

# REVITALIZAÇÃO DA ROTA DA SEDA MARÍTIMA COM BASE NAS IMPLICAÇÕES DE SEGURANÇA E NA COOPERAÇÃO

Haedar Akib<sup>1</sup>  
Lutfi Syaefullah<sup>2</sup>  
Hamsu Abdul Gani<sup>3</sup>

## Introdução:

O conceito de “Rota da Seda Marítima” emergiu pela primeira vez durante a primeira viagem do Presidente Xi Jinping ao Sudeste Asiático em outubro de 2013. A proposta foi levantada durante o discurso ao parlamento indonésio, no qual ele pediu uma maior cooperação marítima entre a China e os países da ASEAN (Associação de Nações do Sudeste Asiático), de tal forma que a “rota da seda marítima” teria tanto componentes diplomáticos, quanto componentes econômicos (Tiezzi 2014; Odubajo 2017). De acordo com o Presidente Xi Jinping, para construir a nova “rota da seda marítima”, a China fortalecerá a cooperação marítima com os países da ASEAN “para fazer bom uso do Fundo de Cooperação Marítima China-ASEAN criado pelo governo chinês” (Jiao e Yunbi 2013). Em novembro de 2014, o Presidente Chinês Xi Jinping anunciou planos para criar um fundo de desenvolvimento de 40 bilhões de dólares, que ajudaria a financiar os planos da China de desenvolver a Nova Rota da Seda e a Rota da Seda Marítima (Xinhua 2013). Em março de 2015, a China emitiu o documento intitulado Visão e Ações sobre a Construção Conjunta do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século 21 (Tracy et al. 2017; Kong 2015; Summers 2016; Dunford e Liu 2019). A Rota da Seda Marítima do Século 21 é projetada para ir da costa da China à Europa através do Mar do Sul da China e do Oceano Índico em uma

---

1 Professor da Universitas Negeri Makassar, Indonésia.

2 Membro da Marinha Nacional do Exército (TNI) da República da Indonésia.

3 Professor da Universitas Negeri Makassar, Indonésia.

rota, e da costa da China através do Mar do Sul da China ao Pacífico Sul na outra (Kong 2015; Tracy et al. 2017). Nesse sentido, existem duas rotas da seda marítimas.

Este artigo tentará investigar os aspectos de segurança, como etapa seguinte da cooperação econômica (Pereira 2013), ao longo da primeira rota da Rota da Seda Marítima através do Mar do Sul da China e do Oceano Índico. Esta rota pode ser dividida em quatro caminhos. O primeiro caminho é o Mar do Sul da China, o Estreito de Malaca se estabelece como o segundo caminho, o terceiro caminho é através do Oceano Índico até os portos da Índia e o caminho adicional é como uma árvore ramificada da rota principal em direção aos portos da ASEAN como o quarto caminho. Esses caminhos da rota da seda marítima podem tocar a segurança nacional e regional no Mar do Sul da China, no Sudeste Asiático e no Oceano Índico também. Este artigo tem como objetivo discutir as implicações de segurança e cooperação do cinturão econômico da Rota da Seda Marítima (MSR) da China através dos países da ASEAN.

## Visão Geral da Relação China-ASEAN

A China pratica uma diplomacia dual na relação China-ASEAN. A diplomacia de primeira linha é a cooperação entre a China e a ASEAN como uma organização, enquanto que a diplomacia de segunda linha é a cooperação bilateral entre a China e cada Estado membro. Na Cúpula do Leste Asiático de 2014, em Nay Pyi Taw, Mianmar, o primeiro-ministro chinês Li Keqiang enfatizou que “as duas rodas dos campos político e securitário e do campo econômico devem avançar ao mesmo tempo” (Keping 2009; Barton 2017; Yang e Li 2016).

**Relação China - ASEAN.** A Associação de Nações do Sudeste Asiático e a República Popular da China assinaram a Parceria Estratégica para a Paz e Prosperidade na Sétima Cúpula ASEAN-China em 8 de outubro de 2003 em Bali, Indonésia. O Plano de Ação foi formulado para servir como o “plano mestre” para aprofundar e ampliar as relações e a cooperação ASEAN-China de uma maneira abrangente e mutuamente benéfica para os cinco anos subsequentes (2005-2010), tendo como objetivo fortalecer a parceria estratégica para a paz, o desenvolvimento e a prosperidade da região e desempenhando um papel proativo para aproveitar as oportunidades e enfrentar os desafios do novo milênio. Este Plano de Ação também apoiou a implementação da Declaração da ASEAN Concord II, assinada em Bali em 7 de outubro de 2003, levando a uma Comunidade ASEAN. À luz do exposto

acima, a ASEAN e a China irão prosseguir com as seguintes ações e medidas conjuntas: Cooperação Política e de Segurança, Cooperação Econômica, Cooperação Funcional, Cooperação em Fóruns Internacionais e Regionais, Financiamento e Arranjos Institucionais (Secretariat 2015). Por meio desta Parceria Estratégica para a Paz e Prosperidade e, em seguida, continuando com os documentos do Plano de Ação, é indicado que a China e a ASEAN promoveram um relacionamento mais estreito. Na cooperação econômica, a ALCAC (Área de Livre Comércio entre a Associação de Nações do Sudeste Asiático e a China) foi formalmente lançada em 10 de janeiro de 2010. Alcançou US\$ 292,78 bilhões em 2010, tornando a ASEAN o terceiro maior parceiro comercial da China e a China o terceiro maior parceiro da ASEAN (Jiang, Chen, e Wang 2019; Greenwald 2006; Chin e Stubbs 2011; Irshad e Xin 2014).

