

Política Externa Da China: Implicações Estratégicas E Geopolíticas Da Iniciativa “One Belt, One Road”

Brenda de Cassia Silva Gomes¹
Leonardo Miglioranza Castagna²
Samuel Francisco da Silveira Brum³

Resumo: O presente artigo tem como objetivo analisar as principais implicações geopolíticas e estratégicas da Iniciativa chinesa *One Belt, One Road (OBOR)* para além das questões econômicas envolvidas. Para isso, foca-se especialmente nos objetivos/interesses chineses e nas relações com os Estados envolvidos, analisando ambos os eixos (marítimo e terrestre) do projeto em relação aos impactos para a política global e para a estratégia de ascensão chinesa. O eixo terrestre “*One Belt*” avalia as possíveis consequências e desafios geopolíticos da iniciativa em relação à União Europeia, Ásia Central e Rússia. Da mesma forma, o eixo marítimo “*One Road*” avalia em relação ao Leste Asiático, Sudeste Asiático e Sul da Ásia.

Palavras-chave: China; Estratégia; One Belt; One Road.

1 Graduanda do sexto semestre do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Integrante do Grupo de Estudos em Capacidade Estatal, Segurança e Defesa (GECAP). E-mail: aboutbrenda2@gmail.com.

2 Graduando do oitavo semestre do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Integrante do Grupo de Estudos em Capacidade Estatal, Segurança e Defesa (GECAP). E-mail: leonardolmc00@gmail.com.

3 Graduando do oitavo semestre do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Integrante do Grupo de Estudos em Capacidade Estatal, Segurança e Defesa (GECAP). E-mail: samuel.f.s.brum@gmail.com.

1 Introdução

Anunciado em 2013 pelo presidente chinês Xi Jinping, o megaprojeto chinês de infraestrutura intitulado *One Belt, One Road* (OBOR) possui como principal objetivo, segundo meios de comunicação oficiais, a construção de novas redes comerciais capazes de conectar o continente asiático aos continentes europeu e africano. Visando resgatar antigas rotas comerciais entre Oriente e Ocidente, a Iniciativa OBOR divide-se em duas iniciativas principais: *Maritime Silk Road Initiative* (MSRI) e a *Silk Road Economic Belt Initiative* (SREBI). Não obstante a implementação ainda incipiente do projeto, a iniciativa chinesa possui grande potencial transformativo das relações geopolíticas estabelecidas a nível global, regional e sub-regional.

O presente artigo busca analisar as principais implicações geopolíticas e estratégicas do projeto chinês para além das questões econômicas envolvidas. Serão analisados ambos os eixos (marítimo e terrestre) da Iniciativa *One Belt, One Road*. O eixo terrestre “*One Belt*” avaliará as possíveis consequências e desafios geopolíticos da iniciativa em relação à União Europeia, Ásia Central e Rússia. Da mesma forma, o eixo marítimo “*One Road*” será avaliado em relação ao Leste Asiático, Sudeste Asiático e Sul da Ásia.

A iniciativa faz parte de um objetivo maior que tem como base a realização de objetivos oficiais do Partido Comunista Chinês (PPCh), tais como o “rejuvenescimento da nação chinesa” e o “sonho chinês”. Desde seu anúncio, a Iniciativa OBOR conduziu uma reformulação nos direcionamentos da política externa chinesa, especialmente em relação ao seu entorno regional. A partir da segunda metade da década de 1990, a China solucionou questões fronteiriças com países da Ásia Central e buscou cooperar com seus vizinhos asiáticos, passando a negociar multilateralmente em organizações regionais, principalmente no âmbito da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN).

Torna-se importante, então, uma compreensão que extrapola os aspectos econômicos do projeto, visto que a Iniciativa OBOR assume um papel crucial enquanto uma reconfiguração da estratégia de política externa chinesa com potencial relevante de transformação nos âmbitos doméstico, regional e internacional.

