Economic Expansion Strategy of China." *Advances in Economics and Business* 3 (8): 303–21.
- Le Corre, Philippe. 2018. "Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the 'Belt and Road' Initiative." In *Rethinking the Silk Road*, 161–75. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Li, Jingkun, Chen Zhao, Lei Zhang, Hui Cao, and Haiyang Zhang. 2017. "China-EU Political Relations." In *China-EU Relations*, 35–67. Springer.
- Li, Mingjiang. 2009. "China-EU Relations: Strategic Partnership at a Crossroads." *China: An International Journal* 7 (02): 227–54. <https://doi.org/10.1353/chn.0.0030>. (Accessed October 14, 2020)
- Liu, Weidong, and Michael Dunford. 2016. "Inclusive Globalization: Unpacking China's Belt and Road Initiative." *Area Development and Policy* 1 (3): 323–40.
- Maçães, Bruno. 2018. *The Dawn of Eurasia: On the Trail of the New World Order*. Yale University Press.
- Makocki, Michal. 2016. "Europe and China's New Silk Roads." EuropeanThink-tank Network on China (ETNC).
- Mandelson, Peter. 2007. "Growing Trade, Shared Challenges." European Commission. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_07_758. (Accessed October 14, 2020)
- Marshall, Tim. 2016. *Prisoners of Geography: Ten Maps That Explain Everything about the World*. Vol. 1. Simon and Schuster.
- Martinson, Ryan. 2016. "The 13th Five-Year Plan: A New Chapter in China's Maritime Transformation." Jamestown Foundation. 2016. <https://jamestown.org/program/the-13th-five-year-plan-a-new-chapter-in-chinas-maritime-transformation/>. (Accessed October 14, 2020)
- McKenzie, Baker. 2017. "Belt & Road: Opportunity & Risk: The Prospects and Perils of Building China's New Silk Road." Baker McKenzie and Silk Road Associates. https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- Men, Jing. 2007. "'The EU-China Strategic Partnership: Achievements and Challenges'. European Policy Paper# 12, November 2007."
- . 2008. "EU-China Relations: Problems and Promises." *Jean Monnet/Robert Schuman Paper Series* 8 (13): 9.

- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2003. "CHINA'S EU POLICY PAPER." https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/xos_664404/dqzzywt_664812/t27708.shtml. (Accessed October 14, 2020)
- . 2014. "China's Policy Paper on the EU: Deepen the China-EU Comprehensive Strategic Partnership for Mutual Benefit and Win-Win Cooperation." https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wjzcs/t1143406.shtml. (Accessed October 14, 2020)
- . 2020. "China's Initiation of the Five Principles of Peaceful Co-Existence." 2020. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/ziliao_665539/3602_665543/3604_665547/t18053.shtml. (Accessed October 14, 2020)
- Müller-Markus, Christina. 2016. "One Belt, One Road: The Chinese Dream and Its Impact on Europe." *Notes Internacionais CIDOB* 148.
- Orestes, Daniel, and Ryan Mick. 2018. "The Belt and Road Initiatives: Opportunities and Challenges for EU SMEs | EU SME Centre: China Market Research, Training, Advice." EU SME Centre. <http://www.axelstandard.com/cloud-accounting-saas-applications-chinese-businesses/>, <https://www.eusmecentre.org.cn/guideline/belt-and-road-initiatives-opportunities-and-challenges-eu-smes>. (Accessed October 14, 2020)
- Pavličević, Dragan. 2015. "China, the EU and One Belt, One Road Strategy." *China Brief* 15 (15): 9–13.
- Phelan, Diarmuid Rossa. 2013. "Major Events in European and Chinese International Development 1947–2013." *China-EU Law Journal* 2: 217–57. <https://doi.org/10.1007/s12689-013-0025-5>. (Accessed October 14, 2020)
- Poulin, Andrew. 2016. "Going Blue: The Transformation of China's Navy." *The Diplomat*, 2016, April 15, 2016 edition. <https://thediplomat.com/2016/04/going-blue-the-transformation-of-chinas-navy/>. (Accessed October 14, 2020)
- Putten, Frans-Paul van der, J Seaman, M Huotari, A Ekman, and M Otero-Iglesias. 2016. "Europe and China's New Silk Roads." *Report by the European Think-Tank Network on China (ETNC)*.
- Richet, Xavier. 2018. "16+1 Cooperation and China-EU Relationship." Budapest: China-CEE Institute. <https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2018/11/161-cooperation.pdf>. (Accessed October 14, 2020)
- Saarela, Anna. 2018. "A New Era in EU-China Relations: More Wideranging Strategic Cooperation?" European Parliament. http://www.iberchina.org/files/2018-2/eu_china_relations_new_era_parlamento.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- Sajdak, Wiktor Adam. 2013. "Assessing Strategic Partnership Policy. Does EU-China Dialogue architecture fit the objectives of EU strategic partnership policy towards China?" *L'Europe en Formation* 370 (4): 123–31. <https://doi.org/10.3917/eufor.370.0123>. (Accessed October 14, 2020)

