

## A NOVA ROTA DA SEDA E AS RELAÇÕES SINO-INDIANAS: O DESAFIO DO “COLAR DE PÉROLAS”

*The New Silk Road and Sino-Indian relations: the “string of pearls” challenge*

Diego Pautasso<sup>1</sup>

Tiago Soares Nogara<sup>2</sup>

Erik Herejk Ribeiro<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA), Porto Alegre, RS, Brasil. **E-mail:** [dgpautasso@gmail.com](mailto:dgpautasso@gmail.com). **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-2393-1903>.

<sup>2</sup>Universidade de Brasília (UnB), Brasília, DF, Brasil. **E-mail:** [tiagosnogara@gmail.com](mailto:tiagosnogara@gmail.com). **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-1560-8150>.

<sup>3</sup>Instituto Sul-Americano de Política e Estratégia (ISAPE), Porto Alegre, RS, Brasil. **E-mail:** [erik\\_ribeiro@yahoo.com.br](mailto:erik_ribeiro@yahoo.com.br) **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-3238-4972>

Recebido em 30 abr. 2020 | Aceito em 19 out. 2020.

## RESUMO

A Belt and Road Initiative (BRI), também chamada de Nova Rota da Seda, representa uma importante etapa do *projeto chinês de globalização* e possui, portanto, evidentes implicações para os alinhamentos político-estratégicos globais e regionais. Assim, ao mesmo tempo em que produz oportunidades, também faz ascenderem contradições e rivalidades. Diante desse quadro, pretendemos analisar como a Nova Rota da Seda, em especial sua dimensão marítima no Oceano Índico, conformando o chamado *colar de pérolas*, afeta o padrão de relacionamento sino-indiano. Visando abordar essa complexa temática, o artigo está estruturado em três etapas. Na primeira seção, exporemos breve recapitulação das distintas dimensões de implementação da BRI. Na segunda parte, abordaremos os principais desafios concernentes à conformação do *colar de pérolas*. Por fim, analisaremos como o conjunto desses fatores impactam as relações sino-indianas.

**Palavras-chave:** China; Nova Rota da Seda; Colar de pérolas.

## ABSTRACT

The *Belt and Road Initiative (BRI)*, also called the *New Silk Road*, represents an important stage of the *Chinese globalization project* and therefore has clear implications for global and regional political-strategic alignments. Thus, while producing opportunities, it also raises contradictions and rivalries. In this scenario, we intend to analyze how the New Silk Road, especially its maritime dimension in the Indian Ocean, forming the so-called *string of pearls*, affects the Sino-Indian relationship pattern. The article is structured in three stages. In the first section, we will present a brief summary of the different dimensions of the Belt and Road Initiative. In the second part, we will discuss the main challenges concerning the *string of pearls*. Finally, we will analyze how these factors impact Sino-Indian relations.

**Keywords:** China; New Silk Road; String of pearls.

## INTRODUÇÃO

A Nova Rota da Seda (*Belt and Road Initiative - BRI*) é uma ambiciosa estratégia chinesa, que busca inicialmente afirmar a liderança do país na região eurasiática por meio de complexos sistemas de infraestrutura física - de transporte, energia e comunicação -, combinando-se com mecanismos mais amplos de integração regional, como a Organização para a Cooperação de Xangai (OCX) e a Parceria Econômica Regional Abrangente (*Regional Comprehensive Economic Partnership - RCEP*). Ao fortalecer seu efeito gravitacional primeiramente sobre seu entorno regional e ao estender o alcance de suas iniciativas para outros continentes, a China avança em prol da reconstituição do sistema *sinocêntrico* e cria uma sólida base capaz de potencializar sua projeção global (Pautasso; Ungaretti, 2017).

Se a iniciativa chinesa da BRI produz, por um lado, oportunidades, também engendra, por outro, rivalidades. Seu impacto nas relações com a Índia é emblemático, tendo em vista ser esse um país emergente cuja influência extrapola sua vizinhança imediata. Com efeito, China e Índia são países que experimentam uma expansão de suas capacidades e projeções de poder, criando sobreposição de interesses, sobretudo no entorno regional. Ao tempo em que Pequim implementa o Corredor Econômico China-Paquistão no âmbito da BRI, a Índia projeta influência em direção ao Oceano Índico e ao Leste Asiático - como atestam as diretrizes das diplomacias *Look East*, entre 1991-2014, e *Act East*, desde 2014 -, enquanto fortalece mecanismos de cooperação estratégica com os Estados Unidos da América (EUA). Nesse contexto, a Índia tanto reage à ascensão chinesa e às suas iniciativas para criação de sistemas de governança e integração, quanto busca, concomitantemente, se envolver em processos multilaterais que envolvem a China, como a OCX, da qual é parte desde 2017, e o Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Myanmar (BCIM), ainda que impondo entraves à execução desse último.

Diante desse quadro, o objetivo do presente artigo é analisar como a BRI, e em especial sua dimensão marítima no Oceano Índico, afeta o padrão de relacionamento sino-indiano, levando em conta o assim chamado *colar de pérolas* (*string of pearls*). Por meio de projetos de infraestrutura e parcerias securitárias com países do Oceano Índico (como Bangladesh, Myanmar, Paquistão e Sri Lanka), a China amplia sua presença no entorno estratégico indiano e dilui a histórica influência regional da Índia. O desenrolar das relações sino-indianas deve determinar não somente parte dos desafios da BRI, sobretudo no sul da Ásia, mas também o padrão a ser adotado pela interação regional, e mesmo os alinhamentos políticos globais dos atores em cena.

