

UM DRAGÃO NO ÍNDICO: A ESTRATÉGIA DA CHINA NA ÁSIA MERIDIONAL E AS REAÇÕES INDIANAS¹

Renan Holanda Montenegro²
Pedro Augusto Almeida Fonseca³

RESUMO

O presente artigo tem o objetivo de investigar a estratégia de política externa da China para a porção meridional da Ásia, tendo em vista a centralidade do Oceano Índico para os objetivos do país na contemporaneidade. Especificamente, analisamos empreendimentos portuários financiados sob a Iniciativa Cinturão e Rota no Paquistão, Sri Lanka e Bangladesh. A abordagem empírica parte do referencial proposto por Destradi (2010), que estabelece critérios para avaliar se uma potência regional adota traços de liderança, hegemonia ou império, e Yan Xuetong (2014), que vê a China de Xi Jinping dando mais valor à moralidade e ao suporte político em detrimento de meros ganhos econômicos. O trabalho ainda dá atenção especial às reações da Índia, que reivindica o status de líder da região.

Palavras-chave: China. Ásia Meridional. Oceano Índico. Iniciativa Cinturão e Rota.

¹ This research was funded by CAPES and CNPq.

² Doutor. Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Pernambuco (PE), Brasil. E-mail: renanholanda@bol.com.br / Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-4371-5466>

³ Mestrando. Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Pernambuco (PE), Brasil. E-mail: pe.fonseca@outlook.com / Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-1725-9612>

INTRODUÇÃO

A República Popular da China (RPC) tem como uma das prioridades de política externa na contemporaneidade o reposicionamento como potência marítima e naval, status que gozou no século XV, quando as expedições comandadas pelo almirante Zheng He teriam chegado à costa leste Africana (FAIRBANK; GOLDMAN, 2007) e, possivelmente, até mesmo ao continente americano (MENZIES, 2007). O potente desenvolvimento do país ao longo das últimas décadas expandiu a noção de interesse nacional para além das cercanias imediatas do seu território, demandando maior atenção para a estabilidade das linhas marítimas de comunicação, principalmente em ordem a garantir o fluxo de recursos energéticos (CHINA, 2015).

No século XXI, o Oceano Índico tem ganhado ares de protagonismo no roteiro das aspirações chinesas, já que suas águas são palco de uma parte significativa da Rota da Seda Marítima (RSM), braço da Iniciativa Cinturão e Rota (ICR)⁴. Nas proximidades da África, a segurança da RSM é garantida, por exemplo, pelos exercícios antipirataria no Chifre da Somália e pela presença constante de militares na recém-inaugurada base no Djibuti, a primeira da China no exterior. No eixo ocidental, as diversas iniciativas no Mar do Sul, como a construção de ilhas artificiais e o projeto de construção de um canal na Tailândia, também buscam dar respaldo à logística necessária para o bom funcionamento da RSM (MONTENEGRO, 2019).

Nesse cenário, qual a estratégia de política externa acoplada à projeção de poder marítimo⁵ e naval⁶ da RPC no Sul da Ásia? Para

⁴ A rota marítima parte da costa leste chinesa, percorre o Mar do Sul, Estreito de Málaca, passa pelo Porto de Colombo, no Sri Lanka, e por Calcutá, na Índia, e segue até Nairóbi, no Quênia, margeando o Chifre da África até adentrar o Golfo de Aden, “subindo” o Mar Vermelho até encontrar o Mediterrâneo. Um mapa detalhado pode ser visualizada no seguinte endereço: <https://www.brookings.edu/blog/brookings-now/2019/05/17/charts-of-the-week-chinas-belt-and-road-initiative/>. Por razões de espaço, optamos por não incluí-lo no artigo.

⁵ O poder marítimo de uma nação guarda direta relação com a facilidade de acesso ao mar, a quantidade da população concentrada no litoral e arredores, a capacidade industrial e tecnológica dedicada à proteção de interesses marítimos, bem como a sensibilidade do relacionamento do povo e das elites dirigentes com as águas próximas. Trata-se, portanto, de um conceito amplo o suficiente para abranger desde elementos relativos à defesa até a indústria da pesca (MAHAN, 2004).

⁶ O poder naval diz respeito especificamente às capacidades de um Estado quanto às forças

responder à pergunta, o presente artigo analisa, especificamente, duas regiões que ladeiam o subcontinente indiano: a Baía de Bengala e o Mar da Arábia. Projetos de infraestrutura portuária patrocinados pelos chineses sob o guarda-chuva da ICR em três países compõem o mosaico empírico da pesquisa: 1) em Bangladesh, um parque industrial na cidade portuária de Chittagong e o Porto de Payra; 2) no Sri Lanka, um complexo portuário em Hambantota e a Cidade do Porto de Colombo; 3) e no Paquistão, a modernização do Porto de Gwadar, parte relevante do Corredor Econômico China-Paquistão. O artigo ainda reserva atenção especial às reações da Índia, que reivindica o status de líder da região .

Nosso principal intuito é ampliar o debate sobre a presença chinesa nas referidas áreas para além da lente geopolítica (KUMAR, 2009; BREWSTER, 2014), sem ignorar a importância dessas contribuições. Sendo assim, buscamos avaliar o fenômeno em tela com base na recente literatura sobre potências regionais e nas discussões sobre a nova estratégia de política externa da China. Em primeiro lugar, partimos da hipótese de que potências regionais costumam adotar estratégias variadas em suas regiões, podendo desempenhar simultaneamente o papel de líder, hegemonia e império (DESTRADI, 2010)⁷. Convém investigar, portanto, qual dessas categorias mais se coaduna com a atuação da RPC na Ásia Meridional. Ademais, o artigo também intenta checar se a estratégia chinesa na região lança mão dos principais elementos da política externa sob Xi Jinping, como a valorização da amizade e a priorização do suporte político em detrimento dos ganhos econômicos (YAN, 2014).

Na próxima seção, apresentamos o referencial teórico que serve de base para as análises empíricas. Depois, partimos para a investigação dos casos mencionados. Em seguida, discutimos as reações indianas. Por fim, são traçados alguns comentários conclusivos.

navais de superfície, subsuperfície e aéreas orgânicas (CARVALHO, 1982). Bases navais de apoio e toda estrutura logística, administrativa e de comando também estão sob o guarda-chuva do poder naval. Dessa forma, o poder naval nada mais é do que a expressão militar do poder marítimo (RIBEIRO LUÍS, 2015).

⁷ Normalmente, entende-se a China como uma integrante do Leste Asiático. Entretanto, é importante notar que o país tem fronteiras com 13 Estados soberanos da Ásia, sendo cinco da porção Meridional (Índia, Butão, Nepal, Paquistão e Afeganistão), quatro na área Central (Cazaquistão, Quirguistão, Tajiquistão e Mongólia), três no Sudeste (Laos, Vietnã, Mianmar) e um no Nordeste do continente (Coreia do Norte). Logo, a despeito da maior fração da população estar concentrada no leste do território, não seria errado interpretar a China como parte direta de praticamente todas as subdivisões da Ásia – à exceção do Oriente Médio.

REFERENCIAL TEÓRICO

No presente século, ganhou corpo no campo das Relações Internacionais uma literatura dedicada a melhor entender e teorizar a atuação das potências regionais. Conceitualmente, o status de potência regional mobiliza um conteúdo material, como capacidades superiores ao restante da região, e outro comportamental, referente à crença no direito a um papel mais assertivo em termos globais e à influência de fato nos assuntos regionais (HURRELL, 2006). Frequentemente o termo “potência regional” é tratado como sinônimo de “liderança regional” ou “hegemonia regional”. Apesar do uso indiscriminado desses rótulos, o uso da palavra “líder” deve estar consignado à capacidade de exercer influência na região e, mais importante, de angariar seguidores.

Partindo do pressuposto que uma potência regional atende a, minimamente, três requisitos (pertencer à região em questão; ter capacidades materiais superiores ao resto da região; exercer algum tipo de influência na região), Destradi (2010) desenvolve um instrumental analítico que busca conceitualizar estratégias de política externa a partir de uma noção ideal-típica. Segundo a autora

A melhor solução é imaginar as estratégias das potências regionais localizadas em um *continuum*, pois essa abordagem nos permitirá lidar, em análises empíricas, com zonas cinzentas entre diferentes estratégias, bem como com casos limítrofes. (...) Uma **estratégia unilateralista** baseada no exercício do poder militar será denominada “**imperial**”, enquanto no outro extremo do espectro, uma **cooperativa**, voltada para alcançar objetivos comuns, será concebida como “**líder**”. Entre essas duas extremidades, encontramos a estratégia “**hegemônica**”, que precisa ser mais especificada em termos de suas características essenciais (DESTRADE, 2010, p. 908. **Grifos nossos**. Tradução nossa)⁸.

8 “The best solution is to imagine regional powers’ strategies as being located on a *continuum*, since this approach will allow us to deal, in empirical analyses, with grey zones between different strategies, as well as with borderline cases. (...) A **unilateralist strategy** based on the exercise of military power will be referred to as ‘**imperial**’, while at the other end of the spectrum, a **cooperative one**, targeted at reaching common goals, will be conceived of as ‘**leading**’. Between these two ends we find a ‘**hegemonic**’ strategy that needs to be further specified in terms of its essential features.”

Nesses termos, a estratégia de um Estado “imperial” só pode ser perseguida por um ator regional claramente dominante em termos de recursos de poder material. Esse Estado age unilateralmente e persegue unicamente o próprio interesse nacional, podendo amparar seu comportamento na coerção ou no uso da força militar *per se*. As ameaças de intervenção militar direta costumam ocorrer quando os países subordinados não concordam ou “balanceiam” seus posicionamentos. Obviamente, esse tipo de estratégia gera descontentamento no entorno geográfico.