- Santos, Lúcio Agostinho Barreiros dos, and Joaquim Manuel Martins do Vale Lima. 2016. *Orientações Metodológicas Para Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Sarwar, Fareeha. 2018. "China's One Belt and One Road: Implications of 'New Eurasian Land Bridge' on Global Power Play in the Region." *NUST Journal of International Peace and Stability (NJIPS)* 1 (2).
- Seaman, John, Mikko Huotari, and Miguel Otero-Iglesias. 2017. "Chinese Investment in Europe: A Country-Level Approach." French Institute of International Relations.
- Shambaugh, David, Eberhard Sandschneider, and Zhou Hong. 2007. *China-Europe Relations: Perceptions, Policies and Prospects*. Routledge.
- The State Council The People's Republic of China. 2014. "Geography." 2014. http://english.www.gov.cn/archive/china_abc/2014/09/02/content_281474985266381.htm. (Accessed October 14, 2020)
- TRACECA. 2019. "History of TRACECA." TRACECA. 2019. <http://www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/>. (Accessed October 14, 2020)
- UNESCO. 2020. "About the Silk Roads | SILK ROADS." 2020. <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>. (Accessed October 14, 2020)
- União Europeia. 2016a. "A UE Em Poucas Palavras | União Europeia." Text. União Europeia. June 16, 2016. https://europa.eu/european-union/about-eu/eu-in-brief_pt. (Accessed October 14, 2020)
- . 2016b. "Foreign and Security Policy | União Europeia." Text. União Europeia. June 16, 2016. https://europa.eu/european-union/topics/foreign-security-policy_en. (Accessed October 14, 2020)
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. 2019. "World Population Prospects 2019, Volume II: Demographic Profiles." ST/ESA/SER.A/427. https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2019_Volume-II-Demographic-Profiles.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- Van der Putten, Frans-Paul, and Minke Meijnders. 2015. "China, Europe and the Maritime Silk Road." Clingendael, Netherlands Institute of International Relations.
- Wang, Xieshu, Joel Ruet, and Xavier Richet. 2017. "One Belt One Road and the Reconfiguration of China-EU Relations." *CEPN* 7234.
- Wang, Yong. 2016. "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy." *The Pacific Review* 29 (3): 455–63.
- Wong, Audrye. 2016. "China's Perspective on Economic Diplomacy." *The Asan Forum* September 2016. <http://www.theasanforum.org/chinese-perspectives-on-economic-diplomacy/>. (Accessed October 14, 2020)

- World Bank. 2019a. "Belt and Road Economics : Opportunities and Risks of Transport Corridors." World Bank. <http://documents.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/pdf/Main-Report.pdf>. (Accessed October 14, 2020)
- . 2019b. "Overview - China." Text/HTML. World Bank. 2019. <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview>. (Accessed October 14, 2020)
- . 2020. "Country Profile." World Bank. 2020. https://databank.worldbank.org/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=CHN. (Accessed November 7, 2020)
- World Health Organization. 2020. "WHO | Millennium Development Goals (MDGs)." WHO. World Health Organization. 2020. https://www.who.int/topics/millennium_development_goals/about/en/. (Accessed October 14, 2020)
- World Population Review. 2020. "China Population 2020 (Demographics, Maps, Graphs)." World Population Review. 2020. <https://worldpopulationreview.com/countries/china-population/>. (Accessed October 14, 2020)
- World Shipping Council. 2020. "Top 50 World Container Ports | World Shipping Council." 2020. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>. (Accessed October 14, 2020)
- World Trade Organization. 2007. "International Trade Statistics 2007." Switzerland: World Trade Organization. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2007_e/its2007_e.pdf. (Accessed October 14, 2020)
- Wu, Jiao, and Yunbi Zhang. 2013. "Xi Proposes a 'new Silk Road' with Central Asia." *China Daily*, September 8, 2013, China Daily edition. http://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/08/content_16952228.htm. (Accessed October 14, 2020)
- Xinhua. 2014. "Full Text of China's Policy Paper on EU." *China Daily*, 2014, 2014-04-02 edition, sec. China-Europe Relations. https://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2014-04/02/content_17401044.htm. (Accessed October 14, 2020)
- . 2015. "Chronology of China's Belt and Road Initiative." The State Council The People's Republic of China. 2015. http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm. (Accessed October 14, 2020)
- . 2017. "Beijing Enters Belt and Road Time." *China Daily*, 2017, 2017-05-14 edition, sec. World. http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29335927.htm. (Accessed October 14, 2020)

- . 2018a. "Full Text of China's Policy Paper on the European Union." Xinhua. 2018. http://www.xinhuanet.com/english/2018-12/18/c_137681829.htm. (Accessed October 14, 2020)
- . 2018b. "Greece's Piraeus Port Enters New Era with Increasing Handling Capacity | English.Scio.Gov.Cn." The State Council Information Office of The People's Republic of China. 2018. http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2018-02/28/content_50621624.htm. (Accessed October 14, 2020)
- Zhimin, Chen. 2005. "Nationalism, Internationalism and Chinese Foreign Policy." *Journal of Contemporary China* 14 (42): 35–53.
- Zhou, Jinghao. 2019. "China's Core Interests and Dilemma in Foreign Policy Practice." *Pacific Focus* 34 (1): 31–54. <https://doi.org/10.1111/pafo.12131>. (Accessed October 14, 2020)