Externamente, entende-se que o projeto estabelece uma nova esfera de influência na comunidade internacional baseada em rotas econômicas e diplomáticas, além de representar uma oportunidade de ampliação da presença militar internacional da China. Internamente, o projeto relaciona-se aos desafios e reformas domésticas, como a expansão da infraestrutura nacional para o interior do país e a diminuição das disparidades socioeconômicas entre regiões do leste e oeste chinês. Desde 2013, o projeto vem chamando a atenção da academia, com pesquisas centradas nas motivações econômicas e comerciais chinesas para a implementação da Iniciativa OBOR. Dessa forma, o presente artigo busca complementar tal literatura, tendo como foco principal os aspectos políticos e estratégicos do projeto, partindo do pressuposto que o mesmo faz parte de uma estratégia mais ampla de retomada da centralidade da China no sistema internacional. Por fim, o artigo buscará discutir as principais implicações geopolíticas para cada região alcançada pelos eixos marítimo e terrestre da Iniciativa *One Belt, One Road*.

Figura 1. Representação do Iniciativa One Belt, One Road



Fonte: Macau Daily Times, 2016.

2 Silk Road Economic Belt Initiative

A *Silk Road Economic Belt Initiative* ou, mais especificamente, a porção terrestre do projeto chinês conhecido como “One Belt, One Road”, foi apresentada pelo presidente Xi Jinping durante uma conferência em 2013, no Cazaquistão. Idealmente, a iniciativa visa conectar a China à Europa, passando pela Rússia e pela Ásia Central, a partir de corredores que incluem redes de infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e aéreas.

O governo chinês caracteriza a iniciativa como um “cinturão econômico”, destacando principalmente seu potencial integrativo para a região da Eurásia, com ênfase na riqueza que os investimentos chineses poderiam promover nas regiões em desenvolvimento. Entretanto, como destaca Fallon (2015), “a ambiciosa iniciativa chinesa possui três condutores principais: (1) energia, (2) segurança, (3) mercados” que, de maneira conjunta, contemplam os objetivos mais amplos de impulsionar o comércio, promover a segurança regional e alcançar penetração estratégica. Portanto, uma análise aprofundada da política externa da China, em geral, envolve a avaliação de elementos externos (estruturais) e internos (especialmente quantos as elites e ao PCCh), enquanto uma análise deste projeto em específico envolve a análise de objetivos e consequências para além do âmbito econômico.

Neste sentido, a presente seção objetiva compreender os principais interesses e desafios para a implementação deste projeto de política externa chinesa no que se refere aos seus aspectos estratégicos/geopolíticos e securitários, com destaque para as relações com os países envolvidos.

2.1 Europa (União Europeia)

O projeto apresentado pela China tem como um de seus fins alcançar a Europa, com o intuito principal de criar um corredor terrestre que permita o acesso chinês aos mercados europeus de maneira muito mais dinâmica, uma vez que a Europa se configura como uma das regiões mais ricas do mundo (em termos de renda). Nesse sentido, a penetração no mercado europeu torna-se fundamental, pois, como aponta Shixue (2015), um dos pilares para a estratégia de mudança na matriz produtiva chinesa é transformar a China em uma exportadora de produtos

com alta intensidade tecnológica e alto valor agregado. Além disso, tal mudança possibilitaria o estreitamento de relações entre a China e uma região central para as dinâmicas de poder internacionais, onde a presença dos Estados Unidos é constante (especialmente com a OTAN).

O Leste Europeu, inicialmente, parece ser o local de maior foco chinês. Com a criação do grupo de cooperação “16 + 1”⁴, em 2011, a China buscou angariar maior influência a partir de países que necessitam mais diretamente de seus investimentos e que, posteriormente, podem acrescer a capacidade de barganha chinesa perante a União Europeia. Ademais, os crescentes investimentos e a influência da China no Leste Europeu e na Europa Central podem, potencialmente, modificar as relações estratégicas da região, visto que esta pode mais facilmente tornar-se apoiadora da posição regional e internacional da China, em comparação com a Europa Ocidental, que tende a ser mais relutante.

Porém, é possível perceber alguns desafios para a proposta chinesa em relação à Europa. Entre eles, segundo Bond (2017), está a necessidade de relacionar-se multilateralmente em se tratando da União Europeia, diferentemente da tendência à bilateralidade da atuação chinesa. A China precisará, ainda, trabalhar no que concerne a percepção por parte dos europeus, pois a penetração extra regional pode ser vista como um empecilho para a institucionalidade da UE, que possui o mercado interno como componente fundamental do desenvolvimento.