Visando trazer subsídios para essa complexa temática, o artigo utiliza documentos oficiais, mapas e dados estatísticos para dar substância analítica à pesquisa. O artigo se estrutura em três seções. Na primeira, expõe um breve panorama histórico acerca da Nova Rota da Seda, recapitulando suas origens, potenciais e desafios, e enfatizando características-chave de sua dimensão marítima. Na segunda parte, aborda o recente padrão das relações sino-indianas. Por fim, discute a incidência dos conflitos decorrentes da implementação do ‘colar de pérolas’ para o conjunto das relações entre Índia e China, bem como seus impactos sobre os processos de integração e de alinhamentos políticos regionais e globais dos países envolvidos.

## 1. A NOVA ROTA DA SEDA E SUA DIMENSÃO MARÍTIMA

A primeira menção à BRI ocorreu em 2013, quando o presidente chinês Xi Jinping propôs a criação de uma Nova Rota da Seda. Em 2017, o governo chinês lançou o *Belt and Road Forum*, a ser realizado bianualmente, dando sequência à iniciativa. O mecanismo propulsor da BRI é a construção de uma complexa rede de infraestrutura de transporte, comunicação e energia em toda região, em grande medida replicando o modelo gestado nas relações sino-africanas, de

intercâmbio de obras por acesso recursos naturais - contribuindo para a segurança energética e alimentar da China. Pode-se dizer que a Nova Rota da Seda encerra objetivos de curto, médio e longo alcance para Pequim: primeiramente, trata-se de um privilegiado mecanismo de exportação de serviços de engenharia, dando vazão à supercapacidade ociosa da economia chinesa, internacionalizando empresas, fomentando o comércio regional e, conseqüentemente, a demanda externa; em segundo lugar, impulsiona, dentre outras dimensões, a integração eurasiática, impulsionando a recriação do sistema sinocêntrico; por fim, reafirma a ascensão da liderança chinesa, a partir de um modelo de desenvolvimento e integração que representa o embrião de um *projeto chinês de globalização* - alternativo, por sua vez, à globalização neoliberal irradiada desde Washington (Pautasso; Ungaretti, 2017).

Em seu 13º Plano Quinquenal, de 2016, o governo chinês detalhou os objetivos a serem atingidos pela BRI. Incluía aumentar o comércio e o investimento regional; melhorar os mecanismos de cooperação multilateral; aprimorar a conectividade de infraestrutura; ampliar os fluxos de pessoas e capitais; impulsionar os mecanismos de cooperação financeira para o desenvolvimento, como o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura e o Novo Banco de Desenvolvimento e o Fundo da Rota da Seda; trabalhar para elevar Xinjiang à condição de região central do Cinturão Econômico da Rota da Seda, e Fujian ao principal ponto de contato da Rota Marítima da Seda; e promover cooperação nas áreas de educação, ciência, tecnologia, cultura, esportes, turismo, proteção ambiental e assistência médica.

A partir da ênfase da diplomacia chinesa no desenvolvimento compartilhado pela via do diálogo, a China assinou, até novembro de 2019, 197 acordos de cooperação, com 137 países e 30 organizações internacionais, incluindo mais de dez agências da Organização das Nações Unidas (ONU) e a Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável (Xinhua, 2019). Nesse contexto, o governo chinês emitiu o Plano de Ação para a Conectividade Padrão do Cinturão e Rota e assinou mais de 80 documentos-quadro de cooperação para padronização com cerca de 50 países e regiões (Xinhua, 2019). Também emitiu os Princípios Orientadores sobre o Financiamento do Desenvolvimento do Cinturão e Rota e a Sustentabilidade da Dívida - uma das críticas recorrentes à iniciativa de Pequim.

A estratégia chinesa passa pela ampla mobilização de uma estrutura de financiamento e governança compartilhada. Por um lado, de um enorme sistema de bancos nacionais, por outro, de uma extensa gama de bancos e agências multilaterais e bilaterais de desenvolvimento, aos quais têm acesso (Quadro 1):

#### QUADRO 1 - Bancos e agência multilaterais e bilaterais de desenvolvimento com participação chinesa

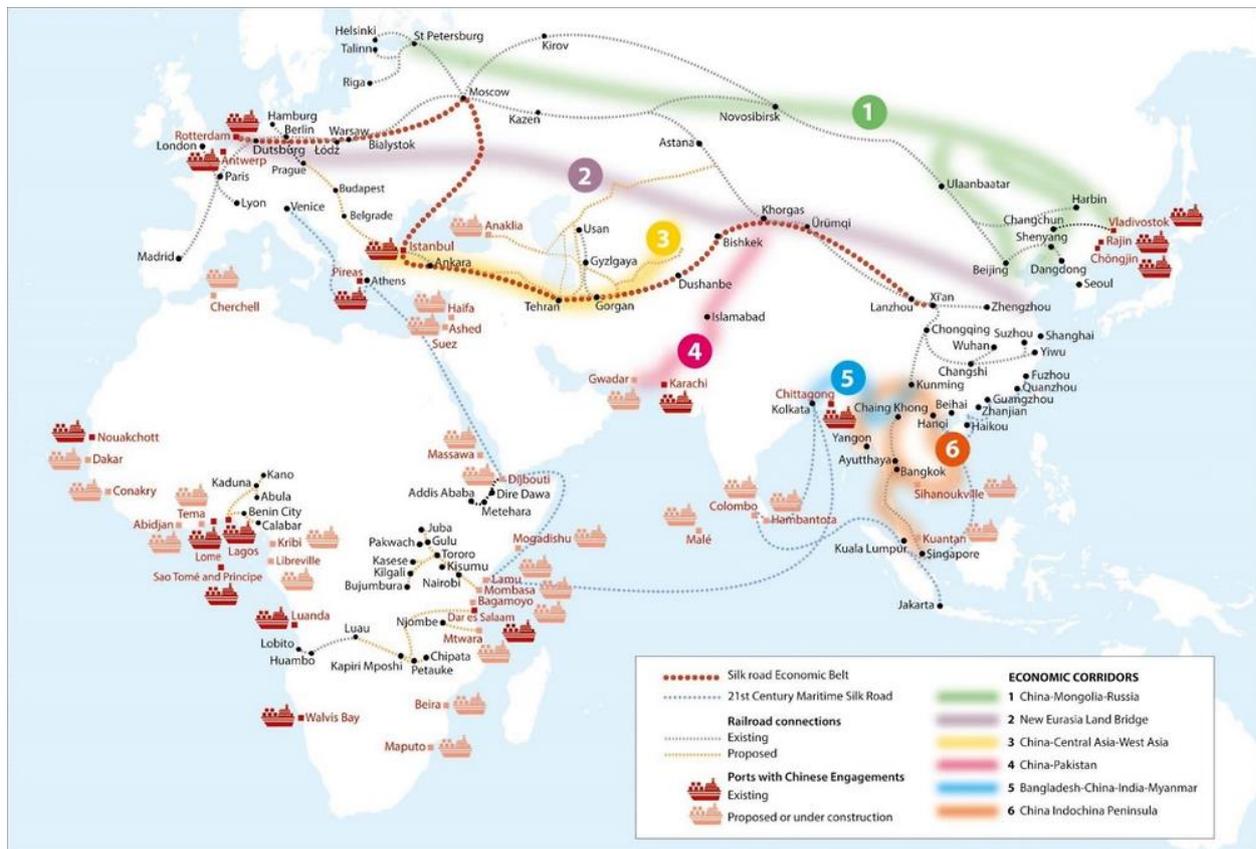
Bancos nacionais:	a) Políticos: China Development Bank (CDB);
-------------------	--