*Relação Bilateral China - Estados Membros da ASEAN.* Embora existam disputas em curso no Mar do Sul da China entre a China e alguns dos Estados membros da ASEAN, a China e esses Estados membros da ASEAN também estabeleceram boas relações bilaterais em muitos aspectos. No entanto, se houver problemas ao longo do caminho da cooperação, serão estabelecidos diálogos securitários para manter a segurança e a estabilidade. Os esforços da China para resolver disputas territoriais e jurisdicionais com países vizinhos estão de acordo com o princípio de “colocar de lado as disputas e buscar o desenvolvimento comum” (Fravel 2011; Buzan 2014).

*A Conectividade ASEAN.* Em anos recentes, a ASEAN propôs a Conectividade ASEAN para melhorar as relações entre os povos da ASEAN. Essa Conectividade ASEAN é similar a uma versão modificada da rota de conexão do Velho Sudeste Asiático. Desde os tempos antigos, os povos do Sudeste Asiático se engajaram em negócios, relações imperiais e influências por meio de rotas terrestres e marítimas. A rota marítima da rota de conexão do Velho Sudeste Asiático inclui o Mar do Sul da China e o Estreito de Malaca. A Conectividade ASEAN está ajudando a acelerar o estabelecimento da Comunidade ASEAN até 2015. O Plano Mestre de Conectividade ASEAN foi adotado pelos líderes da ASEAN em outubro de 2010 (Greenwald 2006; Chin e Stubbs 2011). A Conectividade ASEAN objetiva conectar a ASEAN por meio do desenvolvimento de infraestrutura física aprimorada (conectividade física), instituições efetivas, mecanismos e processos (conectividade institucional), emponderando pessoas ou conectividade de pessoa a pessoa. Por meio de uma Conectividade ASEAN aprimorada, as redes de produção e distribuição na região da ASEAN serão aprofundadas, ampliadas e se tornarão mais enraizadas no Leste Asiático e na economia global (Secretariado 2011). O suporte para o Plano Mestre da ASEAN para Conectividade (AMPC) como

um todo e a rede ASEAN RO-RO (Roll On-Roll Off) (ARN) em particular permitirá que a China ganhe não apenas investimentos, mas também a boa vontade de seus vizinhos (Solmecke 2016; Lu e Cai 2018).

*A Rota e os Destinos Portuários da Rota da Seda Marítima.* A rota marítima foi aberta pelo imperador Han Wudi (reinou de 140 a.C. a 87 a.C.) para fornecer acesso ao Império Romano através da Índia. Ela marcou a primeira rota oceânica e também a rota comercial marítima mais antiga do mundo. Isso permitiu à China buscar ativamente mercados no exterior e estabelecer relações de comércio exterior e lançou as bases para o desenvolvimento da Rota da Seda Marítima (Blanchard e Flint 2017; Zhang 2017; Len 2015). A história da rota da seda remonta ao século 15, quando os chineses construíram pela primeira vez a Rota da Seda, a mais antiga rota marítima de comércio de seda que existia entre a China e a costa do Golfo Pérsico e o Mar Vermelho, incluindo Kuilong na península indiana, Sumatra, Ilha Orr e a costa do Golfo do Sião e do Vietnã (McLaughlin 2010).

A nova “rota da seda marítima” é uma tentativa de reformulação da imagem da China. Agora o conceito foi oficialmente estendido. Há duas premissas para a revitalização da Rota da Seda Marítima, seja uma passagem exclusiva ou apenas uma passagem comum. Outra suposição é se ela manterá a rota antiga e as destinações portuárias ou usará uma rota modificada. Se a revitalização for exclusiva, pode ser um problema, pois retrata uma intenção hegemônica que contradiz a política externa da China. Se for um comércio comum como a cooperação comercial agora existente entre a China e outros países, pode ser melhor aprimorado em muitos aspectos. Se a revitalização for para manter a rota antiga e as destinações portuárias, isso pode limitar as atividades comerciais. A ASEAN designou 47 portos como os principais portos da rede de transporte trans-ASEAN (Secretariat 2011). Isso poderia afetar as novas destinações portuárias da nova rota da seda marítima. Portanto, a melhor solução poderia ser modificar de acordo com a tendência e os novos portos dos países de destino, em vez de manter os antigos portos da rota marítima da seda.

