



## Universidades Lusíada

Simões, João Carlos Marques, 2000-

### **Belt and raod initiative : da BRI às novas rotas**

<http://hdl.handle.net/11067/7240>

<https://doi.org/10.34628/4q8t-pw37>

#### **Metadados**

##### **Data de Publicação**

2023-11

##### **Resumo**

O autor procurar analisar o percurso de edificação da Belt and Road Initiative desde 2013 até à atualidade. Assinalando-se em 2023 o 10º aniversário da Belt and Road Initiative, a análise sobre a iniciativa referida não só se dedicará à discussão da sua implementação, como terá como objetivo analisar a sua evolução através do desenvolvimento de rotas complementares, designadamente: a Polar Silk Road; a Space Silk Road; a Cyber Silk Road; e a Health Silk Road. Por fim, o autor procura identificar...

The author seeks to analyze the building process of the Belt and Road Initiative from 2013 to the present day. With 2023 marking the 10th anniversary of the Belt and Road Initiative, the analysis of this initiative will not only be dedicated to discussing its implementation, but will also aim to analyze its evolution through the development of complementary routes, namely: the Polar Silk Road; the Space Silk Road; the Cyber Silk Road; and the Health Silk Road. Finally, the author seeks to identi...

##### **Palavras Chave**

Economia regional - China - Século 21, China - Relações económicas externas - Século 21, China - Política económica - 2000-

##### **Tipo**

article

##### **Revisão de Pares**

yes

##### **Coleções**

[ULL-FCHS] LPIS, n. 25-26 (2023)

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-11-22T12:21:56Z com informação proveniente do Repositório

**BELT AND ROAD INITIATIVE:  
DA BRI ÀS NOVAS ROTAS**

**João Carlos Marques Simões**

joaosimoes3939@gmail.com

ORCID: 0000-0002-7859-4668

DOI: <https://doi.org/10.34628/4q8t-pw37>

*Data de submissão / Submission date: 12.09.2023*

*Data de aprovação / Acceptance date: 05.11.2023*



**Resumo:** O autor procurar analisar o percurso de edificação da *Belt and Road Initiative* desde 2013 até à atualidade. Assinalando-se em 2023 o 10º aniversário da *Belt and Road Initiative*, a análise sobre a iniciativa referida não só se dedicará à discussão da sua implementação, como terá como objetivo analisar a sua evolução através do desenvolvimento de rotas complementares, designadamente: a *Polar Silk Road*; a *Space Silk Road*; a *Cyber Silk Road*; e a *Health Silk Road*. Por fim, o autor procura identificar um conjunto de desafios significativos ao sucesso da *Belt and Road Initiative*.

**Palavras-chave:** Belt and road initiative; Cyber silk road; Health silk road; Polar silk road; Space silk road.

**Abstract:** The author seeks to analyze the building process of the *Belt and Road Initiative* from 2013 to the present day. With 2023 marking the 10th anniversary of the *Belt and Road Initiative*, the analysis of this initiative will not only be dedicated to discussing its implementation, but will also aim to analyze its evolution through the development of complementary routes, namely: the *Polar Silk Road*; the *Space Silk Road*; the *Cyber Silk Road*; and the *Health Silk Road*. Finally, the author seeks to identify a number of significant challenges to the success of the *Belt and Road Initiative*.

**Keywords:** Belt and road initiative; Cyber silk road; Health silk road; Polar silk road; Space silk road.



## Introdução

A China tem procurado influenciar o Sistema Internacional à sua imagem, numa tentativa de criar uma Ordem Internacional progressivamente sinocêntrica disputando assim o lugar de primeira potência com os EUA.

Em 2013 Xi Jinping viria a apresentar ao mundo o projeto chinês para o século XXI. Falamos do instrumento de excelência do arsenal diplomático da China, procurando estabelecer-se por todo o mundo, numa tentativa de ascensão pacífica e ir progressivamente causando alterações no Sistema Internacional.

Desde então, a *Belt and Road Initiative* cresceu e expandiu-se, sendo atualmente o mais ambicioso projeto geopolítico de conectividade global desenvolvido por uma grande potência.

O projeto conta hoje com um vasto e complexo conjunto de iniciativas, desenvolvidas no mais diverso conjunto de áreas e é complementado por um também significativo conjunto de novas rotas, dentre as quais destacamos a *Health Silk Road*, a *Cyber Silk Road*, a *Space Silk Road* e a *Polar Silk Road*.

Na análise que se segue, procurar-se-á numa primeira fase, analisar a construção da *Belt and Road Initiative* desde os projetos iniciais, até às mais recentes rotas já identificadas. A segunda fase da discussão será dedicada à apresentação de alguns dos grandes desafios que o grande projeto estratégico chinês enfrenta atualmente.

## Origens da Belt and Road Initiative

No período entre 2012 e 2013, a China atravessava uma situação de crise política, Bo Xilai, que havia construído uma forte base e movimento político na China ocidental caiu abruptamente. Si-

multaneamente, Xi Jinping, o recém-empossado Presidente da República Popular da China, deu início a uma agressiva campanha anticorrupção que afetou membros ativos da estrutura do Estado, simultaneamente a economia chinesa enfrentava novos desafios por exemplo a diminuição das exportações, e nesse mesmo período a parceria trans-Pacífico liderada pelos EUA contava com 12 assinaturas de grandes economias da Ásia-Pacífico de onde a China estava a ser excluída (Ye, 2020).

Nos anos mais recentes, uma das ideias necessariamente associadas à China é a *Belt and Road Initiative*<sup>1</sup>, no entanto muitas pessoas embora conheçam o termo, poucos conhecem a iniciativa em si. O que é então a BRI? A iniciativa é composta na sua acessão original por duas fórmulas, por um lado a *Silk Road and Economic Belt* e, por outro, a *Maritime Silk Road* para o século XXI, apresentada por Xi em discursos feitos em 2013 em duas ocasiões (Brakman et al., 2019; Shang, 2019; Ye, 2020).

O primeiro feito numa visita ao Cazaquistão, onde anunciava promover uma infraestrutura de conectividade, a *Silk Road and Economic Belt*<sup>2</sup>, promovendo coordenação política, conectividade dos acessos rodoviários, comércio desimpedido, convertibilidade de unidades monetárias e o reforço dos laços humanos (Shang, 2019; Ye, 2020). O segundo feito no mesmo ano, na Indonésia, onde anunciaria a disponibilidade chinesa para juntamente com os Estados-Membros da ASEAN construir a *Maritime Silk Road*<sup>3</sup> do século XXI (Du, 2016; Jie, 2017; Shang, 2019; Ye, 2020). Menos de dois anos mais tarde, com a promulgação do Plano de Ação para a “*One Belt, One Road Initiative*”<sup>4</sup> a estratégia SREB-MSR ganhou um lugar de destaque na política externa chinesa (Du, 2016; Magnus, 2015).

O foco da iniciativa derivado do Plano de Ação será, portanto, baseado numa abordagem de cinco vertentes: a coordenação política com a intensificação dos diálogos diplomáticos e a necessidade de criar uma mentalidade gregária entre os participantes; a co-

---

<sup>1</sup> Doravante BRI.

<sup>2</sup> Doravante SREB.

<sup>3</sup> Doravante MSR.

<sup>4</sup> Doravante OBOR.

nectividade de infraestruturas que implica grandes investimentos privados e por parte do Banco de Investimento em Infraestruturas Asiático (AIIB) criado pela China; comércio sem obstáculos e integração financeira, constituindo-se pela definição por exemplo de mecanismos de integração económica; e o fortalecimento das relações humanas pelo intercâmbio cultural (Brakman et al., 2019; Du, 2016; Joshua, 2019; Shang, 2019).