	<p>Banco de Exportação e Importação da China (EximBank).</p> <p><b>b) Comerciais públicos:</b></p> <p>Bancos Comerciais Banco Agrícola da China (ABC);          Banco da China (BOC);          Banco de Construção da China (CCB);          Banco CITIC da China;          Banco de Comerciantes da China (CMB);          Banco Industrial (IB);          Banco Comercial da China (ICBC), Banco de Desenvolvimento Shanghai Pudong (SPDB);          Fundo da Rota da Seda.</p>
<b>Bancos multilaterais e bilaterais:</b>	<p><b>a) Bancos multilaterais de desenvolvimento (BMDs):</b></p> <p>Banco Mundial (BM);          Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento (BERD);          Banco Africano de Desenvolvimento (BAD);          Banco Asiático de Desenvolvimento (BAD);          Banco Europeu de Investimento (BEI);          Banco Islâmico de Desenvolvimento (IsDB);          Novo Banco de Desenvolvimento (NDB);          Banco Asiático de Investimento e Infraestrutura (AIIB).</p> <p><b>b) Bancos e agências bilaterais de desenvolvimento:</b></p> <p>Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA);  <i>Kreditanstalt für Wiederaufbau</i> (KfW), da Alemanha;          Fundo de Cooperação para o Desenvolvimento Econômico (EDCF), da Coreia;  <i>Agence Française de Développement</i> (AFD).</p>

Fonte: *China Development Bank* / elaboração própria.

De acordo com a agência Morgan Stanley (2018), a BRI deve alcançar um montante investido de 1,2 ou 1,3 trilhão de dólares até 2027, abrangendo um conjunto de 65 países, distribuídos em seis corredores. São eles (1) a Nova ponte terrestre da Eurásia, envolvendo trilhos para a Europa ocidental passando por Cazaquistão, Rússia, Bielorrússia e Polônia; (2) o Corredor Econômico da China, Mongólia e Rússia; (3) o Corredor Econômico da China, Ásia Central e Ásia Ocidental, ligação ao Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Uzbequistão, Turcomenistão, Irã e Turquia; (4) o Corredor Econômico da Península da China-Indochina, passando por Vietnã, Tailândia, Laos, Camboja, Myanmar e Malásia; (5) o Corredor Econômico China-Paquistão, no qual a província de Xinjiang possui singular relevância; (6) o Corredor Econômico BCIM (Figura 1).

FIGURA 1 – Corredores econômicos com participação chinesa.



Fonte: OCDE.

Os corredores 4, 5 e 6 fornecem os pontos de apoio para a Nova Rota da Seda Marítima do Século XXI, justamente conformando o ‘colar de pérolas’. Para a China, sua implementação envolve inúmeros interesses estratégicos, como estabilizar regiões potencialmente separatistas, caso de Xinjiang, e contribuir para o desenvolvimento de países politicamente instáveis, como Paquistão e Myanmar, além de deslocar a presença dos EUA na região e criar pontos de apoio para sua cadeia de suprimentos de recursos naturais e energéticos. Mas talvez o mais importante desses objetivos seja, ao menos num primeiro momento, permitir a superação de vulnerabilidades concernentes aos conflitos no Mar do Sul da China.

A partir dessa região, conectam-se nada menos do que metade dos 50 maiores portos do mundo, e é justamente nas suas adjacências onde as disputas geopolíticas entre EUA e China se fazem mais agudas, abrangendo a contraposição de processos de integração - com a OCX e a ASEAN+6 versus o natimorto TPP e a APEC -, o entrecruzamento de potenciais conflitos militares na Península Coreana, em Taiwan e nas Ilhas Senkaku/Diaoyu, além dos impasses vinculados às reivindicações territoriais no Mar do Sul. Mais importante: como sustenta Hayton (2014, p. 208), a região é o ponto de partida do questionamento chinês às estruturas normativas correntes no

sistema internacional, impondo assertivo desafio ao predomínio marítimo estadunidense, e ameaçando, conseqüentemente, a própria hegemonia global dos EUA.