## **Segurança ao Longo da Rota da Seda Marítima**

Em geral, quando nós falamos de segurança marítima, pelo menos ela tratará de pirataria e assaltos à mão armada e também de pequenos furtos no mar (ameaças não tradicionais no mar), da segurança da navegação (a segurança da navegação ao longo do estreito pode abranger, entre outras coisas: ajudas navegacionais, visibilidade, profundidade, densidade de tráfego

e cruzamentos de embarcações, embarcações de pesca, esquema de separação de tráfego e serviço de tráfego de embarcações) e da liberdade de navegação (Karma, Shukry e Woon 1998). A palavra 'liberdade de navegação' é usada na UNCLOS 1982 no artigo 87 como parte da liberdade de alto mar, bem como no artigo 58 (Geng 2012) na zona econômica exclusiva e no artigo 38 como parte do direito de passagem de trânsito em estreitos usados para navegação internacional.

**Ameaças de Segurança Não Tradicionais.** Junto com a primeira MSR, houve alguns incidentes relacionados a ameaças não tradicionais no mar. De acordo com o Dr. Same Bateman, ocorreram apenas 4 incidentes de pirataria no Mar do Sul da China e no Estreito de Malaca - um total de 4 incidentes de assalto à mão armada ocorreram em 2013 (Bateman, Gamage e Chan 2017). Porém, alguns pequenos furtos podem ter ocorrido em alguns portos de países da ASEAN.

**Segurança da Navegação.** Nos Estreitos de Malaca e de Singapura, uma pesquisa realizada revelou que, na opinião dos navegadores, os principais perigos para a navegação nos Estreitos eram: Densidade de Tráfego (29 por cento), Águas Rasas (26 por cento), Barcos Pesqueiros (24 por cento), Indisponibilidade de VTS (12 por cento), Falta de cobertura de TSS (6 por cento) e Outro (3 por cento), mas todos concordaram que a densidade do tráfego dentro dos Estreitos é maior ou mais densa do que os estreitos com outras vias navegáveis em mais de 70 por cento. Portanto, os Estreitos são considerados dois dos estreitos mais perigosos do mundo (Karma, Shukry e Woon 1998).

Como o Mar do Sul da China e o Oceano Índico são vastos e possuem águas profundas, a segurança da navegação, em geral, não é a maior preocupação a esse respeito. Adicionalmente, em geral, os canais para os portos da ASEAN contam com boas assistências à navegação para entrada e saída de embarcações.

**Liberdade de Navegação.** No artigo 39, a UNCLOS (Geng 2012) afirma que os navios e aeronaves, durante o exercício do direito de trânsito de passagem, entre outras coisas, devem proceder sem demora, abster-se de qualquer ameaça ou uso de força contra a soberania, integridade territorial ou independência política dos Estados na fronteira com o estreito. Além disso, no artigo 59 da UNCLOS afirma que nos casos em que esta Convenção não atribui direitos ou jurisdição ao Estado costeiro ou outros Estados dentro da zona econômica exclusiva e surge um conflito entre os interesses do Estado costeiro e qualquer outro Estado ou Estados, o conflito deve ser resolvido com base na equidade e à luz de todas as circunstâncias relevantes, levando em conta a respectiva importância dos interesses envolvidos das partes, assim

como da comunidade internacional em seu conjunto.

Embora existam disputas sobre a delimitação da fronteira marítima entre os Estados litorâneos adjacentes ao Estreito de Malaca, os principais caminhos da ASEAN e o tratado de amenidade da ASEAN garantem a liberdade de navegação ao longo do Estreito de Malaca. Previamente na resolução de problemas, eles tomaram medidas de negociações de Governo para Governo e acordos na Corte Internacional de Justiça (CIJ) sem impactar a segurança marítima ao longo do estreito (Leifer 1996). Mais de 200 navios passam pelo estreito diariamente e isso dá uma movimentação anual de aproximadamente 70.000 navios, transportando 80% do petróleo transportado para o Nordeste da Ásia, assim como um terço dos produtos comercializados no mundo, incluindo manufaturas chinesas, café indonésio, etc. (Qu e Meng 2012) e também há disputas no Mar do Sul da China, além do acordo pacífico ser um processo em andamento. Mais da metade dos super-petroleiros e das frotas comerciais do mundo (medidos em tonelagem), ou mais de 40.000 navios diversos, passam pelo Mar do Sul da China anualmente (Yaodong e Shicheng 2014).

## Cooperação de Segurança Existente Ao Longo da Rota

*Cooperação de Segurança Marítima Regional e Bilateral da ASEAN.* Cada país deve proteger sua área marítima. Os Estados membros da ASEAN podem proteger suas águas com seu poder marítimo conduzindo muitas operações marítimas e posicionando navios de guerra ao longo de suas águas territoriais e Zonas Econômicas Exclusivas (ZEEs). Quando as águas fazem fronteira com as águas dos países vizinhos, eles estabeleceram uma patrulha coordenada bilateral (Damayanti 2017). Essas atividades indicam que a segurança ao longo da MSR proposta já teria sido cuidada pelos respectivos países. Nos estreitos de Malaca e Singapura, também há cooperação marítima regional. O Comitê de Coordenação Conjunta das Patrulhas do Estreito de Malaca (MSP-JCC) estabelecido em 2006 funciona como o canal de comunicação e coordenação para todas as atividades e questões sobre assuntos de segurança do Estreito de Malaca e do Estreito de Singapura pela Indonésia, Malásia, Singapura e Tailândia. O MSPJCC executa as coordenadas Patrulhas Marítimas do Estreito de Malaca (MSSP), Eye in the Sky (EiS), como patrulhas aéreas marítimas combinadas e grupo de intercâmbio inteligente (IEG). Os ministros da Defesa de dezessete países, incluindo os Estados Unidos, China, Índia, Japão e os Estados da ASEAN que participaram do quarto diálogo de Shangri-La em Singapura em 2005, concordaram com os seguintes três princípios básicos