2.2 Ásia Central

A região da Ásia Central tem sido historicamente importante para o comércio chinês com o Ocidente, a lembrar pela antiga rota da seda, que passava pelos territórios hoje equivalentes ao Uzbequistão e Quirguistão, antes de chegar à Europa. Dessa maneira, sua localização faz com que a região seja parte fundamental de qualquer plano que vise alcançar os mercados do Oriente Médio e da Europa por terra.

Um dos principais ramos de ação chinesa na região, como destaca Fallon (2015, p. 144), “será a conectividade de infraestrutura energética, especialmente gasodutos e tubulações para gás e petróleo, como as que já existem do Cazaquistão

4 Inclui 11 países da União Europeia (Bulgária, Croácia, República Checa, Estônia, Hungria, Letônia, Lituânia, Polônia, Romênia, Eslováquia e Eslovênia) e cinco países candidatos à União Europeia (Albânia, Bósnia e Herzegovina, FYROM [Macedônia], Montenegro e Sérvia).

e Turcomenistão à China”. Com este projeto de infraestrutura, que inclui também estradas e ferrovias, a China construiria um corredor alternativo para seu abastecimento energético advindo do Oriente Médio e da Ásia Central, superando a necessidade de passagem marítima por áreas controversas no Sudeste Asiático e, concomitantemente, promovendo o desenvolvimento de províncias dentro do país. Além disso, o projeto claramente afirma a ideia de aumento da influência estratégica chinesa na região, uma vez que a Ásia Central - o Afeganistão, mais precisamente - foi um local de grande presença dos Estados Unidos.

Na esfera securitária, conforme Fallon (2015), a China já vem trabalhando de maneira conjunta com a região desde 2001 a partir da Organização para a Cooperação de Xangai (OCX)⁵, e tem adquirido um papel cada vez mais importante na garantia de segurança e estabilidade regional após a saída da OTAN do Afeganistão e a preocupação crescente da Rússia com questões como a Ucrânia. Assim, o projeto chinês se apresenta como uma oportunidade de ligar as dinâmicas econômicas e securitárias da região e centrá-las na China, apostando na identidade pacífica que o país mantém, se comparada a EUA e Rússia, como pressuposto para sofrer menos resistência em sua atuação na região.

Entretanto, a implementação prática do projeto necessariamente envolverá, por um lado, a capacidade chinesa de trabalhar com os interesses da Rússia na região, visto que a Rússia mantém forte presença política e militar nessa área, e por outro, a capacidade de apresentar benefícios aos países envolvidos, para que não haja a interpretação de uma expansão imperialista, como destaca Sternberg et al (2017, p. 4).

2.3 Rússia

A Iniciativa OBOR provocou inicialmente uma reação negativa por parte das elites políticas do Kremlin, vista como uma perda para o mercado russo e aumento da presença e da influência chinesa na Ásia Central e no Cáucaso Sul. Ou seja, a iniciativa aparentemente afetaria os contratos de comércio e infraestrutura da Rússia em sua zona de influência. Porém, mudanças importantes ocorreram em 2014, após o isolamento russo imposto pelo Ocidente, proveniente da anexação da Crimeia:

⁵ São membros: China, Cazaquistão, Quirguistão, Rússia, Tajiquistão e Uzbequistão.

a China se tornou um pivô para a economia russa, havendo uma aproximação e o rompimento de alguns obstáculos nas relações entre os países, como a revisão na negociação da venda de armamentos avançados para a China, uma revisão da participação chinesa em grandes projetos de infraestrutura e recursos naturais russos e cooperação nas relações chinesas estabelecidas na Ásia Central (GABUEV, 2016).

Um dos grandes receios em relação à SREB diz respeito aos possíveis entraves que a iniciativa causaria à União Econômica Euroasiática - formada por Rússia, Cazaquistão, Armênia, Bielorrússia e Quirguistão - a qual, no tocante ao anúncio de Xi Jinping, estava em fase de finalização. Com a abertura russa em relação à China, o governo iniciou um plano para vinculação da Iniciativa OBOR à UEE.