Já a hegemonia é uma forma de poder exercida por meio de estratégias mais sutis do que as empregadas por Estados “imperiais”. Os meios podem variar desde o exercício da pressão até a provisão de incentivos materiais, passando pela propagação discursiva das normas e valores hegemônicos, mas nunca a intervenção direta. Um elemento distintivo importante é o fato de que o *hegemon* regional é essencialmente autointeressado e persegue os próprios objetivos, mas busca apresentá-los aos subordinados como objetivos coletivos. Como o *hegemon* emprega uma combinação de incentivos materiais e instrumentos de poder para conquistar o consenso dos subordinados, a autora ramifica a categoria em três possibilidades: *hard*, intermediária ou *soft*.

Finalmente, a liderança é uma estratégia que mobiliza a busca de interesses comuns. Um Estado “líder” concerta um grupo de países que buscam um ou mais objetivos partilhados. A liderança, contudo, pode se apresentar por iniciativa do próprio Estado-líder ou por iniciativa dos liderados. No primeiro caso, a ação do líder se baseia em uma estratégia de engajamento e socialização com vistas a criar normas e valores compartilhados, desencadeando, assim, um verdadeiro processo de “*followership*”. Já o segundo tipo de liderança costuma ganhar corpo em situações de crise, como em casos nos quais a região é ameaçada por um ator extrarregional.

Na tabela a seguir, resumizamos as definições conceituais de cada categoria e a discrepância entre a autorrepresentação da potência regional e seu comportamento de fato.

Tabela 1. Características do império, da hegemonia e da liderança

Categoria	Definição	Discrepância entre retórica e ação
Império	Sistema de dominação baseado no uso ou ameaça da intervenção militar	Baixa
Hegemonia <i>hard</i>	Arranjo para a realização dos objetivos do <i>hegemon</i> por meio da coerção, sem recurso ao poder militar	Alta
Hegemonia intermediária	Arranjo para a realização dos objetivos do <i>hegemon</i> por meio da provisão de benefícios materiais	Média
Hegemonia <i>soft</i>	Arranjo para a realização dos objetivos do <i>hegemon</i> por meio da persuasão normativa e da socialização	Baixa
Liderança (<i>leader-initiated</i>)	Busca de objetivos comuns por meio de um processo de socialização lançado pelo líder	Baixa
Liderança (<i>follower-initiated</i>)	Busca de objetivos comuns já existentes por meio da concessão de uma diretiva ou função gerencial	Baixa

Fonte: Elaboração própria com base em Destradi (2010)

Como as distinções entre império, hegemonia e liderança são ideais-típicas, isso traz a implicação prática, para fins analíticos, que um Estado nem sempre adotará uma estratégia puramente identificada com alguma das categorias. Tal constatação é particularmente relevante no que diz respeito às formas de hegemonia, já que as potências regionais tendem a adotar uma combinação de recursos materiais e ideacionais para espalhar suas normas, valores e interesses. O aspecto temporal, enfim, também deve ser levando em conta, pois as potências regionais podem modificar suas estratégias ao longo do tempo, passando, por exemplo, de uma hegemonia intermediária para uma *soft* ou para uma estratégia de liderança.

Se, por um lado, o instrumental proposto por Destradi (2010), por ser voltado à investigação de potências regionais como um todo, serve como parâmetro de comparação espacial e temporal, por outro, contudo, não captura as idiosincrasias das estratégias nacionais específicas de política externa. Nesse sentido, para os propósitos deste artigo, convém

agregar ao referencial teórico o debate proposto por Yan Xuetong (2014) no que diz respeito à nova estratégia de política externa da China sob o comando de Xi Jinping, presidente desde 2013. Segundo o autor, Xi inaugura a transição de uma política externa baseada na manutenção de um baixo perfil (*Keeping a Low Profile, KLP*) para uma mais voltada à busca assertiva dos objetivos nacionais (*Striving for Achievement, SFA*).

A estratégia do “baixo perfil” foi inaugurada por Deng Xiaoping no início dos anos 1990, na esteira do isolamento internacional enfrentado pela China após o incidente na Praça da Paz Celestial, em 1989. O mantra da discreta política externa chinesa no período baseava-se em um conhecido aforismo que estabelecia a necessidade de “esperar nosso tempo” e “nunca reivindicar liderança” (BROWN, 2017, p. 19). A mesma lógica, com poucos ajustes, também guiou o comportamento internacional da China ao longo dos governos de Jiang Zemin (1993-2003) e Hu Jintao (2003-2013) (MONTENEGRO, 2019). Todavia, acontecimentos na transição da primeira para a segunda década do século XXI colocaram em xeque os pressupostos dessa estratégia.

Primeiro, após os Jogos Olímpicos de 2008, a China enfrentou **uma pressão cada vez maior da sociedade internacional para assumir mais responsabilidades sobre questões de segurança**. Tanto os países desenvolvidos quanto os em desenvolvimento (...) interpretaram “não assumir liderança” como uma rejeição à participação em questões de segurança internacional não centradas na China (...). Segundo, em 2010, o governo Obama adotou uma estratégia para reequilibrar a China no Leste da Ásia. Muitos acreditavam que **a estratégia KLP não impediu que os Estados Unidos visassem a China como um grande concorrente estratégico**. Terceiro, as **disputas marítimas com o Japão, as Filipinas e o Vietnã** voltaram a ocorrer em 2009, indicando ainda que a estratégia da KLP não poderia sequer apaziguar os países vizinhos (YAN, 2014, p. 156. **Grifos nossos**. Tradução nossa)⁹.

⁹ “First, after the 2008 Olympic Games, China faced ever increasing pressure from the international society to take up more responsibility over security issues. Both developed and developing countries (...) interpreted ‘undertaking no leadership’ as a rejection to participating in non-China centric international security issues (...) Second, in 2010, the Obama administration adopted a strategy to rebalance Chinain East Asia. Many believed that the KLP strategy has not prevented the United States from targeting China as a major strategic competitor. Third, maritime disputes with Japan, the Philippines, and Vietnam

Enquanto a estratégia do baixo perfil busca reter um ambiente político pacífico para o desenvolvimento econômico chinês, a política externa mais assertiva de Xi Jinping enxerga o rejuvenescimento nacional como uma prioridade tão importante quanto os objetivos de ordem econômica. Para o atual presidente, duas metas são centrais: ter uma sociedade moderadamente próspera até 2021, quando se completa o centésimo aniversário do Partido Comunista; e ser um país socialista rico e forte até 2049, centésimo aniversário da RPC. Na nova estratégia, a dimensão política e moral tem mais espaço que o pragmatismo econômico. Em linhas gerais: “Podemos simplificar os diferentes objetivos do KLP e do SFA, respectivamente, como ganhar dinheiro e fazer amigos”¹⁰ (YAN, 2014, p. 166).

Basicamente, três pontos principais marcam as diferenças entre as estratégias KLP e SFA: (i) a política externa do baixo perfil enfatizava o melhoramento da confiança mútua, enquanto a estratégia de Xi Jinping busca os interesses comuns; (ii) a primeira dava prioridade às questões econômicas, já a segunda privilegia a moralidade; e (iii) o status das relações bilaterais agora levará em conta o histórico da China com cada país, ao passo em que a lógica do baixo perfil buscava o estabelecimento de relações pragmáticas, sem distinção entre amigos e inimigos. Portanto, é de se esperar que essa “nova” política externa da China seja muito mais orientada politicamente, ainda que a musculatura econômica do país seja um importante instrumento para a consecução dos objetivos.

Como pano de fundo teórico das discussões, paira a contribuição do pensamento chinês ancestral na reformulação dos ditames realistas sob um prisma não-ocidental. Nesse debate, emerge como unidade de análise fundamental o governante, e não apenas as características do sistema, privilegiadas no neo-realismo de Waltz e no realismo ofensivo de Mearsheimer. Na filosofia política chinesa, a instabilidade ou estabilidade da ordem internacional está diretamente relacionada aos anseios morais dos líderes políticos. Assim, bebendo na fonte dos pensadores do período anterior à primeira unificação em 221 a.C., Yan (2014) revive o conceito de “autoridade humana”¹¹, presente nas reflexões de Mêncio (372-289 a.C.) e Xunzi (312-238 a.C.), dois eminentes representantes do confucionismo.

reoccurred in 2009, further indicating that the KLP strategy could not even appease neighboring countries.”

¹⁰ “We can simplify the different goals of the KLP and SFA, respectively as making money and making friends.”

¹¹ Trata-se de um conceito político chinês ancestral que representa a forma mais alta de liderança mundial, baseada na força material e na moralidade.

Xunzi reconhece três formas de poder dentro do sistema internacional: autoridade humana, hegemonia e tirania. Em consonância com Mêncio, ambos concordam que a autoridade humana é a forma mais elevada de poder, considerada uma espécie de fundação moral do governante. Um governante que a detém possui a verdadeira liderança, ou o dom de guiar “tudo abaixo do paraíso” (*Tianxia*)¹² (XU, 2011). À luz da contemporaneidade, Yan (2014) atesta que a China não pode vencer a competição estratégica pela liderança internacional sem adotar um comportamento de autoridade humana, incorporando as noções de justiça e civilidade às suas capacidades materiais.