Daqui retiramos a importância de oito domínios: a conectividade das infraestruturas; a cooperação no âmbito económico e comercial; a cooperação a nível do investimento industrial; a cooperação em matéria de energias; a cooperação financeira, os intercâmbios culturais; a cooperação ambiental e a cooperação marítima. Estrategicamente tem-se em vista a construção de seis corredores económicos e duas direções fundamentais: a Nova Ponte Terrestre Euroasiática; o Corredor Económico China-Mongólia-Rússia; o Corredor Económico China-Ásia Central-Ásia Ocidental; o Corredor Económico China-Indochina; o Corredor Económico China-Paquistão; o Corredor Económico Bangladesh-China-Índia-Mianmar; partindo em direção à Europa através do Mar do Sul da China e do Oceano Índico; e em direção ao Pacífico Sul através do Mar do Sul da China (Du, 2016; Joshua, 2019; Shang, 2019).

Neste contexto, a SREB visa interligar a China, a Ásia Central, a Rússia e a Europa báltica, ligando simultaneamente a China ao Golfo Pérsico e ao Mediterrâneo através da Ásia Central e do Médio Oriente, e conectando-a à restante Ásia, correspondendo fundamentalmente aos caminhos dos corredores económicos. Por sua vez, a MSR do século XXI focaliza-se no que diz respeito às duas direções em que a iniciativa é construída, ou seja, diz respeito à conectividade da China à Europa pelo Mar do Sul da China e o Oceano Índico, e à sua conectividade ao Pacífico Sul pelo Mar do Sul da China (Joshua, 2019; Shang, 2019).

### **A Belt and Road Initiative, o Plano Marshall e o AIIB**

A BRI é frequentemente comparada ao Plano Marshall que estruturou a reconstrução da Europa no cenário pós-Segunda



Guerra Mundial, mas a BRI pode mesmo ultrapassar esse plano se executada com efetivo (e não meramente aparente) sucesso (Beeson, 2018; Shang, 2019). Enquanto para muitos atores sociais, seja difícil ver um projeto que promete um elevado financiamento em infraestruturas em zonas com a Ásia Central e o Sudeste Asiático, como algo que promova um desenvolvimento positivo em áreas ainda profundamente carenciadas em termos de desenvolvimento de infraestruturas. Pensadores com uma inclinação tendencialmente de *power politics* têm ficado preocupados com a ambição do projeto e as suas possíveis consequências (Beeson, 2018).

No entanto, há pelo menos cinco motivos pelos quais a BRI se distingue e se afasta do Plano Marshall. Primeiramente, o Plano Marshall tinha uma motivação ideológica, procurava promover as economias europeias e prevenir que países em piores condições como a Itália ou a Grécia, fossem atraídos para o Bloco Comunista, por outro lado, o Plano Marshall esteve também na base da edificação da NATO – ou seja, o Plano Marshall é o produto ideológico de um contexto muito específico da Guerra Fria (Shang, 2019; Yizhi, 2015).

A BRI, ainda que se possa argumentar que parte também de premissas ideológicas baseadas no pensamento ideológico de Xi Jinping, não resulta de um contexto explícito de antagonismo de blocos ideológicos, antes parte de uma filosofia de relações win-win e de uma lógica aglutinadora de todos os Estados e organizações interessados (Shang, 2019; Yizhi, 2015).

Em segundo lugar, o Plano Marshall era impositivo de condições aos países que apoiava e era restritivo relativamente aos países do Bloco Comunista. A BRI propõe um novo modelo de relações internacionais, numa plataforma inclusiva e favorável ao desenvolvimento comum e aos mútuos benefícios, facilitando a troca de bens públicos entre a China e a comunidade internacional (Shang, 2019, Yizhi, 2015).

Em terceiro lugar, diversifica-se nos seus membros, ou seja, enquanto o Plano Marshall afetava países desenvolvidos, mas condicionados pelas consequências da devastação de uma guerra de larga escala, a BRI engloba principalmente os países da Antiga

Rota da Seda, embora se proponha a estender-se a nível global, particularmente a países emergentes (Shang, 2019; Yizhi, 2015; Yongnian & Chi, 2018).

Em quarto lugar, variam em conteúdo. Pelo Plano Marshall, os EUA forneciam à Europa dinheiro, materiais e apoio político, devendo esse apoio financeiro ser reinvestido em produtos americanos e ser acompanhado de facilidades económicas e comerciais, permitindo aos EUA ressurgirem como potência dominante do sistema económico e financeiro internacional e ao dólar afirmar-se como moeda primeira de comércio internacional (Shang, 2019; Yizhi, 2015).

No caso da BRI, o sistema está longe de ser unilateral ou unipolar, trata-se do desenvolvimento de parcerias em projetos industriais e de tratamentos numa lógica de equiparação no âmbito das relações estabelecidas, partilhando os lucros dos esforços conjuntos (Shang, 2019; Yizhi, 2015).

Por fim, em quinto lugar, divergem nas abordagens. O Plano Marshall reflete um modelo de relações de *“um para muitos”* em que os EUA concedem como vimos apoio à reconstrução das sociedades europeias, enquanto a BRI se assume num modelo de *“muitos para muitos”* em que a China é a mera responsável pela proposta de cooperação e todos os intervenientes cooperam de *“portas abertas”* (Shang, 2019; Yizhi, 2015).

Em termos de estrutura de instituições de apoio à BRI destaca-se o *Asian Infrastructure Investment Bank*.<sup>5</sup> O AIIB foi anunciado pouco depois da BRI, fundado pela China em 2013, é uma instituição que visa ao financiamento de projetos de infraestruturas na Ásia com um capital inicial de 100 bilhões de dólares (Colombo, 2020).

A interconetividade é um aspeto central à BRI. Sediado em Pequim, o AIIB *“irá liderar a estratégia, facilitando e acelerando a melhoria das infra-estruturas na região através da concessão de empréstimos de capital e de serviços técnicos.”* (Yu, 2017 p. 6).

A sua introdução, no entanto, não foi bem recebida por todos, os EUA, por exemplo, interpretam-na como uma afirmação da influên-

---

<sup>5</sup> Doravante AIIB.

cia chinesa na Ásia e simultaneamente um bloqueio às intervenções do Banco Mundial e do Banco Asiático para o Desenvolvimento nessa mesma área (Callaghan & Hubbard, 2016; Colombo, 2020).

Nesse sentido, os EUA optaram por não integrar a instituição, eliminando na realidade a possibilidade de contrariar o comportamento da China na instituição, uma vez que só esta detém direito de veto nas decisões do banco pela sua percentagem de votação de cerca de 26% (Colombo, 2020; Yu, 2017). Mesmo possuindo poder de veto, a China não está habilitada a atuar unilateralmente, uma vez que o AIIB é dotado de mecanismos de governança, que impedem a captação dos recursos apenas pelo país com maior quantidade de ativos (Colombo, 2020).

O seu estabelecimento foi orientado em função de fatores internos e externos. Externamente, destaca-se a necessidade urgente, partilhada pela generalidade dos Estados asiáticos, de investimento para a melhoria de infraestruturas<sup>6</sup>, dado que *“Muitos países asiáticos em desenvolvimento enfrentam a tarefa de modernizar as suas infra-estruturas rodoviárias, aéreas, portuárias e ferroviárias, totalmente inadequadas e ineficientes, o que constitui um obstáculo fundamental ao arranque económico local e à integração regional.”* (Yu, 2017 p.7).