Assim, a BRI, incluindo sua estratégica dimensão marítima, é parte da chamada *Diplomacia de Grande País*, estando em consonância com o grande processo de revitalização nacional estabelecido pela China. Para coroar este processo de revitalização, Xi Jinping estabeleceu duas metas cruciais, os chamados *Dois Centenários*: o primeiro visando consolidar uma sociedade moderadamente próspera até 2021, ano do centenário do Partido Comunista da China (PCCh, e o segundo estabelecendo uma nação plenamente desenvolvida e poderosa até 2049, ano do centenário da República Popular da China (Jinping, 2018). Nesse sentido, a principal questão consiste em saber como os desdobramentos da estratégia chinesa tendem a influenciar os rumos de uma ordem internacional em transição, levando em conta a resistência imposta pelas atuais estruturas hegemônicas de poder, em grande parte endossadas por Washington, e a forma como se expressarão regionalmente, pela ação de atores que, como a Índia, demonstram dubiedades frente às iniciativas chinesas.

## 2. OS DESAFIOS NA IMPLANTAÇÃO DO COLAR DE PÉROLAS

O intitulado *colar de pérolas* envolve os portos de Colombo e Hambantota, no Sri Lanka; de Gwadar, no Paquistão; de Chittagong, no Bangladesh; de Ilha Madae, em Myanmar; e de Port Victoria, em Seychelles. Esses portos conformam alguns dos principais pontos de apoio da dimensão marítima da Nova Rota da Seda. Além desses, a China também atuou visando estabelecer um porto de águas profundas na Ilha de Sonadia, junto de Bangladesh, mas sem sucesso até o momento.

Embora seja percebido pela Índia como parte do expansionismo chinês numa região onde o país tradicionalmente gozava de primazia, a conformação da Nova Rota da Seda Marítima confronta interesses mais abrangentes. Para Pequim, o conjunto dessa infraestrutura portuária representa um arco de projeção de seus interesses essencial para garantir sua segurança alimentar e energética, diante de um contexto de acirramento do certo e contenção exercidos pelos EUA. Isto é, uma projeção militar de Washington que se estende desde o Japão, passando por Coreia do Sul, Taiwan, Filipinas, Guam, Tailândia, Diego Garcia, até a Etiópia e posições-chave no Golfo Pérsico (no Catar, no Bahrein e no Kuwait). Assim, o *colar de pérolas* da China cria uma base de apoio crucial para o país lidar com o seu principal desafio securitário (Figura 2).

FIGURA 2 – O Colar de Pérolas chinês e a contenção estadunidense



Fonte: *El Orden Mundial*.

Aliás, cada vez mais os EUA recorrem à Índia como forma de reforçar suas posições no Sul da Ásia. Apesar do ressentimento indiano, a assertividade chinesa na construção da infraestrutura e na ampliação de seus fluxos comerciais com países da região tem sido notável. No caso do Sri Lanka, o objetivo passa pela transformação do país numa espécie de *hub* regional, com a potencialização dos portos citados, de Colombo e Hambantota, e a realização de maciços investimentos no aeroporto Mattala Rajapaksa (Wijayasiri, Senaratne, 2018).

O nó górdio das relações sino-indianas é outro, no entanto, e se refere às relações chinesas com o Paquistão, país com o qual Nova Deli têm rivalidades desde sua independência, em 1947. Embora tanto os vínculos sino-paquistaneses quanto as rivalidades sino-indianas tenham raízes históricas, a transformação do Corredor Econômico China-Paquistão (CECP), proposto em abril de 2015, em um dos principais eixos da BRI recrudescer as desconfianças da Índia. O CECP, aliás, já conta com a assinatura de cinquenta e um acordos e memorandos de entendimento, distribuídos ao longo de duas rotas: a *rota ocidental*, passando por Zhob, Quetta e Kalat, e voltada às províncias menos de Khyber, Pakhtunkhwa e Baluchistão; e a *rota oriental*, via Multan, Faisalabad, Pindi Bhattian e Rawalpindi. Juntas, totalizam cerca de 3.000 km de extensão, desaguando no Porto de Gwadar, localizado em posição estratégica, próximo ao Estreito de Ormuz.

Dentre as vantagens decorrentes do projeto, constam a facilitação da integração com as províncias do oeste chinês, contribuindo para dirimir o separatismo em Xinjiang, e a diversificação do acesso ao território chinês, com evidente implicação securitária, evitando passagem pelo Estreito de Malaca. Esse último aspecto explica o interesse chinês em avançar para a consolidação

de outros portos na região, como em Hambantota, no Sri Lanka, em Sittwe, em Myanmar, e Chittagong, no Bangladesh (Abid; Ashfaq, 2015).

Consequentemente, o CECP tende a impulsionar a sinergia econômica bilateral, dado que potencializa a infraestrutura e capacidade logística que une a China ao Paquistão, e também zonas de processamento de exportação paquistanesas. A interação comercial e financeira tende a entrelaçar os interesses político-diplomáticos, tendo em vista que Pequim tem interesse na estabilidade política do vizinho, crucial inclusive para garantir segurança energética chinesa, dado que permite conexão com o Oceano Índico sem passar pelo Estreito de Malaca. Evidentemente, o projeto enseja diversas contradições geopolíticas, especialmente com potências como a Índia e os EUA, além de envolver, direta e indiretamente, outros atores relevantes, como Afeganistão, Irã<sup>4</sup> e Arábia Saudita, além de regiões com histórico de proliferação de movimentos separatistas, como Xinjiang e o Tibete, na China, e o Baluchistão, no Paquistão. Ressalte-se que Pequim concentrou esforços para incluir o Paquistão na OCX em 2017, contrabalançando o ingresso da Índia.