A ESTRATÉGIA CHINESA NA ÁSIA MERIDIONAL

Tendo em mente a discussão anterior, agora buscamos observar o lastro empírico observável na estratégia da China na Ásia Meridional. Para tanto, analisamos alguns projetos de infraestrutura patrocinados pelos chineses em três países da região: Bangladesh, Paquistão e Sri Lanka. Interessa-nos, especificamente, observar os empreendimentos realizados nos portos de Chittagong, Payra, Hambantota, Colombo e Gwadar (pontos em vermelho, da direita para a esquerda, na Figura 1). Esses espaços são extremamente estratégicos para os interesses da China na contemporaneidade, haja vista a relevância do Oceano Índico para o sucesso do braço marítimo da ICR, que percorre a Baía de Bengala (onde estão Bangladesh, ao Norte, e Sri Lanka, ao Sul) e tangencia o Mar da Arábia (ao sul do Paquistão).

¹² Em chinês, Tian = céu, paraíso; Xia = abaixo. Na filosofia milenar chinesa, o conceito ilustra o sistema tributário que balizava o comportamento do país diante do resto do mundo.

Figura 1. Cinco empreendimentos portuários financiados pela China na Ásia Meridional



Fonte: Desenvolvido pelos autores a partir do Google Maps

De acordo com a nova estratégia de política externa pautada na assertividade, como visto na seção anterior, espera-se que a China valorize o relacionamento com aqueles países com quem tem mais afinidade, priorizando a amizade em detrimento dos ganhos econômicos. Usando a Associação Sul-Asiática para a Cooperação Regional (SAARC)¹³ como referência, descrevemos o estoque de investimento e o índice de afinidade da China com cada um dos integrantes da região. O primeiro indicador foi extraído dos dados do *China Global Investment Tracker* para o intervalo 2008-2018; o último, do conjunto de dados de Voeten *et al* (2009), que calcula a convergência de interesses entre países com base nas votações realizadas na Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU). O indicador analisa pares de países (díades) e varia de -1 a +1¹⁴. A tabela seguinte expõe os números.

¹³ Criada em 1985 e formada por Índia, Paquistão, Bangladesh, Sri Lanka, Nepal, Butão e Maldivas. Em 2007, o Afeganistão tornou-se o oitavo membro.

¹⁴ O cálculo é feito com base em três possíveis valores das votações: abstenção, a favor ou contra. Os dados utilizados na presente pesquisa compreendem as votações realizadas no intervalo entre 1972 (a RPC entrou oficialmente nas Nações Unidas no final de 1971) e 2014.

Tabela 2. China e Ásia do Sul: investimentos e afinidade

País	Investimentos		Afinidade	
Afganistão	US\$ 610 mi	7º	0.831	5º
Bangladesh	US\$ 23,08 bi	2º	0.872	2º
Butão	0	8º	0.816	7º
Índia	US\$ 19,95 bi	3º	0.807	8º
Maldivas	US\$ 1,51 bi	6º	0.841	4º
Nepal	US\$ 4,92 bi	5º	0.828	6º
Paquistão	US\$ 49,06 bi	1º	0.873	1º
Sri Lanka	US\$ 12,47 bi	4º	0.866	3º
Média	US\$ 13,95 bi		0,842	

Fonte: Elaboração própria com base em dados de AEI (2019) e Voeten *et al* (2009)

Os dados mostram que Paquistão, Bangladesh e Sri Lanka – destacados em amarelo por serem os três países analisados adiante – têm, respectivamente, as maiores afinidades com a China, o que aponta para uma maior convergência de interesses no âmbito multilateral. A Índia, por sua vez, aparece em último lugar nesse ranking. Do lado dos investimentos, Paquistão, com larga vantagem, e Bangladesh figuram mais uma vez nas duas primeiras posições. A Índia, principal potência econômica da região, é o terceiro país que mais recebe aportes chineses, seguida pelo Sri Lanka. Essa visão preliminar do relacionamento chinês com a Ásia do Sul parece corroborar a visão de Yan Xuetong, que enxerga um distanciamento da estratégia do baixo perfil.

A seguir, analisamos os casos selecionados buscando situar o impacto dos empreendimentos portuários no âmbito da estratégia de política externa da China, bem como identificar em qual categoria proposta por Destradi (2010) a atuação do dragão asiático se enquadra.

BANGLADESH: PORTOS DE CHITTAGONG E PAYRA

O relacionamento de Bangladesh com a China se iniciou de forma particularmente tensa desde que o país tornou-se independente, em 1971. Àquela altura, a China via o Paquistão – de quem Bangladesh se separou – como aliado primordial na Ásia Meridional, uma espécie de ponte na reaproximação com os Estados Unidos. Além disso, Dhaka tinha laços estreitos com a União Soviética, uma rival da China na época. Pequim, inclusive, chegou a vetar a entrada bengali nas Nações Unidas até 1974. As

relações diplomáticas bilaterais só foram estabelecidas em janeiro de 1976, após mudanças políticas internas levarem Bangladesh a afastar-se dos soviéticos. Somado a tal cenário, o aprofundamento das relações também foi impulsionado pelo processo de abertura tocado por Deng Xiaoping.

Hoje, Bangladesh tem importantes relações econômicas com a China, seu principal parceiro comercial e importante fonte de investimento. Dos US\$ 23 bilhões de investimentos chineses que entraram no país entre 2008 e 2018, US\$ 11,5 bilhões foram para o setor de energia e US\$ 6 bilhões para o de transporte (AEI, 2019). Terceiro Estado mais populoso do Sul asiático (atrás de Índia e Paquistão), Bangladesh possui importantes reservas de gás natural. Projetos patrocinados pela China no âmbito da Iniciativa Cinturão e Rota, sozinhos, devem injetar cerca de US\$ 10 bilhões na economia bengali (BREWSTER, 2019). Entre esses projetos, está a construção de um parque industrial em Chittagong, importante centro industrial, tocada por meio de uma *joint venture* entre a estatal *China Harbour Engineering Company* (CHEC) (70%) e a Autoridade Especial de Zonas Econômicas de Bangladesh (30%) (QUADIR, 2018).

Grande parte da zona deve ser utilizada por firmas manufatureiras da própria China, ainda que o objetivo maior envolva expandir os *links* com a Ásia Central, já que o Porto de Chittagong é um dos mais movimentados da Baía de Bengala. A construção deve ser finalizada até 2023. Apesar da relevância do parque industrial, o fato é que a China nutria grande interesse em também ter uma participação mais ativa no Porto em si. Contudo, aponta Brewster (2019), Pequim viu suas ambições serem refreadas sucessivamente pelo governo bengali, que – enfrentando preocupações vindas de Nova Déli – acabou por aprovar a construção de um porto patrocinado por japoneses em Matarbari, perto de Chittagong.

Além do parque industrial, entre os projetos sob o guarda-chuva da Nova Rota da Seda em Bangladesh estão uma ponte rodoviária/ferroviária sob o Padma – importante rio nacional, ramo inferior do Ganges – e o Porto de Payra. A construção da ponte, orçada em torno de US\$ 3,14 bilhões, vai ligar os dois lados do país pela primeira vez. O projeto ferroviário deve estar 100% concluído até 2022 e conectará a capital Dhaka a partes estratégicas ao sul (como o porto de Mongla, próximo de Chittagong). O anúncio do empreendimento foi feito em 2016, quando o presidente Xi Jinping, numa clara tentativa de aproximação diplomática, tornou-se o primeiro chefe de Estado chinês a pisar em Bangladesh depois de 30 anos. Ao todo, 26 acordos de investimento foram assinados (BYRON, 2018).

O investimento no Porto de Payra também é considerável, na casa dos US\$ 15 bilhões. O empreendimento será construído por duas estatais chinesas – a CHEC, igualmente presente em Chittagong, e a *China State Engineering and Construction Company* (CSCEC) – e deve contar com um terminal de gás, uma refinaria de petróleo, uma planta energética à base de carvão e um terminal de contêineres. Apesar da relevância que o porto tem para os chineses, trata-se de uma localização bem menos privilegiada que Chittagong. O litoral de Payra tem águas rasas, fazendo com que haja a necessidade de uma quantidade enorme de dragagem em ordem a abrir um canal para receber navios de carga. A dragagem inicial, sozinha, vai custar US\$ 963 milhões (FAIRMAN, 2019).

Ademais, as correntes naturais das marés farão com que sedimentos retornem constantemente, o que demandará uma dragagem praticamente ininterrupta para garantir a profundidade adequada para acomodar navios. Para piorar, há o risco de desastres naturais: um ciclone, fenômeno que atinge regularmente a costa bengali, seria suficiente para encher completamente o canal e “prender” os navios lá atracados. De toda forma, apesar dos questionamentos quanto à viabilidade do projeto, os investimentos nas áreas costeiras de Bangladesh são extremamente bem-vindos pelo governo, já que o país não desenvolveu novos portos desde a independência.

Além dos aportes de capital em zonas portuárias, outro exemplo da presença chinesa em Bangladesh foi a compra de 25% da bolsa de valores nacional, a *Dhaka Stock Exchange* (DSE), por cerca de US\$ 125 milhões. A operação foi realizada por um consórcio entre as bolsas de valores de Xangai e Shenzhen. Ainda que o montante seja considerado baixo em comparação a outros investimentos chineses, essa aquisição coloca Pequim em condições de moldar a arquitetura financeira do país sul-asiático, podendo trazer impactos diretos para a Índia (BHANDARI, 2018). A Índia, aliás, também submeteu uma proposta de compra da parcela à venda da DSE, porém sem sucesso (“DHAKA STOCK EXCHANGE”, 2018).

É importante ressaltar, todavia, que Bangladesh tem uma relação dívida externa/PIB relativamente estabilizada (14% em 2017), e a maior parte do seu débito (cerca de 60%) está com o Banco Mundial e o Banco Asiático de Desenvolvimento, enquanto a China responde por somente 3%. A situação não é a mesma em outros países da Ásia Meridional. As Maldivas, por exemplo, são o terceiro país mais endividado com a China quando se analisa a participação do crédito chinês no PIB (mais de 30%).