Por sua vez, internamente, o AIIB direciona o investimento interno noutros países, assim *“A estratégia OBOR alargará o âmbito e a profundidade do investimento e das actividades comerciais das empresas chinesas na região (...) Com o total apoio de Pequim, as empresas chinesas, na sua maioria estatais, têm sido pró-activas na implementação das iniciativas OBOR, tendo feito já grandes investimentos em transportes e noutros projectos de infra-estruturas localizados nos países da Rota da Seda.”* (Yu, 2017 p.8)

---

<sup>6</sup> A escassez de infraestruturas e a existência de infraestruturas envelhecidas e inadequadas, constitui um desafio para o comércio marítimo para muitos dos países asiáticos. Os custos económicos muito elevados pressupõem conseqüentemente obstáculos à cooperação marítima com a China (Yu, 2017). À falta de infraestruturas adequadas e recursos financeiros, acresce que o Banco de Desenvolvimento Asiático (ADB) e o Banco Mundial (BM), mesmo em conjunto, não têm capacidade para colmatar as enormes necessidades de apoio ao desenvolvimento de infraestruturas. De igual modo, também se verifica uma ausência do investimento do setor privado face aos elevados riscos associados e longos ciclos de construção de infraestruturas (Yu, 2017). Nesta conjuntura de vazio de investimento, o AIIB tem como objetivo preencher esse mesmo vazio.

O AIIB é apenas um dos financiadores da BRI. Contribuindo também para o seu financiamento o SFR, bem como alguns bancos estatais chineses, enquanto o AIIB contribui como organismo multilateral para atenuar a ideia de que a BRI é uma iniciativa exclusivamente chinesa, mas antes um projeto coletivo de todos os interessados no desenvolvimento de uma grande infraestrutura (Callahan, 2016; Colombo, 2020).

A dimensão multilateral do Banco serve de contrapeso às ofensivas bilaterais chinesas, diferenciando por exemplo, junto de rivais no Mar do Sul da China, aquilo que são assuntos das relações Chinesas bilaterais, face ao que são assuntos regionais (Callaghan & Hubbard, 2016).

Da mesma forma, segundo Cai (2018) o desenvolvimento é um objetivo comum entre os vários Estados do continente asiático. Assim, a existência de uma instituição bancária multilateral que apoia nos esforços da busca desse objetivo, torna as divergências políticas dos seus membros, questões menos importantes, quando se tem em consideração a possibilidade de tais divergências afetarem as atividades desenvolvidas dentro desta instituição (Cai, 2018; Colombo, 2020).

## **As novas rotas na BRI**

A BRI tem sido caracterizada por um elevado dinamismo, adaptabilidade e capacidade evolutiva. À *Silk Road and Economic Belt e à Maritime Silk Road* somam-se novas rotas, duas no domínio geográfico, e outras duas no domínio político. Tratam-se concreta e respetivamente da *Polar Silk Road*, da *Space Road*, e das *Health Silk Road e Cyber Silk Road*.

## **A Health Silk Road**

Num mundo afetado por um cenário pandémico de SarsCov2, surgiu nos meandros diplomáticos chineses, uma nova iniciativa a que podemos chamar *Health Silk Road*.<sup>7</sup> Até ao rebentar da si-

---

<sup>7</sup> Doravante HSR.

tuação pandémica a BRI tinha evoluído em duas fases, uma fase inicial de investimento público em projetos de infraestruturas, e uma fase de reajustamento com início em 2019 na qual a China se comprometia com elevado apoio de qualidade ao desenvolvimento e da interconectividade dos corredores com recurso à expansão tecnológica (Arase, 2021; Calabrese, 2022).

A HSR tem seguido um processo evolutivo ao dinamismo evolutivo geral da BRI, tendo surgido pela primeira vez em 2015, num documento emitido pela Comissão Nacional de Saúde e Planeamento Familiar antecessora à nova Comissão de Saúde, como resposta às exigências governamentais de contribuir para a implementação da BRI (Calabrese, 2022; Huang, 2022; Yuan, 2023).

Neste sentido identifica oito prioridades para a cooperação no âmbito da BRI (Calabrese, 2022): assegurar apoio político para a cooperação na área da saúde; partilha de informação sobre epidemias; partilha de tecnologias de prevenção e tratamento; treinar profissionais médicos; desenvolver capacidades para fazer face a emergências de saúde pública; institucionalização da provisão de assistência e emergência médica; expansão da cooperação da medicina não tradicional; explorar o potencial da indústria médica.

A situação pandémica constitui então aquela que se poderá dizer ser uma potencial terceira fase da BRI com a revitalização da HSR, desencadeando um conjunto de iniciativas de apoio médico aos países mais afetados e necessitados, tendo em conta a crise sanitária global, mas mais do que isso, sabemos que na realidade quase todos os países a nível global receberam algum tipo de apoio por parte da China no combate contra o SarsCov2 (Calabrese, 2022; Rudolf, 2021).

A pandemia tornou-se numa hipótese de atualização da BRI, utilizando a diplomacia sanitária para projetar a imagem chinesa internacionalmente. Surgiram novos slogans como “*Comunidade de saúde comum para a humanidade*”, também foram surgindo vários relatórios sobre o destino sanitário comum, inclusive um capítulo intitulado *Building Community of Health for All* no Livro Branco sobre a Luta contra a Covi19 (Calabrese, 2022; *The State Council Information Office of the People’s Republic of China*, 2020).

Por outro lado, a perspetiva inicial de apoio à construção de grandes projetos de infraestruturas, parece ter perdido terreno para a nova vontade de dar apoio ao desenvolvimento de infraestruturas médicas, assim como à produção de equipamento médico para diagnósticos e tratamento; à garantia de serviços médicos; e à produção de medicamentos e vacinas (Calabrese, 2022). De referir que as novas atualizações se devem também em grande medida à diminuição de investimento de capital estrangeiro e atividades contratuais no âmbito do espaço da BRI (Calabrese, 2022; Zhou, 2021).

Assim, de entre os objetivos da HSR, destacam-se três grandes linhas: melhorar as infraestruturas de saúde; promover a cooperação global a nível da saúde; e promover a liderança global chinesa na arena saúde.

Objectives of HSR	Cooperation Strategies
1. Strengthening healthcare infrastructure	1.1. Investing in the construction and modernization of hospitals, laboratories, and other healthcare facilities. 1.2. Providing equipment and technology for healthcare institutions.
2. Enhancing international health cooperation	2.1. Promoting the exchange of knowledge and expertise in areas such as disease prevention and control, public health policy, and medical research. 2.2. Facilitating joint research and development initiatives in healthcare technologies. 2.3. Strengthening multilateral cooperation platforms in health.
3. Expanding China's global health leadership	3.1. Engaging in global health governance and contributing to international health standards and norms. 3.2. Showcasing China's capabilities in healthcare technology and innovation. 3.3. Promoting China's model of health development as an alternative to Western models.

Tabela 1 - Objetivos e linhas de ação da HSR

Fonte: (Yuan, 2023)

A Tabela 1 identifica sumariamente os objetivos da HSR já referidos, bem como as principais linhas de ação estratégica desenvolvidas no âmbito de cada um dos objetivos.

A melhoria das infraestruturas de saúde nos países envolvidos na iniciativa, visa de acordo com Yuan (2023) melhorar os serviços de saúde a nível de qualidade, acessibilidade e sustentabilidade.