para a cooperação multilateral de segurança no Estreito de Malaca, que em alguns lugares se desviam das disposições da UNCLOS: 1) A responsabilidade primária pela segurança de todo o território marítimo do Estreito de Malaca, mesmo fora dos limites territoriais, permanece com os três Estados litorâneos. 2) A comunidade internacional e os Estados usuários cumprem um papel de apoio com base na consulta aos Estados litorâneos. Isso inclui apoio financeiro e material, medidas de construção de capacitação, troca de informações e exercícios conjuntos de antipirataria, mas não a condução ativa de medidas de segurança por atores externos. 3) Toda cooperação multilateral deve ser compatível com o Direito Internacional do Mar, e a soberania dos três Estados litorâneos deve ser respeitada (Mair 2011).

#### *Diálogo sobre Cooperação em Segurança Regional ao Longo da Rota.*

Para garantir a segurança marítima na região do Sudeste Asiático, isso não pode ser alcançado meramente com a mobilização das potências marítimas que operam no terreno, mas também através da condução de diálogos para melhorar a coordenação e a cooperação. A Reunião Informal do Chefe da Força de Defesa da ASEAN (ACDFIM) é uma reunião anual da comunidade militar regional para promover o diálogo entre os membros da ASEAN. No nível de defesa, todos os Ministros da Defesa dos membros da ASEAN têm reuniões anuais relacionadas a diálogos estratégicos e de defesa, denominadas Reunião Ministerial de Defesa da ASEAN (ADMM) e ADMM plus com outros membros de fora da região dos países da ASEAN, incluindo a China. Há também o Fórum Regional da ASEAN (ARF), o Fórum Marítimo da ASEAN (AMF) e o AMF Expandido com outros membros de fora da região dos países da ASEAN, incluindo a China. Além disso, há também o Diálogo de Defesa Internacional de Jacarta como um fórum internacional com a presença da elite militar e política de cerca de 34 países, e o Diálogo Shangri-La como um fórum de segurança intergovernamental realizado anualmente por um think tank independente.

Além dos diálogos de segurança regional destacados acima, outros diálogos na região discutem questões de segurança marítima, incluindo ao longo da rota, tais como o Simpósio Naval do Pacífico Ocidental (WPNS), o Simpósio Naval do Oceano Índico e a Conferência do Chefe das Forças de Defesa (CHOD). A CHOD serve como uma avenida regional anual que permite que os principais líderes militares se reúnam, interajam de perto e discutam questões cooperativas relacionadas à defesa e segurança (Prakash 2011). Em 2014, Brunei Darussalam sediou a CHOD, que contou com a presença de líderes militares e representantes de 26 países, incluindo a China, que participou pela primeira vez desde que a conferência foi introduzida em 1988 (Panda 2019).

***O fardo de Garantir a Segurança da Navegação e a Prevenção da Poluição.***

No Estreito de Malaca, o Conselho do Estreito de Malaca, como um conselho de financiamento para garantir o uso seguro da navegação internacional, foi estabelecido em 1968. Desde o final dos anos 1960, o Conselho do Estreito de Malaca tem feito enormes esforços para abordar e resolver questões de governança de risco no Estreito, com foco primariamente na segurança da navegação e preservação do meio ambiente marinho (Chatterjee 2014). O Diretor-Geral do Porto Marítimo de Autoridade (MPA), Sr. Chen Tze Penn, disse em seu discurso de abertura que o fardo de garantir a segurança da navegação, a prevenção da poluição e a responsabilidade pela poluição não deve recair apenas sobre os três Estados litorâneos, mas que é imperativo também que a comunidade internacional e a Organização Marítima Internacional (IMO) estejam envolvidas nos esforços conjuntos do Grupo de Especialistas Técnicos Tripartite para manter as vias navegáveis seguras e limpas (R. Beckman e Liliansa 2019). Indonésia, Malásia e Singapura concluíram um Acordo Técnico Conjunto (JTA) com a IMO para institucionalizar um Fundo Fiduciário da IMO que apoia a cooperação entre os investidores para aumentar a segurança e a proteção do meio ambiente marinho nos Estreitos de Malaca e Singapura (Ba 2018; Karma, Shukry e Woon 1998).

## **Sobre as Implicações de Segurança e a Cooperação**

***Meios e diálogos pacíficos para resolver quaisquer disputas para garantir a liberdade de navegação.*** A liberdade de navegação no mar deve ser mantida - caso contrário, quaisquer conflitos militares no mar afetarão a rota marítima de comunicação. A manobra e o tiroteio dos navios da marinha interromperão o movimento de qualquer navio mercante no mar. As disputas de delimitação marítima de fronteira no estreito de Malaca devem ser resolvidas também por meios e disputas pacíficas em outros lugares ao longo da rota. A maneira da China de resolver o problema, conforme declarado em seu Livro Branco, descreve vividamente que a segurança e o desenvolvimento da China estão intimamente ligados à paz e prosperidade do mundo como um todo e com participação frequente nos assuntos internacionais e a China está aumentando suas obrigações ao defender a paz mundial e a estabilidade regional (Economia e Cooperação 2013).