Paquistão e Sri Lanka têm mais ou menos 10% do PIB em dívidas com credores chineses, figurando em 27º e 35º, respectivamente, na lista dos 50 mais endividados (HORN; REINHART; TREBESCH, 2019).

Observa-se, portanto, tomando Bangladesh como primeiro exemplo, que a China vem projetando poder no Sul da Ásia a partir de uma série de investimentos em áreas onde possui capacidade técnica e econômica, atuando de modo a satisfazer os próprios interesses nacionais, mas visando estar atrelada às demandas regionais por infraestrutura. Bangladesh tem uma localização estratégica, mas esteve carente por investimentos ao longo das últimas décadas. Assim, lançando mão de uma estratégia diplomática que, quase sempre, não exige muitas contrapartidas, a China vem expandindo influência, buscando autorrepresentar-se de forma cooperativa. O fato de Bangladesh ter a saúde fiscal em dia, por sua vez, permite aos negociadores em Dhaka terem mais espaço de manobra nas tratativas com os chineses do que outros países sul-asiáticos.

Nesse sentido, pode-se enquadrar a estratégia da China dentro da categoria de hegemonia intermediária, em que os objetivos do *hegemon* são perseguidos através da provisão de benefícios materiais. Obviamente, algumas contrapartidas chinesas podem colocar os países da região em situações financeiras delicadas, como é o caso do Sri Lanka, analisado a seguir.

SRI LANKA: PORTOS DE COLOMBO E HAMBANTOTA

Apesar de não compartilharem fronteiras, China e Sri Lanka possuem um longo histórico de relacionamento bilateral, havendo registros de trocas comerciais entre ambos desde o século III a.C., durante a dinastia Han. No século XV, o navegador Zheng He levou sua frota à ilha cingalesa pelo menos em sete ocasiões. Mais recentemente, desde a independência em relação ao império britânico, conquistada em 1948, e a revolução comunista que marca a fundação da RPC, as relações entre China e Sri Lanka evoluíram positivamente ao longo do tempo (WANG; YE, 2019). No século XXI, sobretudo a partir da segunda década, percebe-se um claro aprofundamento das relações, com destaque para o ingresso do Sri Lanka na Rota da Seda Marítima e os consequentes investimentos chineses na estrutura portuária cingalesa.

Dos investimentos totais da China no Sri Lanka, somente nos setores de transporte e logística os recursos acumulados são de US\$ 6,49

bilhões, pouco mais da metade do total (52%) (AEI, 2019). Dentre esses projetos, o porto de Hambantota, no sul do país, merece atenção, já que muitos analistas o consideram um exemplo do que se convencionou chamar de “diplomacia da armadilha do débito” (*debt-trap diplomacy*)¹⁵. O bom relacionamento entre os dois países facilitou a consecução do plano de construir o complexo portuário em Hambantota, bem como outros projetos que dialogam com este, como uma cidade portuária em Colombo (*Colombo Port City*), capital e sede do principal porto marítimo cingalês (“CHINA BOOSTS INVESTMENT”, 2018).

Ambos os empreendimentos costeiros integram um plano de desenvolvimento do Sri Lanka intitulado *Mahinda Chintana*, ou *Mahinda Vision*, apresentado na disputa presidencial de 2010, tendo se tornado meta de governo após a reeleição de Mahinda Rajapaksa naquele ano. Com a finalidade de implementar grandes projetos de infraestrutura, revitalizar a agricultura, fortalecer os serviços públicos, as empresas estatais e o setor privado (MFP, 2010) o plano almejava transformar o país em um centro econômico global estratégico (RAJAPAKSA, 2010). Apesar das ambições elevadas do presidente recém-eleito, a economia do Sri Lanka precisaria de aportes externos para que o *Mahinda Vision* lograsse êxito.

Foi com esse pano de fundo que, em setembro de 2014, o líder chinês Xi Jinping visitou a capital Colombo e assinou um plano de ação sobre o aprofundamento da parceria estratégica e cooperativa¹⁶. O acordo chancelou a entrada do Sri Lanka na RSM. Com isso, a Iniciativa Cinturão e Rota passou a incorporar oficialmente em seu escopo alguns projetos cingaleses diretamente citados no *Mahinda Vision*, como o Porto de Hambantota e a Cidade do Porto de Colombo. O próprio Xi Jinping, em um artigo repostado na página do Ministério de Relações Exteriores do Sri Lanka, declarou que os planos cingaleses coincidem com a proposta da

¹⁵ O termo ganhou força entre os analistas depois da publicação de um texto do estrategista indiano Brahma Chellaney (2017), que acusa a China de oferecer linhas facilitadas de crédito para avançar interesses geopolíticos. A “armadilha” consiste em se aproveitar da baixa capacidade do Estado devedor em honrar os contratos para conseguir ativos de infraestrutura como garantia. Essa narrativa, porém, é contestada por vários especialistas, que apontam pelo menos três problemas: (i) em perspectiva comparada ampliada, não há evidências que apontem a renegociação ou cancelamento de projetos patrocinados pela China como algo recorrente (Hambantota é exceção, não a regra); (ii) países como o Sri Lanka já possuem um histórico financeiro negativo, o que levaria a um viés de seleção; e (iii) a China sequer é o principal credor de muitos países para os quais firma contratos de empréstimo. Para mais detalhes, ver Brautigam (2019).

¹⁶ Documento completo disponível em: <https://www.mfa.gov.lk/images/stories/Newspapers/plan%20of%20action%20-%20final.pdf>.

RSM: “O Mahinda Chintana (...) tem muito em comum com o sonho chinês de realizar a grande renovação da nação chinesa” (MFA, 2014).¹⁷

O presidente Rajapaksa cultiva uma boa relação com os chineses pelo menos desde 2005, quando se elegeu pela primeira vez, nos últimos anos da guerra civil interna, período em que o Sri Lanka ficou isolado por acusações de violações dos direitos humanos. Nesse cenário, o país dependia fortemente da China para apoio econômico, equipamento militar e cobertura política nas Nações Unidas para bloquear possíveis sanções. A guerra terminou em 2009 e, desde então, Mahinda Rajapaksa e sua família se consolidaram no poder. Esse domínio encerrou-se provisoriamente em 2015, quando o presidente acabou derrotado nas eleições por, entre outras razões, ser acusado de subserviência aos interesses de Pequim.

Seus opositores alegam que já se sabia que os investimentos no Porto de Hambantota – terra natal e principal base eleitoral de Mahinda – não trariam o retorno esperado (o que é negado pelos chineses), tornando o Sri Lanka refém de uma dívida impagável. Para se ter uma ideia, a despeito de o Oceano Índico ser uma das principais rotas marítimas internacionais, somente 34 navios atracaram em Hambantota em 2012, números que levantam desconfiança quanto aos reais interesses da China. Ao *New York Times*, um membro do alto escalão do ministério indiano de Relações Exteriores alegou que “a única maneira de justificar o investimento em Hambantota é do ponto de vista da segurança nacional” (ABI-HABIB, 2018).

Em dezembro de 2016, o novo presidente Maithripala Sirisena, sufocado pelos débitos e sob pressão dos negociadores chineses, assinou o arrendamento do porto à estatal chinesa de capital aberto *China Merchants Port Holdings* por 99 anos num acordo de US\$ 1,1 bilhão, ignorando apelos para discutir o pacto no parlamento (SIRILAL; ANEEZ, 2017). O acordo prevê uma parceria entre a estatal chinesa, nova responsável pelas operações comerciais na região, e a Autoridade Portuária do Sri Lanka numa *joint venture* dividida entre 70% e 30% (“POTENTIAL DISCLOSEABLE TRANSACTION”, 2017). No total, a dívida cingalesa com os chineses alcança algo em torno de US\$ 6 bilhões.

Analogamente, no projeto do *Colombo Port City* a estatal *China Harbour Engineering Company* protagonizou um acordo de investimento para a construção de um novo terminal que cede aos chineses o direito de uso exclusivo de uma área de 50 acres de terra, sem qualquer soberania do

¹⁷ “The Mahinda Chintana (...) has much in common with the Chinese dream of realizing the great renewal of the Chinese nation.”

governo local. Em novembro de 2014, um submarino e um navio de guerra chegaram a atracar nessa área em Colombo. Semanas antes, em setembro, outro submarino chinês ficou estacionado no mesmo local durante o período da visita de Xi Jinping¹⁸.

O fato de o Sri Lanka não ter conseguido quitar seu débito com o governo chinês e ter de ceder o Porto de Hambantota como parte da renegociação da dívida fez com que opositores acusassem a China de utilizar sua capacidade de investimento para fins geopolíticos. No contexto cingalês, a estratégia chinesa parece se situar numa zona cinzenta entre a hegemonia intermediária e sua forma mais dura, visto que a aproximação recente tem se baseado tanto na provisão de benefícios materiais como na coerção. Esta, contudo, é operacionalizada de forma sofisticada, envolvendo a armadilha do débito e até mesmo *lobby* eleitoral como potenciais ferramentas (ABI-HABIB, 2018). Ademais, não se pode descartar a possibilidade de os chineses escalarem para uma estratégia imperial, a depender de como a conjuntura política em Colombo evoluir com o passar do tempo.

Apesar do período conturbado durante a gestão de Sirisena, a quem coube tomar a medida impopular do arrendamento, o cenário interno dos próximos anos deve ser, em tese, positivo para os chineses. Em 2019, Gotabaya Rajapaksa, irmão de Mahinda e ex-ministro da Defesa, derrotou Sirisena nas eleições e tornou-se o novo presidente. Ainda que os analistas esperem uma reaproximação com Pequim, o manifesto político divulgado pelo partido de Gotabaya – *Sri Lanka Podujana Peramuna* (SLPP) – alega que o Porto de Hambantota é um ativo nacional estratégico e que o novo governo terá como prioridade visitar o acordo fechado com os chineses¹⁹.