Assim, entre as iniciativas nesta linha de atuação, destacam-se a construção de novas infraestruturas, a reabilitação de infraestruturas existentes e o fornecimento de equipamento necessário. Destacam-se a título de exemplo o financiamento e a construção dos Hospital de Amizade China-Paquistão, na região de Gwadar

no Paquistão, como parte do CPEC (Khan & Liu, 2019)<sup>8</sup>, e dos Hospitais de Amizade China-Laos e China-Camboja em Vientiane e Phnom Penh, no Laos e Camboja respetivamente (Rowedder, 2020; Yuan, 2023).

Um outro objetivo fundamental da HSR, tem sido a promoção da cooperação global na saúde. Neste sentido, a HSR procura facilitar a cooperação entre a China e os outros Estados parceiros a nível do combate e controlo de doenças infecciosas, ameaças à saúde pública, mas também no que diz respeito à investigação nos mais diversos campos da medicina (Yuan, 2023).

Destacam-se nesta área exemplos de cooperação como a Iniciativa China - Centro e Leste Europeu para Doenças Infecciosas, lançada em 2015 e contando com a participação de 17 países europeus (Long, 2020; Yuan, 2023). Ou ainda, o Plano de Cooperação em Saúde Pública China-África lançado em 2018, com iniciativas orientadas para o controlo de HIV e malária (Yuan, 2023).

Por sua vez, em 2017, a China e a Organização Mundial da Saúde assinaram um memorando para a definição de uma política de saúde e para a construção de um centro tecnológico de cooperação, como vista a facilitar a trocas técnicas em campos como o financiamento de sistemas de saúde, o seu desenvolvimento e a formação dos seus funcionários e respetivo desenvolvimento (Baije, 2017; Yuan, 2023).

O terceiro grande objetivo da HSR é o de expandir a liderança da China no campo da saúde. Este objetivo é concretizado “através do envolvimento em várias iniciativas relacionadas com a saúde, fornecendo contribuições financeiras, assistência técnica e apoio ao desenvolvimento de capacidades, participando em fóruns mundiais de saúde e estabelecendo parcerias estratégicas.” (Yuan, 2023 p. 336).

Nos últimos anos, a China aumentou o seu investimento em organizações multilaterais no campo da saúde, demonstrando assim o seu compromisso e a sua vontade para com a cooperação internacional na área da saúde.

---

<sup>8</sup> Corredor Económico China-Paquistão.

O seu envolvimento em plataformas como: a Organização Mundial da Saúde, a *Gavi – Vaccine Alliance*, as reuniões G20 dos Ministros da Saúde e o Fundo Mundial para a Luta contra Sida, Tuberculose, e Malária, permite-lhe contribuir para a definição de políticas de saúde mundiais, bem como reforçar a sua influência nos campos da saúde e da diplomacia da saúde (Yuan, 2023).

Adicionalmente, a China tem sido um ator de peso no campo da diplomacia das vacinas. Como refere Yuan *“A China emergiu como um ator importante no desenvolvimento e distribuição de vacinas para várias doenças, incluindo a COVID-19. Através de iniciativas como o Plano de Implementação da Vacina contra a COVID-19 da China-Organização Mundial de Saúde, a China comprometeu-se a fornecer vacinas contra a COVID-19 a países de baixo e médio rendimento, assegurando um acesso equitativo à imunização.”* (2023 p. 336)

A HSR tem sido, não só de críticas, como enfrenta vários desafios. Designadamente no que concerne à gestão e alocação dos recursos, mas também como refere Yuan (2023) no que diz respeito ao seu financiamento, especialmente num contexto pós-pandémico que tem sido caracterizado por uma quebra no crescimento da economia chinesa.

Por outro lado, embora não seja fácil obter dados detalhados sobre o financiamento dos projetos da HSR, estes constituem sem dúvida um elevado compromisso económico, o qual tem lugar concomitantemente com outros compromissos como por exemplo a construção da ferrovia transeuropeia (Yuan, 2023).

De acordo com Yuan (2023) a HSR tem ainda sido criticada *“(...) pela falta de transparência na seleção, financiamento e execução dos projectos. Esta falta de transparência pode levar a suspeitas e preocupações entre os países participantes e os observadores internacionais, comprometendo potencialmente a credibilidade e a eficácia da iniciativa.”* (2023, pp. 341-342).

Um outro desafio surge quando levamos em consideração a estabilidade política e económica dos países envolvidos nesta iniciativa. A genérica circunstância dos Estados envolvidos serem Estados em desenvolvimento, política e economicamente frágeis, facilmente suscetíveis a revoltas militares ou outros episódios de



violência, constitui um elevado risco para a implementação com sucesso dos projetos em causa (Yuan, 2023).

## Cyber Silk Road

A “digitalização” da BRI surge como um requisito necessário na edificação de uma grande potência digital. Tal como vimos no que diz respeito à HSR, a ideia da *Cyber Silk Road*<sup>9</sup> também designada como *Digital Silk Road*, foi introduzida pela primeira vez em 2015 (Cheney, 2019; Council on Foreign Relations, n.d.; Ghiasy & Krishnamurthy, 2021).

Esta nova iniciativa, dotada de objetivos políticos internos e externos, destaca a importância da construção de uma infraestrutura digital centrada na China (Cheney, 2019), bem como coloca o foco na importância da expansão digital da China, quer pela expansão das suas empresas na área da tecnologia, quer pelo acesso a conjuntos significativos de dados e projeção de poder que permitam minar o bom funcionamento dos processos e instituições democráticas no estrangeiro (Cheney, 2019; Hemmings, 2020).<sup>10</sup>

A CSR, é, portanto, capaz de por um lado, promover interconectividade nas economias em desenvolvimento dos Estados envolvidos, bem como por outro lado, disseminar autoritarismo, enfraquecer a democracia e contornar direitos humanos.

Deste projeto, destacam-se quatro componentes focados na tecnologia. Primeiramente, o investimento em infraestruturas estrangeiras de natureza digital, como cabos de fibra ótica e centros de dados (Cheney, 2019; Greene & Triolo, 2020; Ghiasy & Krishnamurthy, 2021). Em segundo lugar, o desenvolvimento interno de tecnologia de nova geração, com vista a desenvolver o poder militar e económico, por via por exemplo de sistemas de navegação por satélite, sistemas vários de inteligência artificial e ainda computação quântica (Cheney, 2019; Greene & Triolo, 2020; Ghiasy & Krishnamurthy, 2021).

---

<sup>9</sup> Doravante CSR.

<sup>10</sup> A projeção de poder deve aqui ser entendida no sentido de Sharp Power.

Em terceiro lugar, a promoção do comércio eletrônico, com a criação de áreas de comércio livre digital, com a redução das barreiras comerciais internacionais e ainda a construção de centros de logística regionais (Cheney, 2019; Ghiasy & Krishnamurthy, 2021). Por fim, a reconstrução do ambiente digital internacional, para que este seja favorável à China, recorrendo-se à diplomacia digital e às instituições multilaterais (Cheney, 2019).

Cheney (2019) e Ghiasy e Krishnamurthy (2021) defendem que a CSR é não só uma forma de exportar o autoritarismo digital chinês através de infraestruturas digitais, como fornece ainda um modelo comportamental sobre como os governos podem utilizar os recursos digitais para minar e reprimir as suas populações.

A CSR é muito mais do que um mero projeto de infraestruturas, defendem Ghiasy e Krishnamurthy (2021). A CSR é um projeto que permite a criação de uma ordem digital asiática, e por asiática entenda-se sinocêntrica. Adicionalmente, Ghiasy e Krishnamurthy (2021) consideram que esta iniciativa se enquadra nos objetivos nacionais das autoridades chinesas, como “*Made in China 2025*” e ainda “*China Standards 2035*”, na medida em que estes objetivos tal como a iniciativa CSR têm como principal objetivo o desenvolvimento da primazia de uma ordem digital centrada na China.