Apesar da mudança de visão russa referente a OBOR na Ásia Central ter se tornado mais positiva e dos avanços na conformação de interesses mútuos na região, após três anos a cooperação ainda continua incipiente, em parte pela falta de consenso entre os Estados-membros da UEE e pela dificuldade chinesa em se relacionar multilateralmente ao invés de bilateralmente, mas também pela falta de compreensão da natureza dessa vinculação para ambas as partes e suas implicações.

3 Maritime Silk Road Initiative

A iniciativa marítima chinesa busca resgatar um dos antigos trajetos da Rota da Seda utilizados por povos da Ásia, Europa e África ao longo de mais de um milênio. A rota marítima historicamente tinha início na província chinesa de Fujian, conectando-se ao Sudeste Asiático pelo Mar do Sul da China e, por meio do Estreito de Malacca, ao Oceano Índico e ao Sul da Ásia. Por fim, chegava ao Mediterrâneo por meio do Golfo de Aden e consequentemente à Europa, destino final tanto histórico quanto contemporâneo.

A *Maritime Silk Road Initiative* (MSRI) é constituída por dezenas de obras de infraestrutura em terra e no mar. Centenas de bilhões de dólares já foram anunciados para vários projetos de potencial dual (civil e militar), como: aeroportos, pontes, gasodutos, ferrovias, usinas e estradas (BLANCHARD, 2017, p. 4), além de incluir projetos para a construção de parques industriais e zonas econômicas especiais.

Apesar da iniciativa chinesa se tratar de uma estratégia regional de investimentos, duas razões domésticas podem explicar esse tipo de política regional por

parte da China: 1) obras de infraestrutura em suas fronteiras menos desenvolvidas (oeste e sudoeste) representam uma forma de diminuir a lacuna econômica entre regiões desenvolvidas e subdesenvolvidas internamente; 2) A China é profundamente dependente da importação de recursos energéticos e minerais como petróleo e minério de ferro, dessa forma, a construção da MSRI pode ser entendida como uma forma de assegurar o fluxo desses recursos por via marítima (SUI, 2017. p 87). Além disso, a iniciativa prevê rotas alternativas através do Paquistão, Myanmar e Bangladesh que poderiam garantir a segurança energética chinesa mesmo no caso de um bloqueio do Estreito de Malacca.

Nesta seção, procura-se avaliar os interesses e desafios geopolíticos e geoeconômicos da iniciativa marítima chinesa (MSRI) em três principais regiões: Leste Asiático, Sudeste Asiático e Sul da Ásia.

3.1 Leste Asiático

O projeto da nova Rota da Seda marítima tem potencial para alterar as relações geopolíticas entre a China e seus vizinhos do extremo oriente no longo prazo. A dependência chinesa do comércio marítimo e sua vulnerabilidade frente o poder marinho norte-americano são algumas das principais preocupações do Partido Comunista Chinês no Pacífico. Nesse sentido a iniciativa OBOR faz parte da grande estratégia chinesa de expandir e, ao mesmo tempo, centrar a ordem regional em torno de seu território por meio de redes econômicas e de infraestrutura. A natureza gradual, cooperativa e econômica do projeto é responsável por criar percepções de não-ameaça, ainda que somente em termos militares, da iniciativa OBOR e da política externa chinesa como um todo. A moldura pacífica do projeto, ainda que restrita ao discurso oficial chinês, é essencial para evitar tensões e reações contrárias ao projeto no Leste Asiático, região já marcada por questões geopolíticas sensíveis aos chineses como a presença de tropas e escudos antimísseis americanos na Coreia do Sul e Japão.

A abordagem discursiva pacífica e cooperativa ao promover a iniciativa OBOR mostrou-se efetiva em alguma medida no Leste Asiático, principalmente em relação ao posicionamento japonês ao projeto. A técnica discursiva japonesa do “*aimai*” (ambiguidade, em tradução livre do japonês), parece se estabelecer como o