***Respeito à soberania do Estado e aos direitos soberanos ao longo da rota.*** Cada Estado deve proteger suas terras e águas de qualquer ameaça que possa perturbar seus países inteiros. Uma vez que os respectivos países ao longo da rota marítima já se esforçaram muito para garantir a sua soberania e

os seus direitos soberanos sobre as águas através da cooperação marítima nacional, bilateral e regional; portanto, é razoável esperar que outros países respeitem esses esforços. Caso haja quaisquer preocupações insatisfatórias por parte dos interesses de segurança marítima de outro país, esses países devem se comunicar abertamente de uma boa maneira com o devido respeito à soberania e ao direito internacional. No entanto, se tal país não tiver a capacidade de controlar suas terras e águas, ele pode ou irá pedir ajuda à ONU como organização internacional. Nesse caso, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) apresentará certas resoluções para lidar com esses problemas, como por exemplo a Resolução da ONU para as águas da Somália (Dalton, Roach e Daley 2009).

**Combinar as prioridades ao longo da rota marítima entre os países.** A MSR proposta é uma via marítima vital de comunicação para revitalizar a conexão entre a China e outros países. Para a China, o mais importante dessa rota pode ser a sua segurança marítima. Se tal prioridade for compartilhada por outros países, então não haverá problema algum, uma vez que todos os países compartilharão preocupações semelhantes sobre a rota. No entanto, se a rota não estiver no topo da lista de outros países, deve haver alguns ajustes para corresponder a essas discrepâncias. Por exemplo, a Malásia dará mais atenção à segurança e à proteção da navegação na costa ocidental do estreito de Malaca, onde a maior parte de seu comércio portuário vital está localizado, do que na costa oriental. A Indonésia, como um grande Estado arquipélago, dará mais atenção à proteção e segurança da navegação em seus portos internacionais do que em seus portos domésticos. Portanto, combiná-los não é apenas combinar a segurança em si, mas principalmente corresponder ao interesse em áreas específicas. Por exemplo, no comércio econômico, todos eles precisarão da mesma segurança como uma prioridade. Uma parceria estratégica pode ser criada para pavimentar os caminhos e tornar mais fácil a combinação das prioridades.

**Não-Intervenção.** A norma de não intervenção dominou a maioria das relações internacionais, conforme firmemente estabelecido na Carta das Nações Unidas (Mayall 1991; Jones 2010). Além disso, quase todos os países ao longo do primeiro caminho para o quarto caminho da MSR são membros da ASEAN, que estabeleceram formas de resolver problemas. O modo da ASEAN tem um forte sabor asiático de consulta ao invés de compulsão, de harmonia ao invés de intervenção, e de abordagem de cooperação suave ao invés de coerção dura (Jones 2010). Para que a iniciativa MSR da China seja bem-vinda, seria melhor se ela seguisse o sabor asiático tal como o modo da ASEAN.

**Uso da rota comercial marítima estabelecida.** Embora a MSR proposta

seja uma ideia da China que é enraizada na rota tradicional, ela não tem nenhuma implicação especial perante o Direito Marítimo Internacional. A rota será igual às demais rotas marítimas. Nenhum direito será concedido para proteger a rota, minando o próprio princípio da liberdade de navegação ou a soberania dos Estados costeiros. De acordo com a UNCLOS (Geng 2012), a única razão para a escolta de um navio não é a rota, mas a sua carga.

## Cooperação de Segurança Marítima

*Cooperação Bilateral e de Segurança Regional.* Nenhum país pode enfrentar sozinho os dinâmicos desenvolvimentos mundiais globais. Uma vez que a rota proposta passará por águas de outros países, é melhor continuar a cooperar bilateral ou regionalmente com os respectivos países e sem a necessidade de fornecer segurança exclusiva. Ao lidar com os países vizinhos, a diplomacia da China é caracterizada pela amizade, sinceridade, reciprocidade e inclusão (Xi 2014). A palavra ‘amizade’ no caráter da diplomacia chinesa com os países vizinhos indica que a China não será adversária em termos de segurança. Conforme descrito no livro intitulado “Xi Jinping, a Governança da China”, a China deve trabalhar com os seus vizinhos para acelerar a conexão de infraestrutura entre a China e seus países vizinhos e estabelecer um cinturão econômico da Rota da Seda e uma rota da seda marítima voltada para a demanda do século 21. A Rota da Seda precisa de segurança e paz e, portanto, a cooperação em segurança será fundamental. A China manteve extensas consultas estratégicas e diálogos com países relevantes sobre questões de segurança e defesa. Ela também estabeleceu mecanismos para essa consulta e diálogo com 22 países (Paltiel 2018). Além disso, a cooperação de segurança pode abranger a prevenção de conflitos.