Embora a CSR tenha como principal campo de atuação os membros da BRI, o seu alcance não se limita necessariamente a estes. Com efeito, a CSR procura preencher todos os vazios digitais, incluindo-se assim entre os beneficiários dos investimentos da CSR, economias europeias como a alemã, desenvolvendo-se projetos na Europa a nível das redes de 5G, *fintech* e *smart cities* (Ghiasy & Krishnamurthy, 2021).

Como seria de esperar, uma iniciativa como esta não poderia existir sem ter de enfrentar significativos desafios. Em regiões como a América do Norte, a Austrália e a Europa, as elites governamentais têm procedido à implementação de políticas para limitar a influência chinesa, assim como de empresas sediadas na China como a Huawei, no domínio tecnológico-digital (Greene & Triolo, 2020).

Por outro lado, as consequências do cenário global de pandemia que o mundo enfrentou nos últimos anos, bem como as difi-

culdades económicas daí derivadas, vieram a potenciar os desafios da manutenção da influência digital chinesa nestes mercados (Greene & Triolo, 2020).

Por sua vez, também movimentos como a Campanha global anti-Huawei 5G ou a nova Parceria para a Conetividade Digital e Cibersegurança, focada na região do Indo-Pacífico (Greene & Triolo, 2020), surgem como constrangimentos às ambições de Pequim para manter e exercer maior influência nos ambientes tecnológicos internacionais (Greene & Triolo, 2020).

### Space Silk Road

Os novos objetivos estratégicos do programa espacial chinês foram articulados num *“white paper”* em 2016. De acordo com este documento, a China definiu os meios pelos quais deverá procurar tornar-se uma grande potência espacial, assim destaca-se “a capacidade de inovar de forma autónoma, de fazer descobertas científicas de ponta, promover *“um desenvolvimento económico e social forte e sustentado e “garantir a segurança nacional de forma eficaz e fiável”.*” (Chase, 2019 p.22).

O mesmo documento releva ainda a importância da cooperação e trocas internacionais no Espaço, inclusive defendendo que uma das áreas fundamentais de cooperação deverá ser a construção do Corredor Espacial de Informação no contexto da BRI (Chase, 2019).

Este corredor deverá ser entendido como não sendo apenas importante pelo seu papel na BRI, mas também em função da sua orientação para os interesses chineses de natureza económica e securitária relacionados com o Espaço (Chase, 2019).

Um dos primeiros sinais da intenção de chinesa de ligar o Espaço à BRI ocorreu em Outubro de 2015 durante a reunião da Organização de Cooperação Espacial da Ásia-Pacífico, a qual teve como tema o papel da BRI no facilitamento das capacidades espaciais dos países da região da Ásia-Pacífico (Chase, 2019; Pekkanen, 2017). Da declaração resultante da reunião, destacar-se-ia a conclusão de que “o conceito de Corredor de Informação Integrado

Baseado no Espaço proposto pela China, é consistente com a visão de desenvolvimento e cooperação da APSCO e dos seus Estados-Membros” (Chase, 2019 p.23).

Será ainda importante ter em atenção, no contexto dos projetos chineses para o desenvolvimento de capacidades espaciais, o sistema de navegação por satélite Beidou que se assume como elemento central ao Corredor Espacial de Informação (Chase, 2019; Moss, 2016).

Como refere Pekkanen (2017) a China tem levado a sério a integração das plataformas espaciais na BRI, não só o fazendo de forma rigorosa e metódica, como de forma que alguns consideram surpreendentemente aberta.

De acordo com Moss *“A rede de satélites Beidou, que conta com 14 satélites em funcionamento, será composta por 35 satélites até ao final da década, segundo o documento de orientação política. O Beidou tem aplicações em muitas áreas prioritárias do plano da Rota da Seda, diz o documento de orientação, incluindo sistemas de transporte, gestão das pescas e distribuição de energia. O governo prevê que os seus satélites Beidou influenciem todos os aspectos da vida e da produção das pessoas, a par do impulso dado às infra-estruturas.”* (2016).

O sistema Beidou como elemento envolvido no desenvolvimento da BRI, deverá ainda através de um processo faseado, passar de um sistema regional para um sistema global capaz de providenciar serviços básicos aos países ao longo da BRI (Chase, 2019). Simultaneamente deverá competir com outros sistemas como o GPS e os sistemas GLONASS e Galileu, respetivamente russo e europeu (Pekkanen, 2017).

Apesar da importância do sistema Beidou, o Corredor Espacial de Informação conta com outras iniciativas como satélites meteorológicos, satélites de navegação e de comunicações, centros de dados, sistemas de aplicações terrestres, entres outras (Chase, 2019).

A proliferação deste sistema poderá ter como consequência, um pouco por toda a BRI, a substituição de sistemas como o GPS pelo sistema Beidou para a realização de tarefas simples como obter direções para as pessoas se deslocarem de um ponto A a um ponto B ou evitarem trânsito. Significando que milhões de tele-

móveis e outros aparelhos informáticos estarão conectados e até dependentes da frota de satélites chinesa, concedendo ao grande gigante asiático, vantagens económicas e como defende Pekkanen (2017), vantagens militares.

### **Polar Silk Road**

Desde o início do século XXI, devido ao aquecimento global, as misteriosas rotas do Ártico têm vindo a descongelar gradualmente. Assim, abrem-se portas a novas possibilidades económicas, políticas, estratégicas, entre outras.

A *Polar Silk Road*<sup>11</sup>, também designada como *Arctic Silk Road*, é a quarta rota complementar da BRI. No entanto Ahmed e Lambert (2021) defendem que a PSR não é necessariamente liderada pela China, nem financeira nem politicamente. A Rússia assume uma parte importante através do desenvolvimento de infraestruturas do seu Arquipélago Ártico. Além disso, dado que as potências económicas da Ásia Oriental, especialmente a Coreia do Sul, têm investido e demonstrado interesses estratégicos na PSR, esta pode vir a ser um projeto substancialmente mais “multipolar” do que as Rotas da Seda terrestres, marítimas e espaciais, que são todas predominantemente iniciadas pela China e dela dependentes.” (Ahmed & Lambert, 2021, p.124).

Em 2013, a China e cinco outros Estados receberam o estatuto de observadores no Conselho do Ártico. A China seria o primeiro Estado fora da região circumpolar ártica a desenvolver em 2018 uma política oficial para essa região, vindo inclusive a auto-designar-se como um Estado do para-Ártico. Em 2021 foi publicado um plano de cinco anos (2021-2025) sobre a PSR e a sua importância no contexto da BRI, demonstrando-se que o envolvimento chinês no Ártico, está como referimos, intimamente ligado a esta iniciativa (Ahmed & Lambert, 2021).

Esta nova iniciativa assume-se particularmente importante uma vez que a abertura da um Rota Comercial Nórdica, é substan-

---

<sup>11</sup> Doravante PSR.

cialmente mais curta (mais de uma semana) do que a Rota do Sul através dos Estreito de Malaca e Canal do Suez (Ahmed & Lambert, 2021; Liang & Zhang, 2019). Consequentemente, o desenvolvimento das rotas comerciais do Ártico permite à China “suavizar” aquilo que tem sido o seu “*Dilema de Malaca*”, reduzindo-se o risco de expor embarcações a piratas e terroristas (Liang & Zhang, 2019).