discurso oficial japonês para lidar com a iniciativa chinesa. Ao mesmo tempo em que o Japão demonstra interesse, ainda que vago e sem grandes compromissos, é crítico ao projeto em questões de governança e transparência. A ausência de qualquer forma de condenação japonesa ao projeto, por um lado, facilita a promoção da agenda chinesa na região e, por outro, mantém certa margem de manobra à política externa japonesa para uma possível cooperação com a China no futuro ou para a promoção de outro projeto rival ao OBOR. A conjuntura, no entanto, parece se encaminhar para o segundo cenário visto que recentemente o governo japonês assinou tratados de cooperação com Estados Unidos (TIEZZI, 2017) e Índia (LASIUS, 2017) para a construção de infraestrutura no continente asiático e africano. Ambos os tratados são interpretados por *think tanks* asiáticos enquanto alternativas ao projeto chinês da OBOR. Tais desdobramentos da política internacional contemporânea reafirmam as dificuldades chinesas em legitimar projetos de escala global e regional frente a outras potências regionais aliadas aos Estados Unidos.

3.2 Sudeste Asiático

O ponto focal da MSRI é, sem dúvida, o sudeste asiático, em razão da grande importância geoestratégica do Mar do Sul da China para o fluxo comercial entre a Ásia e os demais continentes do globo. Dois dos maiores portos do mundo (Hong Kong e Cingapura) estão localizados no Mar do Sul da China, sendo o Estreito de Malacca a principal ligação entre o Oceano Pacífico e o Oceano Índico. Se mensurado em toneladas, mais da metade da frota mercante mundial atravessa o Estreito de Malacca todos os anos, sendo que grande parte dos combustíveis fósseis transportados por via marítima do Oriente Médio e África tem como destino final a China, Coreia do Sul e Japão (SHICUN, 2013, p. 6). Além disso, prospecções energéticas durante a década de 1960 e 1970 na região apontaram para a existência de reservas de petróleo e gás ao longo da costa do Vietnã e nos arredores das Ilhas Nancha (SHICUN, 2013, p. 8), também conhecidas como Ilhas Spratly e principal foco de disputas entre China e os países da região.

O Sudeste Asiático tem-se mostrado fundamental para o eixo marítimo da Iniciativa OBOR desde a sua origem. Ao anunciar o projeto, o presidente chinês escolheu fazê-lo em um discurso no parlamento da Indonésia. O fato de a Indonésia

ser a maior economia da região e membro-fundador da ASEAN, demonstra a importância dada pela China à região, assim como ao bloco enquanto representante dos interesses do Sudeste Asiático.

Ao mesmo tempo em que países como Malásia, Cingapura e Myanmar são favoráveis ao projeto chinês na região, Vietnã e Filipinas são extremamente céticos, especialmente devido a disputas territoriais ainda não resolvidas em arquipélagos no Mar do Sul da China. As intenções chinesas também são questionadas nestes países, uma vez que os investimentos são direcionados a setores estratégicos como energia, transportes e comunicações. A efetivação da Nova Rota da Seda no Sudeste Asiático deverá buscar, primeiramente, soluções para as disputas marítimas para que se possa avançar a agenda da MRSI dentro da ASEAN. Apesar da preferência chinesa por negociações bilaterais - onde geralmente possui maior poder de barganha -, nesta região, especificamente, será necessário negociar diretamente com o conjunto de países que formam a ASEAN. Essa abordagem pode se mostrar menos custosa à China, se comparada a uma estratégia de fragilização decisória do bloco que poderia levar a uma maior polarização entre países da região e ao fim do regime de segurança já estabelecido, responsável por garantir a livre navegação pelo Estreito de Malacca.

3.3 Sul da Ásia

O acesso chinês ao Sul da Ásia é um aspecto importante para a efetivação da MSRI, uma vez que a iniciativa marítima prevê a ligação da costa chinesa à Europa e África por meio do Oceano Índico. Dessa forma, o Sul da Ásia deve ser analisado enquanto uma variável com considerável influência no sucesso ou fracasso da MSRI (COHEN, 2014), ao mesmo tempo que são necessárias abordagens diferenciadas e bilaterais, visto que não há uma identidade integrada entre países da região (SUI, 2017, p. 100). Dessa forma, o avanço da MSRI depende da interação entre a China e os países sul asiáticos (SUI, 2017, p. 88), especialmente Índia e Paquistão.

