

Índice

Introdução: O Grande Mapa da Humanidade	9
1. O Que É o Corredor e Rota?	17
2. As Peças do Puzzle	45
3. O Corredor e Rota e a Economia Mundial	79
4. O Corredor e Rota e a Política Mundial	111
5. O Mundo após o Corredor e Rota	153
Notas	197

O QUE É O CORREDOR E ROTA?

Em 2015, começaram a chegar às capitais da Europa ecos de que a República Popular da China lançara uma nova e ambiciosa iniciativa, um projeto nacional, talvez do género da Missão Espacial Apollo, da NASA. Cognominada a “nova Rota da Seda”, consistia numa série de caminhos de ferro atravessando as estepes da Ásia Central, ligando a China e a Europa. Os camelos estavam a ser substituídos por comboios, mas houve muito quem se apressasse a assinalar que as ferrovias já tinham sido suplantadas por gigantes navios porta-contentores como forma principal de transportar mercadorias no mundo.

Se a China procurasse alargar e modernizar infraestruturas portuárias nos oceanos Pacífico e Índico, isso faria sentido do ponto de vista económico, mas não seria propriamente revolucionário. Por outro lado, se o verdadeiro ponto fulcral da iniciativa fosse a sua componente terrestre e se o objetivo fosse substituir o transporte de mercadorias marítimo por uma rede de estradas e ferrovias que atravessasse as estepes, os desertos e as montanhas da Ásia Central, esse projeto seria, de facto, uma revolução — mas uma revolução sem qualquer viabilidade económica. O transporte ferroviário, embora mais rápido do que o marítimo, será sempre consideravelmente mais caro e, seja como for, poucos economistas acreditam que os estrangulamentos nos transportes representam um obstáculo sério à expansão do comércio mundial. Nas palavras do *Financial Times*,

em 2016: “Apesar das elevadas ambições, a viabilidade económica da nova Rota da Seda não está comprovada. Os peritos do setor afirmam que todo o transporte ferroviário proveniente da China com rumo ao ocidente é avultadamente subsidiado por governos locais e regionais, desejosos de dar o seu contributo à nova Rota da Seda.”¹

Acolhida fora da China através do prisma deformador do romantismo que associamos à Rota da Seda, a ideia daquilo que veio a ser conhecido por Corredor e Rota rapidamente adquiriu uma carga mística considerável. Os observadores da China perguntaram-se qual poderia ser o objetivo desse projeto novo e enorme, o que se esconderia por detrás das declarações oficiais e por que motivo Pequim lançava uma iniciativa política gigante cuja fundamentação económica continua a ser, na melhor das hipóteses, duvidosa. Seria uma estratégia de *marketing*? Seria um investimento no turismo, visando substituir a ferrovia transiberiana e abrir as cidades visitadas por Marco Polo ao viajante contemporâneo? Ou residia a explicação nos misteriosos princípios dessa velha disciplina, a geopolítica? Apesar da perplexidade, as reações foram predominantemente positivas. A União Europeia, em especial, viu na iniciativa algo semelhante às suas próprias ideias sobre conectividade e sobre os efeitos secundários benéficos das infraestruturas de transporte.

Em visita a Pequim nesse ano, ouvi uma história diferente. Dentro de fronteiras, a iniciativa não se chamava “Nova Rota da Seda”, mas sim “Um Corredor, uma Rota”. O âmbito deste projeto era tão alargado que o prazo para a sua conclusão tinha sido fixado a mais de trinta anos, devendo a primeira fase do projeto ser concluída até 2021 e o todo terminado até 2049. Ninguém tinha grande interesse nos tais comboios transcontinentais, a não ser enquanto oportunidades de *marketing*: como o primeiro documento estratégico da iniciativa claramente afirmava, “devemos cultivar a marca dos comboios de mercadorias entre a China e a Europa”. Os primeiros resultados da iniciativa eram medidos mais pelos parques industriais que estavam a ser lançados e pelos gigantescos portos cuja construção ou renovação atrairiam milhares de milhões em investimento. Um sistema interligado de infraestruturas de transportes, de energia e digitais evoluiria gradualmente até gerar polos industriais e zonas de comércio livre e, em seguida, um corredor económico que abrangesse

se os setores da construção, logística, energia, manufatura, agricultura e turismo, culminando no nascimento de um vasto mercado comum eurasiático. Isto é sobre comércio, não comboios.