PAQUISTÃO: PORTO DE GWADAR

As relações com o Paquistão desempenham um papel fundamental dentro da política externa chinesa, sobretudo no que diz respeito à contenção da Índia, país que representa um natural desafio à consolidação da dominância regional da RPC. A animosidade mútua quanto a Nova Déli tem definido esse eixo bilateral, pelo menos, desde o

¹⁸ Detalhes no seguinte endereço: <https://www.reuters.com/article/sri-lanka-china-submarine/chinese-submarine-docks-in-sri-lanka-despite-indian-concerns-idINKBN0IM0LU20141102>.

¹⁹ Mais informações em: <https://thediplomat.com/2019/11/will-gotabaya-revisit-sri-lankas-hambantota-debt-trap-with-china/>.

início dos anos 1960²⁰, logo após o relacionamento sino-indiano começar a deteriorar por conta do Tibet e das disputas fronteiriças. Ao longo da década, as guerras sino-indiana (1962) e indo-paquistanesa (1965) foram acontecimentos importantes que fortaleceram os contatos entre Pequim e Islamabad. Desde então, os chineses são responsáveis por sofisticada assistência militar ao Paquistão, incluindo armas nucleares (USCC, 2016). O Paquistão, aliás, é o maior cliente da indústria bélica chinesa desde o começo dos anos 1990, respondendo atualmente por 35% dessas exportações (SIPRI, 2018).

Tal histórico de interesses complementares e confiança mútua vem se mostrando ainda mais pujante hodiernamente. Por exemplo, o premier Li Keqiang incluiu o Paquistão no itinerário da sua primeira viagem oficial no cargo, em maio de 2013 (ele assumiu em março). Em abril de 2015, foi a vez do presidente Xi Jinping ir pela primeira vez ao Paquistão. Na ocasião, ele declarou que se sentia como se estivesse indo visitar a casa do próprio irmão (PANDA, 2015)²¹. Foi durante essa visita em 2015 que se anunciou oficialmente o acordo de investimento voltado à modernização do Porto de Gwadar, incluindo a suposta²² construção de uma base naval. A bem da verdade, o porto é parte de um projeto muito maior: o Corredor Econômico China-Paquistão (CECP). Na visita de Xi a Islamabad, foram assinados, ao todo, 49 acordos de investimento envolvendo iniciativas ao longo do Corredor, como dutos de óleo e gás, obras de infraestrutura rodoviária e ferroviária e uma série de empreendimentos energéticos. Prevê-se também a construção de um aeroporto, um hospital e um complexo industrial voltado para a área petroquímica²³.

Entre 2008 e 2018, dos US\$ 49 bilhões de aportes chineses no Paquistão, nota-se um grande destaque para o setor de energia, que responde por 68% do montante (US\$ 33,2 bilhões). Somente os recursos prometidos para o CPEC podem chegar a US\$ 46 bilhões. O incremento específico nas capacidades do porto visa desenvolver a rota ocidental do Corredor, que tem início na cidade de Peshawar e se estende até o Oceano

²⁰ O Paquistão reconheceu a RPC em janeiro de 1950 e iniciou relações diplomáticas formais no ano seguinte.

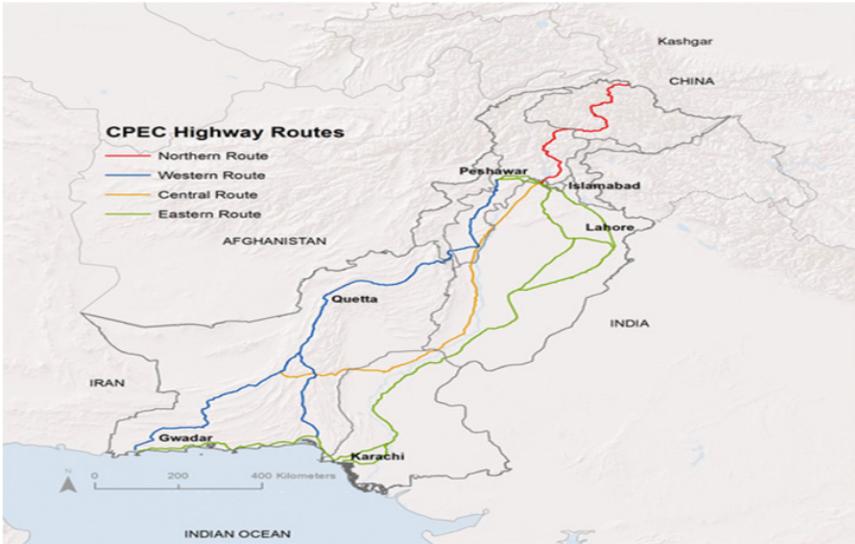
²¹ A declaração foi feita em editorial publicado no *Pakistan Daily Times*, intitulado “*Pak-China Dosti Zindabad*” (Vida longa à relação China-Paquistão).

²² Alguns analistas apontam que não há evidências, até o momento, que comprovem a destinação de Gwadar para fins militares. Ver, por exemplo: <https://thediplomat.com/2019/11/no-pakistan-gwadar-port-is-not-a-chinese-naval-base-just-yet/>.

²³ Mais informações: <http://cpec.gov.pk/gwader>.

Índico a partir de Gwadar. No decorrer do trajeto, a rota ocidental se encontra com as rotas central e oriental (Figura 2). Assim como ocorreu com o Porto de Hambantota, o CECP foi igualmente incorporado sob o guarda-chuva da Iniciativa Cinturão e Rota.

Figura 2. Corredor Econômico China-Paquistão



Fonte: Mohammad (2017)

O Porto de Gwadar, localizado estrategicamente no Mar da Arábia, funciona como uma espécie de conexão entre o eixo terrestre e marítimo da Nova Rota da Seda. De maneira mais ampla, o Corredor deve conectar Gwadar à cidade de Kashgar, localizada na Região Autônoma de Xinjiang, na ponta ocidental do território chinês. Para além da questão meramente logística, os chineses têm o intuito de reduzir o apoio da militância islâmica na província de Xinjiang, considerada um *hot spot* pelo governo da RPC devido às tentativas separatistas da população Uigur, minoria étnica dentro do país. Xinjiang fica na área de fronteira com Paquistão, Afeganistão, Tajiquistão e Cazaquistão, ocupando o correspondente a 17% do território chinês. Além de ser a maior do país, a Região Autônoma é estratégica por concentrar 15% das reservas nacionais de petróleo e 20% das de gás (TREVISAN; SANT'ANNA, 2009).

Para o Paquistão, o impacto econômico do CECP é decisivo para o desenvolvimento e a integração nacional. Com exceção de três províncias

(Azad Jammu, Caxemira e Fata), todas as regiões do país possuem mais de 25% de sua população total dentro de um raio de 10 quilômetros da rede rodoviária proposta (MOHAMMAD, 2017). Enquanto a rota leste atravessa as regiões mais densamente povoadas do país, a rota ocidental se caracteriza pela situação inversa. Nota-se, assim, grande apoio político das partes: os chineses, interessados em terem uma via de acesso rápido e garantido à costa Índica; os paquistaneses, ansiosos por fomentarem o incremento da infraestrutura doméstica. Não à toa, as cifras que serão destinadas ao Corredor equivalem, sozinhas, a todos os investimentos externos diretos no país desde 1970 combinados (RAKISITS, 2015).

Esses enormes fluxos de capitais chineses abrem uma série de oportunidades para o futuro do Paquistão. Destaca-se, por exemplo, a possibilidade de o país se tornar um importante *hub* comercial, haja vista a localização estratégica de Gwadar, próximo da entrada do Estreito de Ormuz e da foz do Golfo Pérsico. Essa porção do globo é considerada uma das rotas marítimas mais importantes do mundo, por onde cerca de 20% do petróleo mundial são transportados (EIA, 2019). Além disso, Gwadar fica a 533 km de distância de Karachi, cidade mais populosa e centro comercial do Paquistão, a pouco mais de 120 km da fronteira com o Irã e cerca de 400 km a nordeste do Omã, através do Mar Árabe.

É relevante a ressalva que, assim como no caso de Hambantota, os chineses também assumiram o controle da administração portuária em Gwadar, e isso aconteceu ainda em 2013. Em janeiro, o governo paquistanês aprovou a transferência da administração da empresa *PSA International*, de Cingapura, para a estatal *China Overseas Ports Holding Company*, que ganhou uma concessão de 40 anos e passou a tomar conta das operações formalmente a partir de maio daquele ano ²⁴. Em fevereiro, o ministro da defesa indiano, A. K. Antony, havia demonstrado preocupação com a possibilidade de Gwadar ser utilizada para fins militares (“PAKISTAN HANDS MANAGEMENT”, 2013). Diferentemente do ocorrido em Hambantota, contudo, os indícios não são tão sugestivos em apontar Gwadar como outro exemplo de diplomacia da armadilha do débito.

Em primeiro lugar, o valor das cifras é assaz discrepante, já que o financiamento chinês no porto paquistanês não chega a um quarto do montante investido em Hambantota (US\$ 248 milhões e US\$ 1,1 bilhão, respectivamente). A duração do arrendamento também merece destaque: Gwadar será operado pela estatal chinesa por menos da metade do tempo

²⁴ Detalhes: <http://cophcgwadar.com/>.