Na tentativa de dirimir a rivalidade com a Índia, o governo chinês voltou a investir na ideia de implementação do Corredor Econômico BCIM, veiculada desde 1999. Embora a China tivesse proposto, em 2015, que o BCIM fosse parte da BRI, esse não foi citado em lista apresentada no 2º Fórum da BRI, em 2019, envolvendo 35 corredores. Como destacam Karim e Islam (2018), a Índia expressa apreensão acerca de uma série de questões no corredor, envolvendo desde o avanço de supostas pretensões predatórias chinesas até atividades de grupos separatistas no Nordeste Indiano, a disputa territorial por Arunachal Pradesh e a crise dos refugiados de Rohingya.

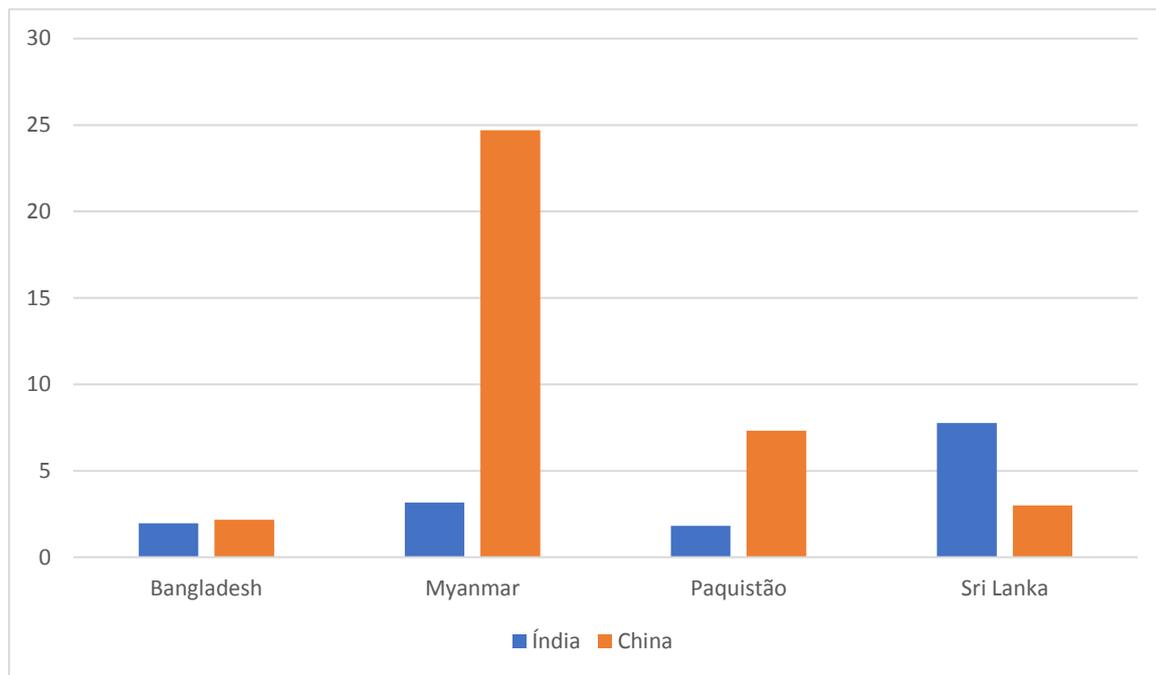
Pode-se sugerir, também, a existência de um *colar de pérolas ampliado*, envolvendo os diversos portos orientais junto daqueles com presença chinesa no Djibuti, no Quênia e no Sudão, que permitem conexão ao Chifre da África. Assim, o colar de pérolas ampliado aparece enquanto mecanismo capaz de potencializar a influência chinesa sobre importantes *checkpoints*, como o Canal de Suez, entre o Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo, o estreito Bab el-Mandeb, entre o Mar Vermelho e o Índico, o estreito de Ormuz, entre o Golfo Pérsico e o Oceano Índico, e o estreito de Malaca, entre o Oceano Índico e o Mar do Sul da China.

A consistente presença chinesa no conjunto da balança comercial de países do entorno regional indiano tais como Paquistão, Sri Lanka, Bangladesh e Myanmar – todos inseridos no colar de pérolas - é perceptível, e desafia a relevância da Índia na condição tanto de destino de exportações quando de origem de importações de localidades.

---

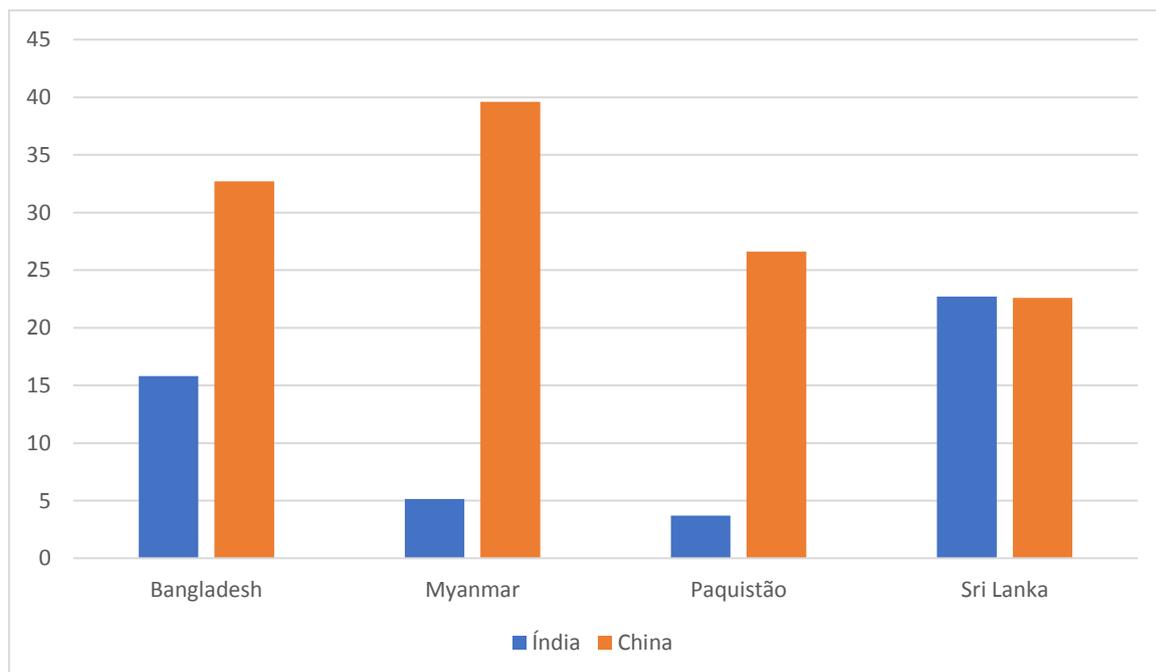
<sup>4</sup> Para mais detalhes sobre as relações sino-iranianas, ver Pautasso *et al.* (2019).