*Contribuição.* Embora os Estados litorâneos tenham estabelecido uma cooperação sólida para enfrentar as questões de segurança e proteção em suas águas, isso não significa que rejeitarão a contribuição de outros Estados. Os Estados litorâneos estão plenamente conscientes de que existem outros meios de aumentar a segurança marítima fora do seu radar. Conseqüentemente, as contribuições de outros atores estatais ou não estatais também são bem-vindas, contanto que sejam feitas pelos canais apropriados e sejam aprovadas pelos Estados litorâneos. Alguns exemplos de tais contribuições incluem a construção de confiança e entendimento mútuo, seguidos de produtos tangíveis para construir confiança e para promover a cooperação por meio de atividades como compartilhamento de informações, cooperação tecnológica e intercâmbio de visitas das autoridades envolvidas; explorar

todas as oportunidades de desenvolvimento da cooperação no contexto da construção da capacitação, do compartilhamento de informações, do suporte e equipamento logístico, promovendo a cooperação em exercícios regionais e multilaterais sobre segurança marítima, bem como treinamento e educação.

*Repartição de fardos.* Algumas das rotas marítimas globais de comunicação podem fazer parte das águas de outros países. Os estreitos de Malaca e Singapura são exemplos disso. Esses estreitos não são estreitos internacionais, mas estreitos usados internacionalmente. Atualmente, para promover a segurança da navegação, os Estados litorâneos compartilham os fardos, seja financeira ou ambientalmente, em benefício das embarcações em trânsito. No entanto, é bastante claro que se alguém usar a propriedade de outros, o usuário deve manter essa propriedade funcionando bem. Análogo a isso, se países estrangeiros fizerem uso dos estreitos dos Estados litorâneos, esses países estrangeiros devem ser obrigados a tornar esses estreitos seguros e protegidos para a navegação. Manter e melhorar os auxílios à navegação e outros equipamentos necessários também podem ser compartilhados (Geng 2012). Além disso, ajudas à comunidade ao longo da costa na forma de educação e outras formas de assistência humanitária podem ser fornecidas, uma vez que as pessoas frequentemente sacrificam suas pescarias aos navios internacionais que passam perto da costa. Conforme relatado no Workshop Internacional sobre Governança de Risco da Infraestrutura Crítica Marítima Global: Estreitos de Malaca e Singapura Expostos a Perigos Extremos, “Localmente, os Estreitos são ambientes estuarinos tropicais únicos, ricos em recursos naturais renováveis e não renováveis. Embora os Estreitos sejam importantes para a comunidade global, os interesses das comunidades locais não devem ser esquecidos ou ignorados. Aproximadamente 50 por cento dos peixes consumidos localmente vêm dos Estreitos. Os meios de subsistência das pessoas que vivem nas costas seriam direta e significativamente afetados por quaisquer perigos extremos, naturais ou provocados pelo homem. O bloqueio dos Estreitos pode causar danos à região e aos hub ports circunvizinhos, que podem nunca se recuperar, já que rotas de desvio podem ser disponibilizadas e remover negócios valiosos” (Hariyono e Akib 2019; Geng 2012; RC Beckman e Sun 2017; Qu e Meng 2012; Karma, Shukry e Woon 1998).

## Considerações Finais

A revitalização da “Rota da Seda Marítima” pode causar impactos positivos nos negócios estrangeiros da China para a boa interação e comunicação entre as pessoas por meio do comércio econômico. A comunidade global

também pode se beneficiar com a iniciativa MSR. A este respeito, os países da ASEAN podem acolher a iniciativa MSR, desde que esta complemente o Plano Mestre de Conectividade ASEAN existente.

Sobre a segurança, a segurança ao longo da primeira rota da MSR proposta permanece atualmente segura, o que é comprovado pela passagem segura de aproximadamente 70.000 embarcações pelos Estreitos de Malaca e Singapura e mais de 40.000 embarcações pelo Mar do Sul da China anualmente. Portanto, as implicações de segurança da MSR proposta, como a liberdade garantida de navegação, o respeito à soberania do Estado e aos direitos soberanos ao longo da rota, combinando as prioridades na rota marítima entre os países, devem ser seriamente consideradas durante o trabalho para a revitalização bem-sucedida da MSR. A cooperação para a segurança marítima deve ser estabelecida para garantir a conexão econômica da rota da seda, trabalhando na cooperação marítima bilateral e regional existente, revisando as contribuições e a repartição de fardos dos respectivos Estados ao longo da MSR. Estas são as medidas recomendadas para garantir a segurança e proteção da navegação ao longo da rota. Para tal fim, a cooperação de segurança pode encorajar mais medidas de reforço da construção da confiança e de prevenção de conflitos, o que criará as condições necessárias para a iniciativa proposta.