O trauma da partição da Índia em 1947 e as disputas territoriais e religiosas ainda existentes entre Índia e Paquistão é talvez uma das principais razões para a manutenção do sul asiático enquanto uma das regiões mais carentes em

infraestrutura e desenvolvimento do continente asiático (BHATTACHARYAY, 2010). As relações entre a China e a maior parte dos países da região ainda possuem baixo nível de interação, exceto pelos crescentes investimentos e parcerias em infraestrutura portuária com Sri Lanka e Maldivas (SUI, 2017, p. 91). O controle sobre estes portos facilitará uma presença cada vez maior da marinha chinesa na região, com potencial de transformar a China de uma potência extra regional para uma potência residente no Oceano Índico (BREWSTER, 2017, p. 73). A MSRI reflete a expansão da área de interesse estratégico chinesa para o Oceano Índico como parte da crescente interdependência estratégica entre o Leste Asiático e o Sul da Ásia (BREWSTER, 2017, p. 72-3).

Os planos chineses por uma maior presença no Oceano Índico por meio da MSRI são geralmente interpretados pela Índia em termos geopolíticos Mahanianos, o que dá origem a narrativa indiana do *"String of Pearls"* (colar de pérolas, em tradução livre). Dessa forma, a cooperação chinesa com Sri Lanka, Maldivas e Paquistão para a construção da Nova Rota da Seda Marítima é interpretada por especialistas da marinha indiana como uma estratégia de cerco do território indiano e de dominação naval chinesa no Oceano Índico.

É inegável que a iniciativa MSRI chinesa terá um impacto significativo na natureza estratégica e na geopolítica do Oceano Índico. Caberá a China amenizar as preocupações securitárias indianas para além do discurso pacífico e cooperativo da Nova Rota da Seda. Um projeto alternativo indiano à região ainda possui poucas capacidades, em virtude de rivalidades históricas com Paquistão e da própria fragilidade da infraestrutura interna indiana. Uma rota da seda (ou no caso indiano, rota das especiarias) representaria uma ameaça crível ao projeto chinês somente com a participação de outras potências céticas em relação ao OBOR como Estados Unidos e Japão. No entanto, parece fundamental a participação da economia indiana em uma arquitetura de integração econômica e industrial como proposta pela Nova Rota da Seda chinesa visto o enorme potencial econômico e demográfico que a Índia tem a oferecer ao continente asiático nas próximas décadas.

4 Considerações Finais

O presente estudo buscou analisar as principais implicações e desafios regionais do projeto chinês *One Belt, One Road* nos âmbitos estratégicos e geopolíticos, para além das questões econômicas. Para isso, focou-se especialmente nos objetivos chineses e nas relações com os principais Estados envolvidos. A pesquisa dividiu-se conforme a organização prática do projeto, sendo que, em na primeira metade do trabalho, avaliaram-se as dinâmicas relativas a *Silk Road Economic Belt Initiative*, que envolve o eixo terrestre, e, posteriormente, aquelas relacionadas a *Maritime Silk Road Initiative*, referente ao eixo marítimo.

A partir das análises realizadas, percebeu-se que o projeto chinês deve ser compreendido como uma estratégia de política externa ampla, ou seja, por mais que, aparentemente, seja um projeto de expansão econômica, é necessário compreender seus impactos nas esferas securitárias e geopolíticas, bem como suas possíveis consequências para a configuração de poder internacional e para a ordem regional. Entretanto, uma vez que a maior parte dos projetos se encontra em estágio inicial, os efeitos Iniciativa OBOR em relação à região e ao sistema internacional ainda não podem ser avaliados de forma profunda e completa. Questões internacionais contemporâneas como a guerra tarifária entre Estados Unidos e China, o processo de reaproximação entre as Coreias e a reconfiguração da União Europeia pós-Brexit podem também influenciar as relações futuras desses atores com a China e suas percepções em relação à Iniciativa OBOR. Somente a história será capaz de responder se as promessas chinesas de ganhos econômicos mútuos e diversos benefícios políticos irão prevalecer em relação às preocupações sobre a lógica de Estados vencedores e Estados perdedores”⁶ (BLANCHARD; FLINT, 2017, p. 234).