TABELA 1 - Percentual de Índia e China como destinos das exportações de países do entorno regional indiano em 2018



Fonte: *The Observatory of Economic Complexity* (OEC) / elaboração própria.

TABELA 2 - Percentual de Índia e China como origens de importações de países do entorno regional indiano em 2018



Fonte: *The Observatory of Economic Complexity* (OEC) / elaboração própria.

Em suma, é notável o aumento do *share* do comércio exterior chinês com esse conjunto de países. Com os quatro portos citados e a materialização de uma série de investimentos, alguns resultantes em importantes zonas de processamento de exportações, e sobretudo no contexto da BRI, tal proporção tende a ser ainda mais impulsionada. Dessa forma, se amplifica o efeito gravitacional da economia chinesa sobre o entorno regional indiano, fortalecendo o a reconfiguração do sistema sinocêntrico. É importante, pois, analisar os desafios e contradições que encerram esta nova dinâmica geopolítica e geoeconômica.

### 3. CHINA E ÍNDIA: ENTRE A COOPERAÇÃO E O CONFLITO

Para compreender o atual estágio da interação entre China e Índia no contexto da implantação da BRI e de seu *colar de pérolas*, é preciso reconstruir o quadro histórico das relações bilaterais. Em comum, constituem civilizações milenares e históricos centros políticos da Ásia, embora com conformações sociais e cosmológicas muito diversas. Se o Império do Meio organizava os povos vizinhos em Estados tributários, num sistema hierárquico na forma de uma comunidade sinocêntrica, em contraste os antepassados da Índia exerceram uma dominação de caráter continentalista, com foco na primazia sobre o subcontinente indiano, uma região com fortes raízes culturais e sociais comuns. Ambas foram fraturadas pelas forças dos imperialismos, particularmente sobre a liderança britânica, embora só a última tenha sido formalmente colonizada.

Após a independência da Índia em 1947 e a revolução na China em 1949, esses países puseram fim aos respectivos ciclos de subordinação política. Foi nesse contexto em que se forjou o forte sentido de defesa da soberania e de busca por autonomia nas formulações de ambos países. E nas primeiras décadas da Guerra Fria, ocorreu uma aproximação bilateral, entre 1947 e 1962, marcado pelo lema *Hindi Chini Bhai Bhai* (China e Índia são amigos), pela normalização das relações bilaterais baseada nos Cinco Princípios de Coexistência Pacífica e pela liderança na Conferência de Bandung (1955) - antessala do Movimento dos Não Alinhados (MNA).

Contudo, a fuga do Dalai Lama para a Índia em 1959 catalisou tensões bilaterais e paralisou o avanço nas negociações sobre a fronteira sino-indiana no Himalaia, resultando na Guerra Sino-Indiana (1962) e influenciando o acordo paquistanês de 1963. Com efeito, a partir dos anos 1970, enquanto Pequim se aproximou dos EUA, no nível global, e do Paquistão, em âmbito regional, Nova Deli buscou a União Soviética (URSS) como contrapeso de poder na Eurásia – estabelecendo uma espécie de *Diplomacia Cruzada*.

Com o fim da Guerra Fria, os padrões de rivalidade e alinhamento se alteraram. A Índia fez, em 1998, o teste nuclear Pokhran II - após o primeiro de 1974, quando Nova Deli definiu que sua política consistia na combinação de conceitos de “dissuasão mínima” e “*no-first use*” (Narlikar, 2009). Após anos de conflitos e sanções, a Índia firmou, em 2005, o *New Framework for the US-India Defense Relationship* com os EUA, culminando no acordo nuclear finalizado em 2008. Enquanto Washington busca um aliado regional capaz de contrapor a presença chinesa, Nova Deli

explora oportunidades capazes de elevar seu *status* de potência. Nesse sentido, é crucial, portanto, compreender a projeção estadunidense na Ásia para avaliar o padrão de relação sino-indiano.

O fato é que China e Índia naturalmente observam seus entornos como áreas de influência, seja no Leste Asiático ou no Oceano Índico. Por um lado, a Índia está se inserindo nas cadeias de produção e no ambiente geopolítico do Leste Asiático, através da adoção de orientações estratégicas como o *Olhar para o Leste*, que perdurou entre 1991 e 2014, e o *Agir para o Leste (Act East)*, estabelecida desde 2014, ao tempo em que estabelece especial atenção aos mecanismos concernentes à ASEAN. Por outro lado, a China, ao promover o BRI, expande seu arco de influência ao estabelecer uma rede de infraestrutura resultante, por exemplo, no chamado *colar de pérolas*.