Adicionalmente, as rotas comerciais que o Oceano Ártico permite estabelecer, assumem particular importância para a China, quando consideramos que tais passagens permitem conectar a China, de forma mais rápida, a três grandes regiões económicas: o Nordeste asiático; a Europa, em particular os Estados da região nórdica; e a América do Norte (Liang & Zhang, 2019).

Assim, encontram-se nesta região, como vimos, três passagens/rotas de elevada importância. A passagem do Nordeste no norte da Rússia, a passagem do Noroeste localizada praticamente integralmente nas águas do Norte do Canadá e a passagem Central que atravessa zonas de alta latitude do Oceano Ártico (Liang & Zhang, 2019).

Destas, a passagem do Nordeste é particularmente importante. Não só por ser provavelmente a de mais fácil navegação, mas fundamentalmente porque, se trata de uma zona rica em recursos naturais, acarretando um elevado valor de desenvolvimento. Bem como se trata de uma região com uma elevada quantidade de portos, estando simultaneamente conectada a linhas de transporte ferroviário (Liang & Zhang, 2019).

Vimos já as vantagens da opção pelas rotas do Ártico, no que diz respeito a aproximar a China dos mercados europeus e norte-americanos. Da mesma forma, a opção pelo desenvolvimento destas rotas, gera também consequências a nível interno.

Destacam-se os efeitos que se podem verificar concretamente a nível do desenvolvimento da economia portuária e de modo geral, do comércio internacional, na parte Oriental da China (Liang & Zhang, 2019). Portos como o de Qingdao, Tianjin e Dalian, podem “*utilizar as rotas marítimas do Ártico para participar na repartição dos recursos do mercado global e cooperar na divisão industrial do traba-*

*lho, impulsionando assim o desenvolvimento industrial e económico das regiões costeiras.” (Liang & Zhang, 2019 p. 65).*

As rotas comerciais do Ártico, de acordo com Liang e Zhang (2019) terão ainda outras consequências marginais no que diz respeito ao posicionamento da China na região do Ártico. Designadamente, irão aumentar o grau de contacto da China com a região. Em segundo lugar, melhorarão o direito de discurso sobre a governança do Ártico. Em terceiro lugar, a China e a Rússia deverão trabalhar em conjunto para o desenvolvimento de uma estratégia para a rota do Norte. Por fim, em quarto lugar, a China deverá procurar liderar o diálogo económico na região.

### **Os novos desafios**

O ano de 2023, marca o 10<sup>o</sup> aniversário daquele que para muitos analistas, tem sido considerado como o mais ambicioso projeto geopolítico do século XXI. Este tem sido um projeto, que desde o seu início se comprometeu com a promoção do comércio, trocas culturais e a interconectividade ao longo de várias rotas.

No entanto, e apesar dos muitos sucessos desta iniciativa, o projeto enfrenta continuamente diversos desafios. Desde as disputas com os seus rivais, passando por desafios económicos, até à retração de vários países face aos avanços chineses, são diversos os desafios.

O receio do desenvolvimento do poder chinês, e como forma a contrabalançar a influência chinesa no Sistema Internacional, vários projetos têm sido lançados para combater a BRI. Destacam-se os seguintes projetos (Guangqiang & Wei, 2019; Guangqiang, 2019 a,b; Jiaxin, 2019 a,b,c,d,e; Jingye, 2019 a,b,c; Siying, 2019 a,b; Zhaoli, 2019) : o Plano da Nova Rota da Seda desenvolvido pelos EUA; a União Económica Euroasiática desenvolvido pela Rússia; o Plano de Parceria para Infraestruturas de Qualidade desenvolvido pelo Japão; o Plano do Projeto Mausam desenvolvido pela Índia; Estratégia do Eixo Marítimo Global desenvolvido pela Indonésia; o Plano de Desenvolvimento do Norte da Austrália desenvolvido pela Austrália; Corredor de transporte de mercadorias

da linha ferroviária Amber desenvolvido pela Polónia; o Corredor Económico do Canal do Suez desenvolvido pelo Egito; o Corredor de transportes Porto de Lamu-Sudão do Sul-Etiópia desenvolvido pelo Quênia; o Plano dois Corredores e um Anel desenvolvido pelo Vietname; o Plano da Estrada das Estepes desenvolvido pela Mongólia; o Plano da Estrada Brilhante desenvolvido pelo Cazaquistão; e a Nova Política de Expansão para o Norte desenvolvida pela Coreia do Sul, são exemplos do confronto com a BRI.

Estas rivalidades são particularmente visíveis no continente africano, onde atores tradicionais como os EUA, França e o Reino Unido, têm vindo a ser progressivamente substituídos por novos atores (Pavia, 2022), entre os quais se destaca evidentemente a China, em função da grande influência que tem vindo a exercer na região por via das iniciativas desenvolvidas pela BRI.

Em segundo lugar, a outrora florescente economia Chinesa, tem vindo nos últimos anos a ver o seu crescimento desacelerar, enquanto as taxas de endividamento aumentam. Justamente por isso têm emergido questões sobre a sustentabilidade da BRI, bem como da capacidade da China para continuar a fazer grandes investimentos em projetos de desenvolvimento de infraestruturas (Kakoti & Singh, 2023; Parkin et al., 2023).

A China tem-se tornado mais cautelosa, a sua nova condição económica levou a que tenha passado a escrutinar melhor os seus investimentos. Muitos projetos foram adiados, outros tantos, foram mesmo suspensos e a própria aceitação de novos investimentos viu-se rodear de um maior escrutínio.

De facto, o desacelerar da economia chinesa e o estagnar de projetos da BRI, coincide com um período no qual muitos dos devedores da China estão a atravessar uma reestruturação da sua dívida, o que inevitavelmente coloca grande pressão sobre um credor como o gigante asiático (Ruwitch, 2023). A atividade global chinesa nos países membros da BRI veio a diminuir em cerca de 40% comparativamente ao seu pico em 2018 (Bloomberg News, 2023).

A recente pandemia veio somar-se aos desafios que a China tem vindo a enfrentar, países já economicamente frágeis em circunstâncias ditas normais, viram-se atirados para uma tempesta-



de perfeita incapazes dar resposta às suas obrigações para com os seus credores, acabando por entrar em incumprimento, como foi o caso da Zâmbia, do Sri Lanka e do Paquistão (Bloomberg News, 2023; Kakoti & Singh, 2023).

Os próprios países parceiros da BRI, parecem mais receosos de cooperar com a China nos projetos de desenvolvimento de infraestruturas, receando cair na famosa armadilha da dívida - assente em empréstimos realizados pela China a países em desenvolvimento e incapazes de repagar a dívida - e acabando assim por ver a sua soberania reduzida e a dependência face à China incrementada (Kakoti & Singh, 2023).

Por fim, enquanto muitos países com economias emergentes oriundos do designado terceiro mundo, têm tentado associar-se à China, como é demonstrativo por exemplo o alargamento dos BRICS (Pavia, 2023), muitos outros Estados, especialmente os que integram o Bloco Ocidental, receando tornar-se excessivamente dependentes da China, têm mantido posições dúbias quanto à sua relação com a China, ou têm mesmo procurado retrair o seu relacionamento com o gigante asiático.

A Itália por exemplo, tem-se questionado sobre as mais valias da BRI. O governo italiano assinou em 2019 um acordo para cooperar com a iniciativa, tornando-se o primeiro membro do G7 a integrar a BRI (Bloomberg News, 2023; Sacks, 2023). Nesse sentido, as importações com origem na China aumentaram, no entanto, as exportações italianas para a China, não verificaram o mesmo efeito.