Desde que o Presidente Xi Jinping anunciara o plano, pouco mais de dois anos antes, toda a gente arregaçara as mangas. Estavam a ser publicados livros, tinham sido criados grupos de reflexão sobre a iniciativa, reformulados programas curriculares, organizadas exposições em centenas de cidades e uma alma empreendedora criara um serviço de encontros para apresentar mulheres ucranianas a homens chineses, “como parte do Corredor e Rota”. A iniciativa estava rapidamente a tornar-se uma marca bem conhecida. Ela aliava a velha sabedoria taoista a cintilantes cidades tecnológicas pós-modernas, associando o passado e o futuro numa cadeia ininterrupta de desenvolvimento histórico. As táticas e estratégias tinham sido entregues a generais. Soldados e missionários estavam a ser arregimentados para levar este novo evangelho aos quatro cantos da Terra. O mundo nunca mais seria o mesmo.

Passaram-se mais três anos e o Corredor e Rota continuou a avolumar-se na nossa imaginação. Na Europa e nos Estados Unidos, deixou de ser visto como uma bizarra e engraçada ressurreição da antiga Rota da Seda. Os debates sobre a iniciativa eram agora muito mais virados para o futuro. A China emergiu como ameaça a uma ordem mundial ocidental assente em regras, e o Corredor e Rota é agora frequentemente descrito como um punhal apontado ao coração das nossas economias e sociedades. Após um período de silêncio seguido de apreensão, os governos alemão e francês pronunciaram-se contra as intenções hegemónicas do projeto. Nos Estados Unidos, a política da Casa Branca para com a China continua centrada noutras questões mais urgentes, mas o antigo chefe da política externa, o Secretário de Estado Rex Tillerson, já por várias vezes descreveu o Corredor e Rota como um pacto faustiano nos termos do qual os países sacrificam a sua independência em troca de empréstimos baratos. Na Índia, grande parte dos profissionais das relações externas aflige-se com a ideia de se verem rodeados pela esfera chinesa. Para muitos comentadores no Sul e Sudeste Asiáticos, o Corredor e Rota é um projeto de expansionismo chinês com um elemento militar mal dissimulado, que permite à China construir

portos de utilização dupla onde possa ancorar os seus navios mercantes, mas também os militares, e abrir as suas primeiras bases em países estrangeiros, como o Djibouti e — mais cedo ou mais tarde, certamente — o Paquistão e o Sri Lanka. Isto é sobre tanques, não comboios.

Em maio de 2017, a China reuniu cerca de trinta líderes nacionais numa cimeira inaugural de apresentação do conceito Corredor e Rota ao resto do mundo. A iniciativa foi promovida no estrangeiro através de investidas em programas e entrevistas televisivos, cobertura exaustiva nos jornais, vídeos musicais e até histórias para crianças. O Corredor e Rota tornou-se no principal assunto na maioria dos meios de comunicação social internacionais e muita gente na Europa e nos Estados Unidos ouviu falar da ideia pela primeira vez.

Talvez não seja de admirar que estes primeiros momentos de fama internacional tenham sido marcados também por uma expressão muito pública das dificuldades e da oposição com que o projeto se depara. Apenas um dia antes do evento, a Índia anunciou que não participaria, explicando que, na sua forma atual, o Corredor e Rota criaria encargos de dívida insustentáveis e ignorava preocupações fundamentais da Índia em relação à soberania e integridade territorial. Vários países europeus manifestaram o seu apoio geral à iniciativa, mas, surpreendentemente, declinaram assinar uma declaração comercial importante que a liderança chinesa esperara conseguir durante o fórum. Disse-se que esta relutância vinha de preocupações quanto à transparência da contratação pública — que é sempre uma prioridade da União Europeia nas suas relações externas —, mas estava também ligada às tentativas chinesas de aumentar a sua influência em certas partes da Europa.