Sem dúvidas, o pomo da discórdia reside com maior ênfase nas aproximações entre China e Paquistão e própria consecução do Corredor Econômico China-Paquistão, cujos investimentos ultrapassam a casa de 46 bilhões de dólares, e suas consequentes interações mais amplas com as rivalidades ligadas à disputa do território da Caxemira (Nayak, 2018). Mas a questão vai além. Quando a China fez gestões para que o Novo Banco de Desenvolvimento do BRICS firmasse um memorando de entendimento com outros bancos multilaterais em apoio à BRI, a Índia foi o único membro do agrupamento a se opor. Detalhe: até então, fora a única decisão do NBD tomada sem total consenso (Batista Jr., 2019).

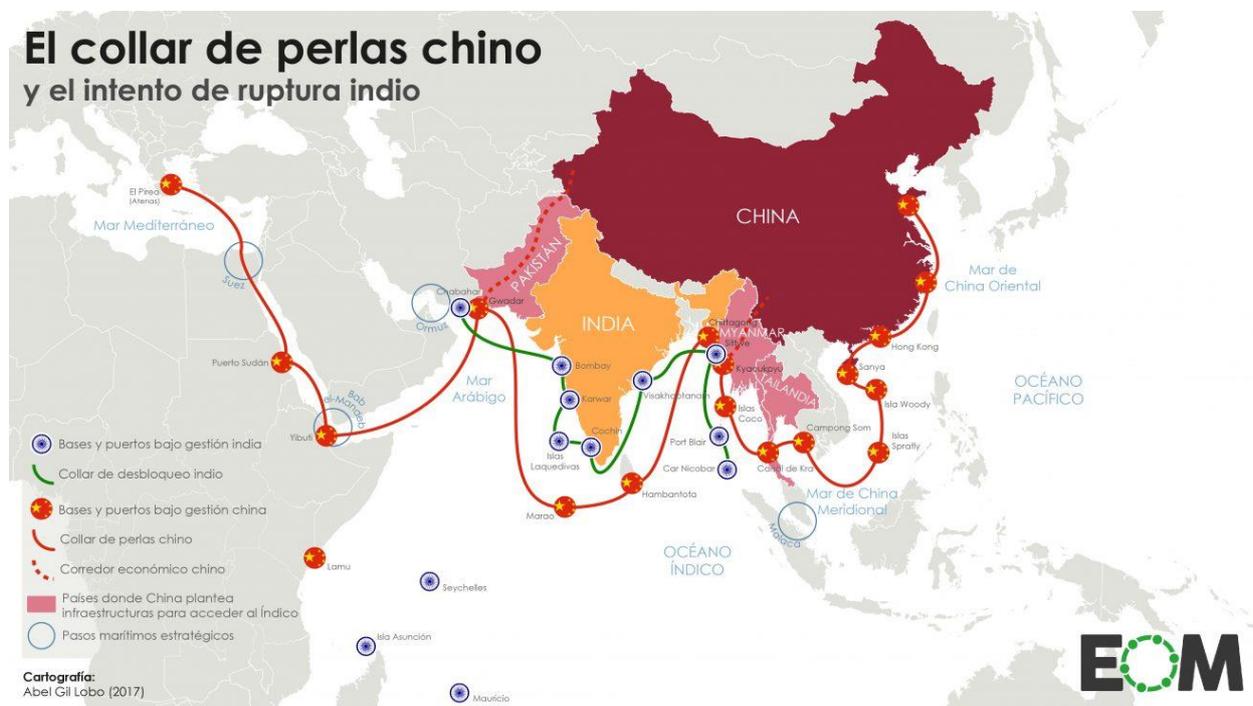
Contudo, o padrão de cooperação ou rivalidade regional será determinado, em última instância, pela evolução de outros acontecimentos. A conformação da arquitetura de segurança marítima no Oceano Índico é peça-chave nisso, num contexto em que a Marinha dos EUA segue como garantidora dos esquemas de segurança regional, ancorados em alianças militares que se estendem desde o Golfo Pérsico até o Extremo Oriente. Washington tem buscado compartilhar esta responsabilidade, como fica claro no *Quadrilateral Security Dialogue*, diálogo estratégico informal entre os EUA, Japão, Austrália e Índia, iniciado em 2007. Inclusive, durante as Cúpulas da ASEAN de 2017, os quatro retomaram as conversações acerca de questões securitárias, esboçando nítidos descontentamento com a assertividade dos posicionamentos chineses diante dos imbróglis no Mar do Sul da China (Hanada, 2018).

A Índia tem buscado fortalecer sua presença regional com iniciativas como a criação do grupo IO-5 - envolvendo Maldivas, Ilhas Maurício, Seychelles e Sri Lanka -, em 2014, e o estabelecimento de novas parcerias bilaterais no Leste Africano, casos de Moçambique e Madagascar, no Golfo Pérsico, casos de Omã e Qatar, e no Sudeste Asiático, junto de Indonésia, Cingapura e Vietnã, além de estabelecer acordos logísticos com os EUA e a França. Destacam-se ainda a criação, em 2012, do *Indian Ocean Naval Symposium (IONS)*, com a presença das marinhas de 24 países e 8 observadores externos, incluindo a China; da *Indian Ocean Rim Association (IORA)*, com 21 membros e dez parceiros de diálogo, incluindo EUA, China, Japão e Coreia do Sul; e o

renascimento da Iniciativa da Baía de Bengala (BIMSTEC), criada em 1997, com quase todos os países do Sul da Ásia, exceto o Paquistão, somando ainda Myanmar e Tailândia (Xavier, 2018).