(40 anos contra 99). Convém mencionar ainda que os dois portos estão inseridos em um contexto muito distinto: enquanto Hambantota recebe um fluxo irrisório de embarcações e pouco acrescenta à capacidade logística do Sri Lanka, fortemente concentrada em Colombo, o porto de Gwadar é encarado como um ativo estratégico pelo governo paquistanês, que vê as limitações dos portos de Karachi e Qasim²⁵ – os principais do país – como um problema a ser sanado imediatamente. Por fim, o acordo com os chineses foi assinado em um contexto político aparentemente positivo, incluindo uma cerimônia com a presença do então presidente Asif Ali Zardari, sem resistência da oposição.

Sendo assim, a estratégia chinesa junto ao Paquistão parece se assemelhar à categoria de hegemonia intermediária proposta por Destradi (2010), executada por meio da provisão de benefícios materiais com vistas aos objetivos do *hegemon*. O comportamento da China no Paquistão, entretanto, também parece se enquadrar em uma zona cinzenta não identificada nas categorias propostas por Destradi (2010), já que há o claro interesse comum em conter a Índia, a despeito dos objetivos domésticos não serem exatamente os mesmos. Como o Paquistão é parte relevante da Iniciativa Cinturão e Rota e também integra a Associação para a Cooperação de Xangai (OCX), é de se esperar que os diálogos bilaterais com a China ganhem em intensidade e garantam um verniz de legitimidade e consentimento às ações de Pequim junto à Islamabad. Não seria improvável, assim, que a estratégia da RPC paulatinamente migre para uma hegemonia *soft* ou mesmo de liderança, já que este é, precisamente, o grande objetivo da Nova Rota da Seda (buscar objetivos comuns por meio de um processo de socialização lançado pelo líder) (XI, 2017).

REAÇÕES INDIANAS

A Índia tem uma visão muito particular do Oceano Índico no seu entorno, desejando ser reconhecida como a potência naval líder na região (USCC, 2016). A centralidade dessas águas foi bem descrita, nos anos 1940, pelo estadista e diplomata K. M. Panikkar: “Enquanto para outros países o Oceano Índico é apenas uma das áreas oceânicas importantes, para a Índia ele é um mar vital. Suas linhas de vida estão concentradas nessa área, sua liberdade depende da liberdade dessa superfície de água” (apud BERLIN,

²⁵ O primeiro por operar no limite da sua capacidade, o segundo por estar longe do mar aberto. Detalhes: <http://www.gwadarport.gov.pk>.

2006, pp. 59-60)²⁶. Assim, a determinação indiana em ser líder regional é reconhecida pelos países da Ásia do Sul (QUILICONI; KINGAH, 2016), muito embora os dados das votações da Assembleia Geral da ONU revelem que os Estados do subcontinente têm maior afinidade com o Paquistão (MONTENEGRO; MESQUITA, 2017). Possivelmente, o histórico passado de intervenções com uso da força – por exemplo: no Paquistão Oriental (1971), no Sri Lanka (1987), nas Maldivas (1988) e no Nepal (1989) – tenha criado nos vizinhos a visão de uma Índia agressiva, enquadrada nos termos de um império.

No final dos anos 1990, o então primeiro-ministro indiano I. K. Gujral propôs uma abordagem para a vizinhança voltada à benevolência e apoio econômico, sem expectativas de reciprocidade. Seu mandato no cargo, contudo, foi curto (abril de 1997 a março de 1998) e os sucessores imediatos não deram seguimento à “Doutrina Gujral” (TRIPATHI, 2016). Além de reconstruir a relação com os Estados do entorno em novas bases, outra preocupação recente nos gabinetes em Nova Déli tem sido o cerco paulatino dos chineses a áreas estratégicas da vizinhança. Nos últimos anos, a China se transformou em principal parceira comercial e fonte de investimento de praticamente todos os países da Ásia Meridional. Para piorar, Paquistão e Bangladesh são os maiores clientes da indústria de armamentos chinesa, com 35% e 19%, respectivamente, de participação nessas exportações (SIPRI, 2018).

Tais laços econômicos e estratégicos com a região ficaram mais visíveis quando quase todos os integrantes da SAARC aprovaram a entrada da China como membro observador – sem direito a voto – na 13ª cúpula do bloco, realizada em Dhaka, em 2005. Curiosamente, o evento ocorreu no *Bangladesh-China Friendship Center*, moderno centro de conferências projetado pelo Instituto de Design Arquitetônico de Pequim. Apenas o pequeno reino do Butão apoiou o posicionamento contrário, quase solitário, da Índia (NIAZI, 2006). Como visto, os dois países são os que apresentam menor afinidade com Pequim na AGNU.

Apesar desse movimento ser considerado uma vitória diplomática para a China, nos dias atuais a SAARC tem sido esvaziada, muito devido à escalada da tensão no relacionamento entre Nova Déli e Islamabad após ataques terroristas em território indiano. Em 2016, a cúpula da Associação

²⁶ “While to other countries the Indian Ocean is only one of the important oceanic areas, to India it is a vital sea. Her lifelines are concentrated in that area, her freedom is dependent on the freedom of that water surface.”

que seria realizada na capital paquistanesa teve de ser cancelada depois de um boicote patrocinado pela Índia, que foi seguida por Bangladesh, Butão, Afeganistão, Sri Lanka e Maldivas. Em setembro daquele ano, 17 militares indianos foram mortos por militantes islâmicos em uma base militar na cidade de Uri, na Caxemira indiana. Os responsáveis pelo ataque seriam do grupo Jaish-e-Muhammad, dedicado à causa separatista da Caxemira. Nova Déli acusou o Paquistão de envolvimento (KUMAR; ANAND, 2016).

Desde então, como contraponto à SAARC, a Índia tem buscado maior concertação junto à Iniciativa da Baía de Bengala para Cooperação Técnica e Econômica Multissetorial (BIMSTEC), criada em 1997. Hoje, o bloco conta com sete membros, sendo cinco da Ásia Meridional (Bangladesh, Butão, Índia, Nepal e Sri Lanka) e dois do Sudeste do continente (Mianmar e Tailândia). Já em outubro de 2016, após o incidente em Uri, o primeiro-ministro Narendra Modi aproveitou a Cúpula dos BRICS em Goa para criar um evento ampliado, incluindo também os países do BIMSTEC (DUTTA, 2019). Desde então, fortalecer os laços com os integrantes da Iniciativa da Baía de Bengala por meio do diálogo multilateral é uma das frentes de ação tocadas pela Índia para consolidar-se na vizinhança.

Além de ser uma mera representação da oposição ao Paquistão, o fortalecimento do BIMSTEC também deve ser entendido sob uma perspectiva mais ampla da política externa indiana, funcionando como um espaço de reverberação das metas contidas nas iniciativas *Neighborhood First* e *Act East* (MEA, 2017). Esta última é voltada à projeção indiana rumo ao Leste Asiático, tradicional zona de influência chinesa, e envolve não só a aproximação junto a Mianmar e Tailândia²⁷ sob o escopo do BIMSTEC, mas também uma postura mais assertiva frente a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN). A primeira, autoexplicativa, tenciona preservar a esfera de influência indiana na porção meridional do continente e, simultaneamente, conter a ascensão chinesa na região²⁸. Não à toa, após ser reeleito em 2019, o primeiro-ministro Narendra Modi escolheu Sri Lanka e Maldivas como destinos da primeira viagem internacional do seu segundo mandato.

²⁷ Com esses dois países, a Índia tem um projeto de construção de um corredor rodoviário trilateral com cerca de 1.360 km de extensão. Detalhes: <https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=187130>.

²⁸ Em 2014, Modi já havia lançado o Projeto Monções (Project Mausam), nome dado aos ventos sazonais comumente intensos nas regiões costeiras da Ásia do Sul. O projeto, sob responsabilidade do Ministério da Cultura, busca inspiração na influência ancestral do país nas rotas comerciais do Índico, caracterizadas pelo intenso fluxo de mercadorias e culturas, com a ideia de restabelecer esses links dos tempos antigos nos termos da contemporaneidade (PILLALAMARRI, 2014).

No caso específico do Porto de Hambantota, a possibilidade do local ser usado como um entreposto militar pelos chineses causa extrema preocupação nos gabinetes políticos em Nova Délhi (PETHIYAGODA, 2017), de modo que o próprio Ministério da Defesa da Índia relatou ver com preocupação o “aumento dos investimentos de entidades estrangeiras com um alto componente de dívida”. O Ministério também classificou o Sri Lanka como “um parceiro estratégico fundamental com um papel importante na garantia de segurança e estabilidade na região do Oceano Índico” (MoD, 2018, p. 04)²⁹.

Como forma de balancear a presença econômica chinesa no país e agregar ação à retórica diplomática, a Índia vem investindo nas mesmas áreas portuárias que os chineses. Em Colombo, uma *joint venture* com o Japão e a Autoridade Portuária cingalesa vai construir um terminal de contêineres na área leste do terminal. Em Hambantota, a empresa privada *India's Accord Group*, em consórcio com o Ministério de Óleo e Gás do Omã, venceu um contrato de quase US\$ 4 bilhões para a construção de uma refinaria de petróleo, sendo este o maior investimento externo direto da história do Sri Lanka (“THIS IS HOW INDIA”, 2019).

Em termos de infraestrutura, o governo indiano também tem desenvolvido seus próprios planos de conectividade, como o Corredor de Transporte Internacional Norte-Sul (INSTC), um projeto trilateral desenvolvido com a Rússia e o Irã. Inaugurado em 2015, o corredor deve se integrar ao porto iraniano de Chabahar, a 70 quilômetros do Porto de Gwadar. Ao todo, são mais de 7.000 km de extensão em rotas terrestres multimodais (ferrovias e rodovias) e marítimas com o objetivo de impulsionar o comércio entre os três parceiros e a grande massa eurasiática³⁰. O Corredor possibilita à Índia um importante acesso à Ásia Central e é peça chave na política de conexão com a região (*Connect Central Asia Policy*), considerada como “vizinhança estendida” (JHA, 2017).