Este estudo avançou justamente no sentido em que discutiu e conferiu importância analítica às questões estratégicas de um projeto econômico regional com potencial relevante para alterar as dinâmicas geopolíticas a nível regional e

6 Tradução nossa. No original: “The question that only history will be able to answer is whether China’s “promises” of mutually beneficial economic gains and diverse political benefits will prevail versus concerns of state versus state winners and losers” (BLANCHARD; FLINT, 2017, p. 234).

internacional. Por outro lado, o trabalho também buscou apresentar os principais desafios regionais existentes para a realização dos projetos contidos na Iniciativa OBOR. Observou-se que os maiores obstáculos permanecem em questões como a irresolução de disputas marítimas e territoriais, principalmente em relação aos países do Sudeste Asiático, e nas relações bilaterais com outras potências regionais como Índia e Japão. Por fim, acredita-se na possibilidade desse estudo despertar cada vez mais interesse de acadêmicos e pesquisadores que busquem compreender e expandir suas análises acerca da Iniciativa One Belt One Road em relação aos objetivos estratégicos da política externa chinesa.

Referências

AOYAMA, Rumi. “One Belt, One Road”: China’s New Global Strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5:2, 3-22, 2016.

BHATTACHARYAY, Biswa. *Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010–2020*. ADB Working Paper Series no. 248, 2010.

BLANCHARD, Jean Marc F. China’s Twenty-First Century Maritime Silk Road Initiative and South Asia: Political and Economic Contours, Challenges, and Conundrums. In: *China’s Maritime Silk Road Initiative and South Asia: A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise*. Palgrave Macmillan, 2017, p. 1-32.

BLANCHARD, Jean-Marc F.; FLINT, Colin (2017) *The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative*, *Geopolitics*, 22:2, 223-245

BOND, Ian. (2017) *The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road Can they work together?* Center for European Reform.

BREWSTER, David. The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean. In: *China’s Maritime Silk Road Initiative and South Asia: A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise*. Palgrave Macmillan, 2017, p. 55-80.

COHEN, Saul B. *Geopolitics: The Geography of International Relations*. Lanham: Rowman & Littlefield, 2014.

FALLON, Theresa. (2015). The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia, *American Foreign Policy Interests*, 37:3, 140-147 .

GABUEV, Alexander. Crouching Bear, Hidden Dragon: “One Belt One Road” and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5:2, 61-78, 2016.

LASIUS, Julian. *Is Asia-Africa growth corridor the answer to China’s BRI?* Observer Research Foundation, 2017. Disponível em: <<https://www.orfonline.org/expert-speak/is-asia-africa-growth-corridor-answer-to-chinas-bri/>> Acesso em: 22/10/2018.

SHICUN, Wu. *Solving Disputes for Regional Cooperation and Development in the South China Sea*. Chandos Publishing, 2013.

SHIXUE, Jiang. *Europe and China’s One-Belt One-Road Initiative*. Shanghai, China, 2015.

STERNBERG, Troy; AHEARN, Ariell; MCCONELL, Fiona. *Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure*. Land, University of Oxford, 2017.

SUI, Xinmin. China’s Strategy Towards South Asia in the Context of the Maritime Silk Road Initiative. In: *China’s Maritime Silk Road Initiative and South Asia: A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise*. Palgrave Macmillan, 2017, p. 81-104

TIEZZI, Shannon. *In Japan, Trump and Abe Offer Alternative to China’s ‘Belt and Road’*. The Diplomat, 2017. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2017/11/in-japan-trump-and-abe-offer-alternative-to-chinas-belt-and-road/>>. Acesso em: 22/10/2018.

Chinese Foreign Policy: Strategic And Geopolitical Implications Of The “One Belt, One Road” Initiative

Abstract: This paper aims to analyze the main geopolitical and strategic implications of the Chinese One Belt One Road (OBOR) Initiative, beyond the economic issues involved. To this end, it focuses on the Chinese objectives/interests and relations with the States involved, analyzing both the project's axis (overland and maritime), regarding the impacts on global policy and on the Chinese rising strategy. The “One Belt” ground axis assesses the possible consequences and geopolitical challenges of the initiative vis-à-vis the European Union, Central Asia and Russia. Likewise, the maritime axis “One Road” evaluates it in relation to East Asia, Southeast Asia and South Asia.

Keywords: China; Strategy; One Belt; One Road.