De acordo com Guido Crosetto, Ministro italiano da Defesa, Itália exportou uma grande quantidade de laranjas para a China, no entanto no mesmo período desde a assinatura do acordo em 2019, a China conseguiu triplicar as suas exportações para a Itália (Bloomberg News, 2023; Sacks, 2023).

Não é difícil perceber o que levou Itália a aderir à BRI. Após ter sofrido três recessões numa única década, o governo italiano desejava por um lado atrair investimento e, por outro lado, expandir as suas exportações no enorme mercado chinês. Também neste mesmo período, um governo populista em Itália, com poucas es-

peranças na União Europeia, considerou mais vantajoso associar-se à BRI (Sacks, 2023).

A realidade tem-se revelado outra, a adesão à BRI não se revelou uma panaceia económica e as dúvidas sobre a permanência na BRI começaram a acumular-se. Meloni, Primeira-Ministra italiana, tem sido bastante vocal sobre aquilo que considera ter sido um crasso erro e sobre a sua vontade de o corrigir (Sacks, 2023).

A angústia e frustração italiana acentua-se quando se verifica que, apesar de ser o único membro do G7 a ter integrado a BRI, não é o Estado europeu com as melhores relações económicas e comerciais com a China (Bloomberg News, 2023; Sacks, 2023).

Adicionalmente, a retração italiana, vem simultaneamente refletir o crescente consenso ocidental de uma visão da China como uma ameaça e não como um parceiro estratégico. Para isto, muito contribuiu o posicionamento chinês no contexto da Guerra da Ucrânia, afastando de si muitos Estados europeus, inclusive da região central e oriental da Europa, tipicamente mais próximos da China através do designado mecanismo de cooperação “17+1” (Sacks, 2023).

## Conclusões

A BRI é sem dúvida uma iniciativa de elevada importância quer para a China, quer para a Ásia, quer para o mundo como um todo. Sendo frequentemente comparada com o Plano Marshall, existem, no entanto, várias diferenças entre as duas, desde logo, como constatamos, a BRI é significativamente mais abrangente, quer em termos geográficos, quer em termos de objetivos a concretizar.

Por outro lado, este é um projeto complexo, amplo e diversificado, constituído por várias rotas comerciais e diversos projetos desenvolvidos sob a forma de novas rotas – *Health Silk Road*, *Cyber Silk Road*, *Space Silk Road* e *Polar Silk Road*. Caracterizando-se assim por uma natureza evolutiva inicialmente caracterizada pelo financiamento de infraestruturas e expandindo-se posteriormente para a conectividade em áreas tecnológicas e sanitárias.

Adicionalmente, verificámos que este é um projeto que suscita tanto entusiasmo como preocupação entre os líderes mundiais. Por um lado, os seus defensores argumentam que esta é uma iniciativa vantajosa, capaz de promover o desenvolvimento global e criar um mundo mais conectado. Por outro lado, os seus críticos entendem que a iniciativa constitui uma forma dissimulada de imperialismo chinês, potencialmente causadora do endividamento dos Estados envolvidos, consequentemente responsável por gerar relações de dependência face à China.

A BRI está fundamentalmente sujeita a três categorias de desafios – geopolíticos, económicos e políticos – por um lado, a iniciativa é vista pelo mundo ocidental como uma ameaça à sua preponderância no Sistema Internacional. Por outro, também outras potências das mais diversas regiões encaram a BRI como um projeto expansionista e nesse sentido, um vasto conjunto de projetos tem sido desenvolvido para contrabalançar a influência chinesa.

A própria conjuntura económica tem vindo a colocar em causa, como referido, a sustentabilidade dos projetos da BRI, sendo a China considerada por muitos, como um credor irresponsável.

Os desafios políticos podem em certa medida derivar dos dois anteriores tipos de desafios. Por um lado, o mundo ocidental tem vindo a trabalhar na construção de um consenso transatlântico face à China, como uma ameaça, começando a assistir-se a um conjunto de Estados europeus, a afastar-se progressivamente da China enquanto parceiro económico preferencial. Por outro lado, muitos Estados têm contraído dívidas incomportáveis para com a China. Dívidas essas que num cenário pós-pandémico conduziram vários desses Estados a entrar em incumprimento para com a China e assim ficando reféns da sua armadilha da dívida e consequentemente ficando com a sua soberania limitada.

### **Referências bibliográficas**

- Ahmed, F., & Lambert, A. (2021). *The Belt and Road initiative: Geopolitical and Geoeconomic Aspects*. New York: Routledge.
- Arase, D. (2021). *The Belt and Road Initiative Enters a Second Phase*.

- Asia Global Online. Consultado a 24 de Outubro de 2023, em <https://www.asiaglobalonline.hku.hk/belt-and-road-initiative-enters-second-phase>.
- Baije, A. (19 de Janeiro de 2017). WHO, China sign pact establishing “health Silk Road.” *ChinaDaily*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em [https://www.chinadaily.com.cn/business/2017wef/2017-01/19/content\\_27993857.htm](https://www.chinadaily.com.cn/business/2017wef/2017-01/19/content_27993857.htm).
- Beeson, M. (2018). China’s bid idea: making sense of the Belt and Road Initiative. *Economic and Political Studies*, 1–3.
- Bloomberg News. (16 de Outubro de 2023). As Xi celebrates 10 years of ‘Belt and Road,’ the ‘Project of the Century’ faces uncertain future. *TIME*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://time.com/6324207/xi-jinping-belt-and-road-initiative-anniversary-forum-future/>.
- Brakman, S., Frankopan, P., Garretsen, H., & Marrewijk, C. V. (2019). The New Silk Roads: an introduction to China’s Belt and Road Initiative. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 12, 3–16.
- Cai, K. G. (2018). The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing’s New Strategy of Geoeconomics and Geopolitics. *Journal of Contemporary China*, 27(114), 831–847.
- Calabrese, J. (2022). *China’s Health Silk Road and the BRI Agenda in the Middle East*. Middle East Institute. Consultado a 24 de Outubro de 2023, em <https://www.mei.edu/publications/chinas-health-silk-road-and-bri-agenda-middle-east>.
- Callaghan, M., & Hubbard, P. (2016). The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road. *China Economic Journal*, 9(2), 116–139.
- Callahan, W. A. (2016). China’s “Asia Dream”: The Belt Road Initiative and the new regional order. *Asian Journal of Comparative Politics*, 1–18.
- Chase, M. S. (2019). The Space and Cyberspace Components of the Belt and Road Initiative. In N. Rolland (Ed.), *Securing the Belt and Road Initiative: China’s Evolving Military Engagement Along the Silk Roads* (pp. 19–32). Seattle: The National Bureau of Asian Research.

- Cheney, C. (26 de Setembro de 2019). China's digital silk Road: strategic technological competition and exporting political illiberalism. *Council on Foreign Relations*. Consultado a 25 de Outubro de 2023, em <https://www.cfr.org/blog/chinas-digital-silk-road-strategic-technological-competition-and-exporting-political>.
- Colombo, F. G. (2020). O Asian Infrastructure Bank enquanto elemento financiador da Belt and Road Initiative: demonstraco de capacidade chinesa de prover bens públicos no sistema internacional. *Daxiyangguo*, 25, 3–21.
- Council on Foreign Relations. (s.d.). *Assessing China's Digital Silk Road Initiative: A Transformative Approach to Technology Financing or a Danger to Freedoms?* Consultado a 25 de Outubro de 2023, em <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/>.
- Du, M. M. (2016). China's "One Belt, One Road" Initiative: Context, Focus, Institutions and Implications. *The Chinese Journal of Global Governance*, 2, 30–43.
- Ghiasy, R., & Krishnamurthy, R. (13 de Abril de 2021). *China's digital Silk Road and the global Digital Order*. *The Diplomat*. Consultado a 25 de Outubro de 2023, em <https://thediplomat.com/2021/04/chinas-digital-silk-road-and-the-global-digital-order/>.
- Greene, R., & Triolo, P. (8 de Maio de 2020). *Will China Control the Global Internet Via its Digital Silk Road?* Carnegie Endowment for International Peace. Consultado a 25 de Outubro de 2023, em <https://carnegieendowment.org/2020/05/08/will-china-control-global-internet-via-its-digital-silk-road-pub-81857>.
- Guangqiang, T. (2019a). Steppe Road Plan (Mongolia). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 554–558). New York: Routledge.
- Guangqiang, T. (2019b). Suez Canal Economic Corridor (Egypt). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 540–543). New York: Routledge.
- Guangqiang, T., & Wei, L. (2019). Eurasian Economic Union (Russia). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 512–516). New York: Routledge.