## REFERÊNCIAS

- Ba, Alice D. 2018. "Governing the Safety and Security of the Malacca Strait: The Nippon Foundation between States and Industry." *Journal of Contemporary Asia* 48 (2): 252–77.
- Barton, Benjamin. 2017. *Political Trust and the Politics of Security Engagement: China and the European Union in Africa*. Routledge.
- Bateman, Sam, Rajni Gamage, and Jane Chan. 2017. *ASEAN and the Indian Ocean: The Key Maritime Links*.
- Beckman, Robert C, and Zhen Sun. 2017. "The Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore." In *Governance of Arctic Shipping*, 379–412. Brill Nijhoff. [https://doi.org/10.1163/9789004339385\\_013](https://doi.org/10.1163/9789004339385_013).
- Beckman, Robert, and Dita Liliansa. 2019. "Passage through Indonesian Waters on Routes Used for International Navigation." In *Cooperation and Engagement in the Asia-Pacific Region*, 318–36. Brill Nijhoff. [https://doi.org/10.1163/9789004412026\\_018](https://doi.org/10.1163/9789004412026_018).
- Blanchard, Jean-Marc F, and Colin Flint. 2017. *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*. Taylor & Francis. <https://doi.org/10.108>

o/14650045.2017.1291503.

- Buzan, Barry. 2014. "The Logic and Contradictions of 'Peaceful Rise/Development' as China's Grand Strategy." *The Chinese Journal of International Politics* 7 (4): 381–420. <https://doi.org/10.1093/cjip/pou032>.
- Chatterjee, Aditi. 2014. "Non-Traditional Maritime Security Threats in the Indian Ocean Region." *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 10 (2): 77–95. <https://doi.org/10.1080/09733159.2014.972669>.
- Chin, Gregory, and Richard Stubbs. 2011. "China, Regional Institution-Building and the China–ASEAN Free Trade Area." *Review of International Political Economy* 18 (3): 277–98. <https://doi.org/10.1080/09692291003762548>.
- Dalton, Jane G, J Ashley Roach, and John Daley. 2009. "United Nations Security Council: Piracy and Armed Robbery at Sea-Resolutions 1816, 1846 & 1851." *International Legal Materials* 48 (1): 129–42. <https://doi.org/10.1017/S0272503700004110>.
- Damayanti, Angel. 2017. "Regional Maritime Cooperation in Maintaining Maritime Security and Stability: A Test Case for ASEAN Unity and Centrality." *Journal of ASEAN Studies* 5 (2): 119–34. <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/63241>.
- Dunford, Michael, and Weidong Liu. 2019. "Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative." *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 12 (1): 145–67. <https://doi.org/10.1093/cjres/tsy032>.
- Economic, China–Africa, and Trade Cooperation. 2013. *Information Office of the State Council, The People's Republic of China*. Beijing.
- Fravel, M Taylor. 2011. "China's Strategy in the South China Sea." *Contemporary Southeast Asia*, 292–319. <https://www.jstor.org/stable/41446232?seq=1>.
- Geng, Jing. 2012. "The Legality of Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone under UNCLOS." *Merkourios-Utrecht J. Int'l & Eur. L.* 28: 22.
- Greenwald, Alyssa. 2006. "The ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA): A Legal Response to China's Economic Rise." *Duke J. Comp. & Int'l L.* 16: 193. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/djcil16&div=11&id=&page=>.
- Hariyono, Umar Sugeng, and Haedar Akib. 2019. "The Spread Out Strategy of the Main Weapons Tool System of the Indonesian Air Force in

- the Region of The Republic of Indonesia.” *AUSTRAL: Brazilian Journal of Strategy & International Relations* 8 (15). <https://doi.org/10.22456/2238-6912.83627>.
- Irshad, Muhammad Saqib, and Qi Xin. 2014. “A New Perspective of the China-ASEAN Free Trade Area and the Story of Top Ten Products.” *European Journal of Business and Management*, Forthcoming. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2502381](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2502381).
- Jiang, Xiaoyu, Yangfen Chen, and Lijuan Wang. 2019. “Can China’s Agricultural FDI in Developing Countries Achieve a Win-Win Goal?—Enlightenment from the Literature.” *Sustainability* 11 (1): 41. <https://doi.org/10.3390/su11010041>.
- Jiao, Wu, and Zhang Yunbi. 2013. “Xi in Call for Building of New Maritime Silk Road,.” *China Daily* 4: 2010–13.
- Jones, Lee. 2010. “ASEAN’s Unchanged Melody? The Theory and Practice of ‘Non-Interference’ in Southeast Asia.” *The Pacific Review* 23 (4): 479–502. <https://doi.org/10.1080/09512748.2010.495996>.
- Karma, Wan, Wan Shukry, and Sim Lin Woon. 1998. “Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore.” *Sing. J. Int’l & Comp. L.* 2: 486. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/singa2&div=35&id=&page=>.
- Keping, Yu. 2009. *Democracy Is a Good Thing: Essays on Politics, Society, and Culture in Contemporary China*. Brookings Institution Press.
- Kong, Lingjie. 2015. “The Belt and Road Initiative and China’s Foreign Policy toward Its Territorial and Boundary Disputes.” *China Quarterly of International Strategic Studies* 1 (02): 325–45. <https://doi.org/10.1142/S2377740015500165>.
- Leifer, Michael. 1996. “The Extension of ASEAN’s Model of Regional Security.” In *The World Reshaped*, 136–53. Springer. [https://doi.org/10.1007/978-1-349-24725-7\\_11](https://doi.org/10.1007/978-1-349-24725-7_11).
- Len, Christopher. 2015. “China’s 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access.” *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 11 (1): 1–18. <https://doi.org/10.1080/09733159.2015.1025535>.
- Lu, Jianren, and Qi Cai. 2018. *The Implementation of the Belt and Road Initiative in the ASEAN Community: Achievements and Problems*. [https://doi.org/10.1142/9789811202940\\_0018](https://doi.org/10.1142/9789811202940_0018).
- Mair, Stefan. 2011. “Piracy and Maritime Security.” *SWP Research Paper* 6.
- Mayall, James. 1991. “Non-Intervention, Self-Determination and the ‘New