Em síntese, analistas apontam para certa vantagem da Índia sobre a China no Oceano Índico, seja devido à presença militar ou por conta da “tirania da distância” que a geografia impõe à China. É particularmente preocupante para os chineses ter de passar por alguns

²⁹ Preocupações nessa linha são praticamente inexistentes no Porto de Payra (Bangladesh), entre outras razões, porque a cidade bengali está localizada nas profundezas do delta do Ganges, tornando muito improvável a instalação de uma base naval estrangeira.

³⁰ Países da Ásia Central, do Oriente Médio, e do Leste Europeu também são signatários. Para detalhes: https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/recent_views/REU/International_North_South_Transport_Corridor_.pdf.

pontos de estrangulamento – como o Estreito de Málaca – em ordem a conseguir projetar sua força naval nas proximidades do subcontinente indiano. Além disso, o suporte logístico necessário, embora crescente, ainda é limitado. Assim, “é difícil ver a China em condições de defender a totalidade de suas linhas marítimas de comunicação no Oceano Índico” (BREWSTER, 2016, p. 7. Tradução nossa).³¹. Portanto, seria uma falha da política externa chinesa não conseguir transformar a Índia em parceira na região, fazendo com que os interesses de Pequim não encontrem um ambiente geoestratégico favorável nessa parte do Oceano Índico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo demonstrou que a estratégia chinesa na Ásia Meridional se caracteriza por traços hegemônicos, preenchendo por vezes algumas zonas cinzentas da proposta analítica de Destradi (2010), tendo uma postura intermediária junto a Bangladesh e Paquistão e uma atuação mais agressiva no Sri Lanka, especificamente no caso do Porto de Hambantota. De maneira mais ampla, o trabalho também apresentou algumas evidências que sustentam a nova estratégia de política externa da China (YAN, 2014), baseada na valorização da amizade e do suporte político.

Em linhas gerais, nota-se que a China vem mesclando uma abordagem para a Ásia do Sul que, levando em consideração o histórico da amizade bilateral, perpassa o cortejamento diplomático, a provisão de benefícios materiais e até cooptação, esta executada de maneira criativa, sem uso da força. Em suma, nota-se uma China claramente assertiva, distanciada da noção do baixo perfil que prevaleceu desde o final do século passado. Por não haver intervenção militar direta, descarta-se que a China esteja atuando, por ora, como um império. Ademais, como os objetivos dela e dos países aqui analisados são distintos, não se pode enquadrar a ação regional chinesa em termos de liderança, ainda que o discurso oficial no âmbito da Iniciativa Cinturão e Rota seja o da complementação das estratégias de desenvolvimento dos envolvidos (XI, 2017).

Por um lado, os países da região buscam receber investimentos com o interesse de robustecer os parques industriais, criar empregos e, claro, desenvolver suas infraestruturas. Por outro, apesar de não ter uma estratégia “pública” para a região, a China tem os objetivos de (i) explorar

³¹ “It is difficult to see China ever being in a position to defend the entirety of its Indian Ocean SLOCs.”

a rivalidade Índia-Paquistão, (ii) expandir a atividade econômica e a influência política, (iii) melhorar o acesso ao Oceano Índico e (iv) combater o terrorismo e o extremismo religioso (USCC, 2016).

A Índia, por sua vez, tem reagido em diversas frentes. No âmbito multilateral, a tentativa de isolar o Paquistão parece ter sido bem-sucedida através do esvaziamento da SAARC e do fortalecimento do BIMSTEC em seu lugar. As iniciativas de política externa voltadas para o continente – incluindo o entorno imediato, a Ásia Central e o Leste Asiático – ganharam ar de prioridade no segundo mandato de Narendra Modi. O fluxo de investimentos e a atuação em projetos de infraestrutura são outro componente da estratégia de Nova Déli para conter Pequim. Por fim, os esforços de modernização das capacidades navais são, de certo, a expressão mais clara da assertividade indiana.

Comparativamente, a atuação da China no Sul da Ásia apresenta algumas diferenças quanto ao Sudeste do continente. Com exceção dos pleitos de soberania no Mar do Sul, onde a estratégia chinesa tem claros contornos imperiais, a literatura aponta para um *mix* de posturas hegemônicas suaves e momentos de liderança (SILVA, 2017; NOGUEIRA; HENDLER, 2016). Por exemplo, no desenrolar da crise asiática do fim dos anos 1990, atitudes como o auxílio financeiro sem maiores contrapartidas e a participação ativa na Iniciativa Chiang Mai indicam para uma postura de líder. Essas diversas formas que a política externa da China assume na contemporaneidade chancelam a visão tanto dos analistas que enxergam o uso estratégico do *soft power* (*charm offensive*)³² como aqueles que veem uma postura de nítida assertividade na busca pelos objetivos (YAN, 2014).

No mais, levando em consideração a crescente presença da China em todas as regiões do mundo, é interessante investigar os pontos de aproximação e diferença entre as estratégias do país nesses espaços. Sendo assim, faz-se mister que os analistas lancem mão de instrumentais propícios para esse tipo de análise comparada, já que a abordagem proposta por Destradi (2010) se restringiria, no máximo, às subdivisões da Ásia. Finalmente, trabalhos que coadunem a análise teórica e conceitual com esquemas empíricos são particularmente bem-vindos.

³² A estratégia do *charm offensive* reinterpreta a noção tradicional do poder branco para incluir tudo aquilo que está fora do escopo militar e de segurança, incorporando não apenas instrumentos como cultura e diplomacia pública, mas também ajuda externa, investimentos e participação em organizações multilaterais (KURLANTZICK, 2007). O termo foi usado originalmente para descrever a atuação da China no Sudeste Asiático, onde tem buscado concertações junto à ASEAN (ACHARYA, 2008).

A DRAGON IN THE INDIAN OCEAN: CHINA'S STRATEGY IN SOUTH ASIA AND INDIA'S REACTIONS

ABSTRACT

This article aims to investigate China's foreign policy strategy for southern Asia, in view of the centrality of the Indian Ocean to the country's goals in contemporary times. Specifically, we look at port developments financed under the Belt and Road Initiative in Pakistan, Sri Lanka and Bangladesh. The empirical approach departs from the framework proposed by Destradi (2010), which establishes criteria for assessing whether a regional power adopts traits of leadership, hegemony or empire, and Yan Xuetong (2014), who sees Xi Jinping's China giving more value to morality and political support at the expense of mere economic gains. The work still pays special attention to the reactions of India, which claims the status of leader in the region.

Keywords: China. South Asia. Indian Ocean. Belt and Road Initiative.

REFERÊNCIAS

ABI-HABIB, Maria. How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port. *New York Times*, 25 de junho, 2018. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>>.

ACHARYA, Amitav. *Asia Rising: who is leading?* Singapore: World Scientific Publishing Co., 2008.

AEI (America Enterprise Institute). *China Global Investment Tracker*, 2019. <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

BERLIN, Donald, L. "India in the Indian Ocean". *Naval War College Review* 59 (2): 58-89, 2006.

BHANDARI, Amit. *China in Bangladesh: remaking the financial rules*. Gateway House, 27 de fevereiro, 2018. Disponível em: <<https://www.gatewayhouse.in/china-bangladesh-remaking-financial-rules/#ftn1>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

BRAUTIGAM, Deborah. A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': the rise of a meme. *Area Development and Policy* 00(00): 1-14, 2019.

BREWSTER, David. *Bangladesh's road to the BRI*. Lowy Institute, 30 de maio, 2019. Disponível em: <<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/bangladesh-road-bri>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

_____. Beyond the 'String of Pearls': is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean?. *Journal of the Indian Ocean Region* 10 (2): 133-149, 2014.

_____. *India and China at Sea: A Contest of Status and Legitimacy in the Indian Ocean*. *Asia Policy* (22): 4-10, 2016.

BROWN, Kerry. *China's World: What Does China Want?*. London: I.B. Tauris, 2017.

BYRON, Karym Rejaul. China gives nod to \$3.14b loan for Padma rail link. *The Daily Star*, 22 de fevereiro, 2018. Disponível em: <<https://www.thedailystar.net/business/china-gives-nod-314b-loan-padma-rail-link-1538305>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

CARVALHO, Virgílio de. O Poder Marítimo. *Nação & Defesa* 6 (24): 122-142, 1982.

_____. China's Debt-Trap Diplomacy. Project Syndicate, January 23, 2017. Disponível em: <<https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>>. Acesso em 25 fev 2020.

CHINA BOOSTS INVESTMENT in Sri Lankan mega- project. *Daily Mirror*, January 5, 2018. Disponível em: <<http://www.dailymirror.lk/article/China-boosts-%20investment-in-Sri-Lankan-mega-project-143394.html>>. Acesso em 25 fev 2020.

CHINA (The State Council Information Office of the People's Republic of China). *China's Military Strategy* (2015). May, 2015. Disponível em: <http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm>. Acesso em 25 fev 2020.

DESTRADI, Sandra. Regional powers and their strategies: empire, hegemony, and leadership. *Review of International Studies* 36-4 (October): 903-930, 2010.

DHAKA STOCK EXCHANGE sells 25 pct stake to Chinese consortium. *Reuters*, 15 de maio, 2018. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/bangladesh-dhaka-stock/dhaka-stock-exchange-sells-25-pct-stake-to-chinese-consortium-idUSL3N1SM3ZX>>. Acesso em 25 fev 2020.

DoD (Department of Defense). *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China* 2019. May, 2019.

DUTTA, Prabhash K. Story behind Narendra Modi's shift from Saarc to Bimstec. *India Today*, May 28, 2019. Disponível em: <<https://www.india-today.in/india/story/story-behind-narendra-modi-s-shift-from-saarc-to-bimstec-1536707-2019-05-28>>. Acesso em 25 fev 2020.