- Hemmings, J. (2020). Reconstructing Order: The Geopolitical Risks in China's Digital Silk Road. *Asia Policy*, 27(1), 5–21.
- Huang, Y. (2022). *The American Journal of Public Health (AJPH) from the American Public Health Association (APHA) publications*. American Journal of Public Health. Consultado a 24 de Outubro de 2023, em <https://ajph.aphapublications.org/doi/10.2105/AJPH.2021.306647>.
- Jiixin, P. (2019a). Amber Railway Freight Corridor (Poland). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 535–539). New York: Routledge.
- Jiixin, P. (2019b). Bright Road Plan (Kazakhstan). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 559–563). New York: Routledge.
- Jiixin, P. (2019c). Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transportation Corridor (Kenya). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 544–548). New York: Routledge.
- Jiixin, P. (2019d). New Northward Expansion Policy (South Korea). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 564–568). New York: Routledge.
- Jiixin, P. (2019e). Northern Australia Development Plan (Australia). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 530–534). New York: Routledge.
- Jie, Y. (2017). China's one belt, one road: a reality check. *LSE Ideas*, 17(3).
- Jingye, L. (2019a). Global Maritime Axis Strategy (Indonesia). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 526–529). New York: Routledge.
- Jingye, L. (2019b). Quality Infrastructure Partnership Plan. In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 517–520). New York: Routledge.
- Jingye, L. (2019c). Two-Corridor and One-ring plan (Vietnam). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 549–553). New York: Routledge.
- Joshua, J. (2019). *The Belt and Road Initiative and the Global Economy*:

- Volume I – Trade and Economic Development*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Kakoti, A. R., & Singh, G. (29 de Abril de 2023). Belt and Road Initiative (BRI): Challenges and future prospects. *Hindustan Times*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://www.hindustantimes.com/ht-insight/economy/belt-and-road-initiative-bri-challenges-and-future-prospects-101682752056708.html>.
- Khan, S., & Liu, G. (2019). The China–Pakistan Economic Corridor (CPEC): challenges and prospects. *Area Development and Policy*, 4(4), 466–473.
- Liang, H., & Zhang, Y. (2019). *The Theoretical System of Belt and Road initiative*. Gateway East Singapore: Springer.
- Long, J. (2020). Post-Pandemic Cooperation between China and Central and Eastern Europe. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 06(02), 165–180.
- Magnus, G. (27 de Maio de 2015). China’s great economic journey takes it on to a new Silk Road. *The Times*. Consultado a 24 de Outubro de 2023, em <https://www.thetimes.co.uk/article/chinas-great-economic-journey-takes-it-on-to-a-new-silk-road-03ssdbtkxjc>.
- Moss, T. (28 de Dezembro de 2016). China’s ‘One Belt, One Road’ takes to space. *The Wall Street Journal*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://www.wsj.com/articles/BL-CJB-29694>.
- Parkin, B., Kynge, J., & Leahy, J. (22 de Outubro de 2023). Ten years of China’s Belt and Road: what has \$1tn achieved? *Financial Times*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://www.ft.com/content/83501dd5-fe6d-4169-9d83-28a8cf46e681>.
- Pavia, J. F. L. Z. (26 de Abril de 2022). The “Middle Empire” strikes back: China in Africa. *Sciences Po Grenoble*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://blog.sciencespo-grenoble.fr/index.php/2022/04/26/the-middle-empire-strikes-back-china-in-africa/>.
- Pavia, J. F. L. Z. (2023). O alargamento dos BRICS: como um acrónimo inventado por uma instituição financeira Ocidental pode tornar-se um desafio. *Lusíada. Política Internacional E Segurança*, 23–24, 11–20.

- Pekkanen, S. M. (26 de Maio de 2017). China's Ambitions Fly High: "One Belt, One Road" To Extend Into Space. *Forbes*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://www.forbes.com/sites/saadiampekkannen/2017/05/26/chinas-ambitions-fly-high-one-belt-one-road-to-extend-into-space/>.
- Rowedder, S. (2020). Railroading land-linked Laos: China's regional profits, Laos' domestic costs? *Eurasian Geography and Economics*, 61(2), 152-161.
- Rudolf, M. (2021). *China's Health Diplomacy during Covid19 - The Belt and Road Initiative (BRI) in Action*. SWP. Consultado a 24 de Janeiro de 2023, em <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2021C09/>.
- Ruwitch, J. (17 de Outubro de 2023). As China's Belt and Road project turns 10, it's about more than just development. *NPR*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://www.npr.org/2023/10/17/1206059710/china-belt-road-initiative-development-10-years>.
- Sacks, D. (3 de Agosto de 2023). Why is Italy withdrawing from China's belt and road initiative? *Council on Foreign Relations*. Consultado a 27 de Outubro de 2023, em <https://www.cfr.org/blog/why-italy-withdrawing-chinas-belt-and-road-initiative>.
- Shang, H. (2019). *The Belt and Road Initiative: Key Concepts*. Gateway East Singapore: Springer.
- Siyong, W. (2019). Nex Silk Road Plan (USA). In F. Cai, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *Routledge Handbook Of The Belt And Road* (pp. 508-511). New York: Routledge.
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (7 de Junho de 2020). *Fighting COVID-19: China in Action*. Consultado a 28 de Outubro de 2023, em [http://english.scio.gov.cn/whitepapers/2020-06/07/content\\_76135269.htm](http://english.scio.gov.cn/whitepapers/2020-06/07/content_76135269.htm).
- Ye, M. (2020). *The Belt Road and Beyond: State-Mobilized Globalization in China: 1998-2018*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Yizhi, W. (2015). The Belt and Road Initiative is by no Means the Chinese Version of the Marshall Plan. *Qiu Shi*, 12.
- Yongnian, Z., & Chi, Z. (2018). The Belt and Road Initiative and China's Grand Diplomacy. *China and the World: Ancient and Modern Silk Road*, 1(3), 1-26.



- Yu, H. (2017). Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 1-16.
- Zhang, S. G. (1999). China traditional and revolutionary heritage. In K. Booth & R. Trood (Eds.), *Strategic Cultures in the Asia-Pacific Region* (pp. 29-50). London: Palgrave Macmillan.
- Zhaoli, L. (2019). Project Mausam Plan (India). In C. Fang, P. Nolan, & W. Linggui (Eds.), *The Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 521-525). New York: Routledge.
- Zhou, A. (29 de Março de 2012). 'Health Silk Road' Gives the BRI a Rebranding. The China Guys. Consultado a 28 de Outubro de 2023, em <https://thechinaguys.com/health-silk-road-gives-the-bri-a-rebranding/>.