A China está rapidamente a assumir um papel central na política mundial. De repente, qualquer acontecimento mundial tem um prisma chinês, quer se trate do aumento da instabilidade nos Balcãs, de um golpe de Estado no Zimbabué, da política interna na Austrália ou das eleições intercalares nos Estados Unidos. A tradicional opacidade da política e do Estado chineses foi, em tempos, um escudo útil, uma forma de permanecer longe da ribalta. Hoje, é uma forma de aumentar o alcance da China: o facto de sabermos tão pouco sobre o que este país está a fazer parece mostrar que ele está presente em

toda a parte. Como afirma Howard French no seu recente livro, a Ásia Oriental e o Pacífico Ocidental parecem-se cada vez menos com um espaço configurado para as necessidades e objetivos do Ocidente e, como num regresso ao passado, cada vez mais com o mundo que, durante um breve período, foi dominado pela China, do final do século XII até ao início do século XVI. A China já é o maior parceiro comercial de quase todos os países desta parte do mundo e — salvo uma guerra aberta com os Estados Unidos — o seu exército está rapidamente a adquirir superioridade em toda a região.²

Novos choques, novas histórias, novos mapas mentais. O mundo após o Corredor e Rota nunca mais voltará ao que era dantes. Mais do que qualquer outro projeto, este simboliza uma nova fase na ascensão da China: o momento em que a China assume o seu papel enquanto nova superpotência, capaz de refazer a economia mundial e de atrair outros países para a sua órbita económica e modelo ideológico. Assim, o Corredor e Rota apresenta-nos a nova China de forma concreta e vívida. Mas a sua lógica e estrutura são também uma evolução natural, quase inevitável, da recente trajetória do desenvolvimento da China, não podendo ser entendida fora desse contexto. O Corredor e Rota não surgiu do solo já completamente formado, pronto a conquistar o mundo. Tem uma História, ou melhor, uma história, e é nela que devemos começar a nossa exploração.

* * *

Quando a China enveredou pela revolucionária via de “reforma e abertura”, sob a liderança Deng Xiaoping, a política externa chinesa teve de se adaptar à nova ênfase dada ao desenvolvimento económico. A possibilidade, sempre presente com Mao, de uma futura guerra com a União Soviética ou os Estados Unidos perdeu-se de vista. O principal feito político de Deng foi convencer o Partido Comunista Chinês de que os interesses nacionais do país residiam agora no desenvolvimento de relações pacíficas, até amigáveis, com o mundo capitalista. Mao procurara operar revoluções dentro e fora de fronteiras. Os objetivos de Deng eram mais terra a terra: fazer da China um país poderoso, próspero e respeitado. Conforme explicou em 1978, após a morte de Mao, a China teve de superar a sua relutância

em aprender com os países desenvolvidos. Para operar a mais completa modernização da sua economia e sociedade, os chineses tiveram de aproveitar contributos da ciência, da tecnologia, das capacidades de gestão e do capital físico das economias capitalistas avançadas. Isto explica, em última análise, por que motivo a parceria da China com os Estados Unidos contra a União Soviética continuaria durante toda a Guerra Fria e depois desta. Uma espécie de entendimento — nunca muito profundo, mas que oferecia a contínua promessa de uma convergência futura — que criou um ambiente favorável ao crescimento explosivo da economia chinesa ao longo destas três décadas.³

A dado momento, durante os seus primeiros esforços de modernização da economia chinesa, Deng apoiara a conclusão do Ministério dos Transportes de que a China não estava ainda preparada para construir grandes navios mercantes e que, a curto prazo, para impulsionar o comércio, teria de os adquirir no estrangeiro. Jiang Qing, a última mulher de Mao e figura de proa do Bando dos Quatro, planeava justamente concentrar em si o poder e viu aí uma oportunidade para enfraquecer Deng, argumentando publicamente que este estava a desperdiçar o dinheiro do país com a aquisição de navios e que a sua atuação demonstrava a mentalidade de um agente económico estrangeiro que venerava o que vinha de fora. Os navios feitos na China, escreveu ela, eram igualmente bons.⁴ Este episódio é um bom exemplo da resistência interna que Deng teve de enfrentar e superar para implementar um programa de modernização ambicioso. A sua decisão de normalizar as relações com os Estados Unidos enquanto Washington continuava a vender armas a Taiwan foi uma das mais difíceis e mais importantes da sua vida política, uma decisão determinada pela sua convicção de longa data de que a única forma de acelerar a modernização da China era através do acesso às avultadas reservas de capital e de tecnologia do Ocidente. Aos poucos, esta estratégia começou a dar resultados. Em 1980, a China foi aceite no Banco Mundial e no Fundo Monetário Internacional. No mesmo ano, as suas exportações passaram a gozar da tarifa aplicada aos países com estatuto de Nação Mais Favorecida, algo que continuava a ser negado à União Soviética e que esteve na origem do crescimento vertiginoso das exportações chinesas para os Estados