- World Order.” *International Affairs* 67 (3): 421–29. <https://doi.org/10.2307/2621944>.
- McLaughlin, Raoul. 2010. *Rome and the Distant East: Trade Routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*. Bloomsbury Publishing.
- Odubajo, Tola. 2017. “Domestic Environmental Variables and Foreign Policy Articulation of the Buhari Administration in Nigeria’s Fourth Republic.” *AUSTRAL: Brazilian Journal of Strategy & International Relations* 6 (11). <https://doi.org/10.22456/2238-6912.71792>.
- Paltiel, Jeremy. 2018. “Facing China: Canada between Fear and Hope.” *International Journal* 73 (3): 343–63. <https://doi.org/10.1177/0020702018792908>.
- Panda, Jagannath P. 2019. *India and China in Asia: Between Equilibrium and Equations*. Routledge.
- Pereira, Analúcia Danilevicz. 2013. *South Atlantic, Southern Africa and South America: Cooperation and Development*. 2013 2 (4). <https://doi.org/10.22456/2238-6912.41304>.
- Prakash, Arun. 2011. “Rise of the East: The Maritime Dimension.” *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 7 (2): 1–13. <https://doi.org/10.1080/09733159.2011.648727>.
- Qu, Xiaobo, and Qiang Meng. 2012. “The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme-Scenario Analysis.” *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 48 (1): 258–65. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2011.08.005>.
- Secretariat, ASEAN. 2011. “Master Plan on ASEAN Connectivity.” Retrieved March 10: 2014.
- Secretariat, ASEAN.. 2015. “Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity (2016-2020).” *ASEAN Secretariat Website*.
- Solmecke, Ulrike. 2016. “Multinational Enterprises and the ‘One Belt, One Road’ Initiative: Sustainable Development and Innovation in a Post-Crisis Global Environment.” *The Copenhagen Journal of Asian Studies* 34 (2): 9–27. <https://rauli.cbs.dk/index.php/cjas/article/view/5304>.
- Summers, Tim. 2016. “China’s ‘New Silk Roads’: Sub-National Regions and Networks of Global Political Economy.” *Third World Quarterly* 37 (9): 1628–43. <https://doi.org/10.1080/01436597.2016.1153415>.
- Tiezzi, Shannon. 2014. “The Maritime Silk Road vs. the String of Pearls.” *The Diplomat* 13: 104.
- Tracy, Elena F, Evgeny Shvarts, Eugene Simonov, and Mikhail Babenko. 2017.

- “China’s New Eurasian Ambitions: The Environmental Risks of the Silk Road Economic Belt.” *Eurasian Geography and Economics* 58 (1): 56–88. <https://doi.org/10.1080/15387216.2017.1295876>.
- Xi, Jinping. 2014. *Xi Jinping, the Governance of China*. Foreign Languages Press.
- Xinhua. 2013. *China to Pave Way for Maritime Silk Road*. <http://en.people.cn/90883/8422703.html>.
- Yang, Fang, and Mingjiang Li. 2016. “Comparing China’s Claims and Policies in the East and South China Seas: Implications for Regional Security.” *Journal of Asian Security and International Affairs* 3 (2): 135–56. <https://doi.org/10.1177/2347797016645451>.
- Yaodong, Y U, and Y U Shicheng. 2014. “Freedom and Safety of Navigation in the South China Sea.” *세계해양발전연구* 23: 83–97. <https://www.earticle.net/Article/A293752>.
- Zhang, Xin. 2017. “Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective.” *Geopolitics* 22 (2): 310–31. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1289371>.

## RESUMO

A revitalização da Rota da Seda como uma rota de comércio, intercâmbio cultural, religião, ciência e civilização com base na “Rota da Seda Marítima” (MSR) é o foco dos estudos estratégicos e das relações internacionais. Os países da ASEAN, incluindo a Indonésia na rota MSR e a contestação dos Estados Unidos e da China, que estão lutando pelo domínio na região Indo-Pacífico, enfrentam desafios e oportunidades. Os resultados desta pesquisa, que usa uma abordagem normativa, mostram que a revitalização da MSR pode trazer impactos positivos para as relações exteriores da China para a boa interação e comunicação entre as pessoas por meio do comércio econômico.

## PALAVRAS-CHAVE

Revitalização; Rota da Seda; Rota da Seda Marítima.

Recebido em 29 de outubro de 2021  
Aprovado em 09 de dezembro de 2021

Traduzido por João Pedro Mascarello Funck