EIA (United State Energy Information Administration). *The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoints*. EIA, 20 de junho, 2019. Disponível em: <<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932>>. Acesso em 25 fev 2020.

FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle. *China: uma nova história*. Porto Alegre: L&PM, 2007.

FAIRMAN, Connor. Payra Seaport Won't Be Another Chinese 'Pearl'. *The Diplomat*, August 23, 2019. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2019/08/payra-seaport-wont-be-another-chinese-pearl/>>. Acesso em 25 fev 2020.

HORN, Sebastian; REINHART, Carmen M.; TREBESCH, Christoph. *China's Overseas Lending*. NBER Working Paper Series, Working Paper 26050: 1-64, 2019. Disponível em: <<https://www.nber.org/papers/w26050.pdf>>. Acesso em 25 fev 2020.

HURRELL, Andrew. Hegemony, Liberalism and Global Order: What Space for Would-be Great Powers?. *International Affairs* 82 (1): 1-19, 2006.

JHA, Martand. India's Eurasia Policy Gets a Boost With Long-Awaited Trade Corridor. *The Diplomat*, December 09, 2017. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2017/12/indias-eurasia-policy-gets-a-boost-with-long-awaited-trade-corridor/>>. Acesso em 25 fev 2020.

KUMAR, Deepak. A Competição no Oceano Índico à Luz do Emergente Triângulo Estratégico. *Revista da Escola de Guerra Naval* 14: 123-153, 2009.

KUMAR, Hari; ANAND, Geeta. 17 Indian Soldiers Killed by Militants in Kashmir. *New York Times*, Sep 18, 2016. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2016/09/19/world/asia/17-indian-soldiers-killed-by-militants-in-kashmir.html>>. Acesso em 25 fev 2020.

KURLANTZICK, Joshua. *Charm offensive: how China's soft power is transforming the world*. Yale University Press. 2007.

MAHAN, Alfred T. *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Project Gutenberg, 2004. Disponível em: <www.gutenberg.org/files/13529/13529.txt>. Acesso em 25 fev 2020.

MEA (Ministry of External Affairs – Government of India). Prime Minister's message on 20th anniversary of establishment of BIMSTEC. Ministry of External Affairs (Media Center), June 6, 2017. Disponível em: <https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/28514/Prime_Mi>

nisters_message_on_20th_anniversary_of_establishment_of_BIMSTEC>. Acesso em 25 fev 2020.

MENZIES, Gavin. 1421: o ano em que a China descobriu o mundo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

MFA (Ministry of Foreign Affairs – Sri Lanka). EXCLUSIVE: XI JINPING, PRESIDENT PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, TO DAILY NEWS READERS- ‘LET US BECOME PARTNERS IN PURSUIT OF OUR DREAMS’. Ministry of Foreign Affairs, 16 de setembro de 2014, 2014. Disponível em: <<https://www.mfa.gov.lk/sin/exclusive-xi-jinping-president-peoples-republic-of-china-to-daily-news-readers-let-us-become-partners-in-pursuit-of-our-dreams/>>. Acesso em 25 fev 2020.

MFP (Ministry of Finance and Planning – Government of Sri Lanka). “Mahinda Chintana: Vision for the Future”. Department of National Planning, 2010 . Disponível em: <<https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/cps-sri-2012-2016-oth-01.pdf>>. Acesso em 25 fev 2020.

MoD (Ministry of Defence – Government of India). Annual Report 2017-18. 2018. Disponível em: <<https://mod.gov.in/sites/default/files/AR1718.pdf>>. Acesso em 25 fev 2020.

MOHAMMAD, Usman. Mapping the China-Pakistan Economic Corridor. Reconnecting Asia, October 4, 2017.

MONTENEGRO, Renan Holanda. Os determinantes materiais da participação da China em operações de paz na África: o caso do Sudão do Sul. Tese de Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de Pernambuco (PPGCP-UFPE). Fevereiro, 2019.

MONTENEGRO, Renan Holanda; MESQUITA, Rafael. Leaders or Lovers? How Do the BRICS Countries and their Regions Vote in the UN General Assembly. Brazilian Political Science Review 11 (2): 1-32, 2017.

NIAZI, Tarique. Asia Between China and India. The Asia-Pacific Journal 4 (5): 1-7. 2006.

NOGUEIRA, Isabela; HENDLER, Bruno. O Sudeste Asiático entre Estados Unidos e China: ‘arquipélago de economias de mercado’ ou palco da competição interestatal capitalista?. Carta Internacional 11(3): 199-222, 2016.

“PAKISTAN HANDS MANAGEMENT of strategic Gwadar port to China”. Reuters, February 18, 2018. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-pakistan-port/pakistan-hands-management-of-strategic-gwadar-port-to-china-idUSBRE91H0IU20130218>>. Acesso em 25 fev 2020.

PANDA, Ankit. Xi Jinping on Pakistan: ‘I Feel As If I Am Going to Visit the Home of My Own Brother’. *The Diplomat*, April 20, 2015. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2015/04/xi-jinping-on-pakistan-i-feel-as-if-i-am-going-to-visit-the-home-of-my-own-brother/>>. Acesso em 25 fev 2020.

PETHIYAGODA, Kadir. Sri Lanka: A small-state response to a multipolar Asia. *The Interpreter* (Lowy Institute), February 24, 2017. Disponível em: <<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/sri-lanka-small-state-response-multipolar-asia>>. Acesso em 25 fev 2020.

PILLALAMARRI, Akhilesh. Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road’. *The Diplomat*, September 18, 2014. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road>>. Acesso em 25 fev 2020.

POTENTIAL DISCLOSEABLE transaction concession agreement in relation to Hambantota Port, Sri Lanka. CIMPORT (China Merchants Port Holdings Company Limited), July 25, 2017. Disponível em: <<http://www.cimport.com.hk/UpFiles/bpic/2017-07/20170725061311456.pdf>>. Acesso em 24 dez 2019.

QUADIR, Serajul. China to develop Bangladesh industrial zone as part of South Asia push. Reuters, April 4, 2018. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-bangladesh-china/china-to-develop-bangladesh-industrial-zone-as-part-of-south-asia-push-idUSKCN1HB1M2>>. Acesso em 25 fev 2020.

KINGAH, Stephen; QUILICONI, Cintia (Eds.). *Global and Regional Leadership of BRICS Countries*. Heidelberg/New York/Dordrecht/London: Springer, 2016.

RAJAPAKSA, Mahinda. Mahinda Chintana - A Brighter Future. *Asian Tribune*, 2010. Disponível em: <http://www.asiantribune.com/sites/asian-tribune.com/files/Mahinda_Chinthana.pdf>. Acesso em 25 fev 2020.

- RAKISITS, Claude. A Path to the Sea: China's Pakistan Plan. *World Affairs*, 178 (3): 67–74, 2015.
- RIBEIRO LUÍS, Camila Cristina. O Poder Naval na Construção do Poder Marítimo Brasileiro. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa* 2 (1): 123–137, 2015.
- SILVA, Magno Klein. China, uma potência regional: análise da atuação chinesa no leste asiático. *Colombia Internacional* (92): 157-187, 2017.
- SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute). Trends in World Military Expenditure, 2017. SIPRI Fact Sheet, 2018. Disponível em: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-04/sipri_fs_1805_millex_2017.pdf>. Acesso em 25 fev 2020.
- SIRILAL, Ranga; ANEEZ, Shihar. Sri Lanka signs \$1.1 billion China port deal amid local, foreign concerns. *Reuters*, July 29, 2017. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-ports-idUSKBN1A-E0CN>>. Acesso em 25 fev 2020.
- THIS IS HOW INDIA Plans to Keep Its Neighbors Away from China's Influence. *The National Interest*, September 15, 2019. Disponível em: <<https://nationalinterest.org/blog/buzz/how-india-plans-keep-its-neighbors-away-chinas-influence-80411>>. Acesso em 25 fev 2020.
- TREVISAN, Cláudia; SANT'ANNA, Lourival. Xinjiang, a região muçulmana que incomoda Pequim. *Estado de São Paulo*, 6 de julho, 2009. Disponível em: <<https://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,xinjiang-a-regiao-muculmana-que-incomoda-pequim,398550>>. Acesso em 25 fev 2020.
- TRIPATHI, Dhananjay. Indian Aspirations and South Asian Realities; Perceived Hegemon or Emerging Leader? *United Nations University Series on Regionalism*, Volume 11: 147–168, 2016.
- USCC (US-China Economic and Security Review Commission). *China and the World: China and South Asia. 2016 Annual Report to Congress*. Washington: U.S. Gov. Publishing Office, 2016.
- VOETEN, Erik; STREZHNEV, Anton; BAILEY, Michael. *United Nations General Assembly Voting Data*. Harvard Dataverse, V21, 2009. <https://doi.org/10.7910/DVN/LEJUQZ>.

WANG, Zhen; YE, Feng. China–Sri Lanka Relations in the Context of the 21st-Century Maritime Silk Road: Motives, Challenges, and Prospects. *Asian Perspective*. 43(3), 481–503, 2019.

XI, JINPING. Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road. Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum, May 17, 2017. Disponível em: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm>. Acesso em 25 fev 2020.

XU, Jin. The Two Poles of Confucianism: A Comparison of the Interstate Political Philosophies of Mencius and Xunzi. In: YAN, Xuetong. *Ancient Chinese Thought, Modern Chinese Power*. pp. 161-180. Princeton: Princeton University Press, 2011.

YAN, Xuetong. From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement. *The Chinese Journal of International Politics* 7 (2): 153-184, 2014.

Recebido em: 25/02/2020

Aceito em: 25/05/2020