São contramedidas indianas diante da assertividade chinesa, buscando preservar e fortalecer alianças regionais através das iniciativas já citadas, bem como de acordos militares e estratégicos com Vietnã, Coreia do Sul, Japão, Filipinas, Indonésia, Tailândia e Cingapura; o desenvolvimento e gestão de portos (Figura 3); e a potencialização dos laços diplomáticos com países como o Turcomenistão, o Uzbequistão, o Quirguistão, o Cazaquistão e a Mongólia, países-membro da OCX e cruciais para a definição dos rumos das concertações integracionistas chinesas. Ou seja, as projeções de Índia e China se dão em regiões comuns, e envolvem um equilíbrio delicado nas relações com seus vizinhos (Figura 3).

FIGURA 3 - O Colar de Pérolas chinês e a contenção indiana.



Fonte: *El Orden Mundial*.

Outro processo que tende a influenciar o padrão de relacionamento sino-indiano é o Corredor Econômico BCIM, envolvendo Bangladesh, China, Índia e Myanmar. Contudo, sua evolução resultou num panorama de estagnação, decorrente da preocupação persistente da Índia acerca de suas implicações securitárias, entrelaçadas com questões como a insurgência étnica no nordeste indiano e os conflitos em Rohingya, envolvendo Bangladesh e Myanmar (Islam, Ailian e Jie, 2018). Nesse sentido, a Índia busca alternativas ao impasse, com instrumentos como a Declaração Conjunta da Cúpula Anual Índia-Japão, de novembro de 2016, na qual foi proposto o Corredor de Crescimento na Ásia e África: Parceria para o Desenvolvimento Sustentável e Inovador (Prakash, 2018).

Enfim, o fato é que existem desconfianças e rivalidades regionais que dão sentido à “teoria do cerco estratégico”: ao tempo em que a Índia teme o cerco da China, o Paquistão teme o cerco da Índia, e a China teme o cerco dos EUA, em função de suas estreitas relações com a Índia, Japão e Coréia do Sul, além das tropas estadunidenses estacionadas em toda a região (Daniels, 2013, apud Rahul, 2018). O conjunto dessa complexa teia de relações e contradições molda, portanto, o panorama no qual se inserem as movimentações dos principais atores regionais e internacionais, perante um processo de ampla implementação da BRI, com decorrente geração de oportunidades e conflitos, nas suas mais distintas dimensões.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

A BRI representa a reconstituição de um sistema sinocêntrico e, progressivamente, a conformação de um *projeto chinês de globalização* (Pautasso; Ungaretti, 2017). A grandiosidade da iniciativa chinesa vai, por óbvio, enfrentar desafios de toda ordem. Nesse artigo, tratamos de um dos possíveis desafios relacionados à consecução da dimensão marítima da Rota da Seda. Isto é, o conseqüente estabelecimento do *colar de pérolas*, que enseja conflitos de interesses entre China e Índia, dois gigantes com amplo histórico de relações conturbadas e com projeção de interesses sobre entornos regionais em parte comuns.

O *colar de pérolas* reúne um conjunto de infraestrutura logística e produtiva que faz com que a projeção de poder da China transborde para uma região de particular e histórica presença da Índia. Para além dele, se conforma também um *colar de pérolas ampliado*, estendendo um arco que parte dos portos chineses, passando pelo Mar do Sul da China, pelo Oceano Índico e chegando à base militar chinesa no Djibouti, no Chifre da África, estrategicamente posicionada entre o Mediterrâneo e o Índico. Assim, a alavancagem estratégica da China torna ainda mais sensíveis suas relações com a Índia.

Diante da irrefreável ascensão da China, Nova Deli participa das iniciativas lideradas por Pequim, tais como a OCX, o AIIB (com o segundo maior aporte) e, ainda que com desinteresse, do corredor BCIM. Paralelamente à cooperação com os chineses, a Índia desenvolve suas próprias iniciativas, tais como sua projeção no Sudeste Asiático através da ASEAN, a aproximação estratégico-nuclear com os EUA e as concertações securitárias regionais (*Quadrilateral Security Dialogue*, grupo IO-5, *Indian Ocean Naval Symposium*, *Indian Ocean Rim Association*). Ou seja, exerce nítido ativismo perante o conjunto dos países asiáticos cortejados pela cooperação chinesa, também almejando espaço no oriente africano.

Em síntese, essa dinâmica regional se entrelaça com contradições mais amplas, num contexto de um sistema internacional em transição. Assim, os EUA, principal contendor da ascensão global chinesa, interagem com essas intrincadas movimentações, fortalecendo a capacidade de barganha dos países inseridos nas negociações concernentes à BRI, bem como daqueles que, receosos da expansão chinesa, visam obstruir seus intentos de hegemonia. O padrão de interação regional da China, sobretudo com países como a Índia, tende a influenciar

decisivamente os rumos de tais iniciativas integracionistas, os novos alinhamentos político-estratégicos regionais e globais, e as próprias configurações de poder da nova ordem global em gestação.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abid, M.; Ashfaq, A. (2015). 'CPEC: Challenges and Opportunities for Pakistan'. *Pakistan Vision*, 16 (2), pp.142-69.

Batista Jr., P. (2019). *O Brasil não cabe no quintal de ninguém*. São Paulo: LeYa.

Hanada, R. (2018). *The Role of U.S.-Japan-Australia-India Cooperation, or the Quad*. Washington: Center for Strategic & International Studies.

Hayton, B. (2014). *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia*. New Haven: Yale University Press.

Islam, S.; Ailian, H.; Jie, Z. (2018). 'Major Challenges and Remedies in Building the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor'. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4 (4), pp.

Jinping, X. (2018). *A governança da China II*. Beijing: Editora de Línguas Estrangeiras.

Karim, M.; Islam, F. (2018). 'Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects'. *The Korean Journal of Defense Analysis*, 30 (2), pp.283-302.

Morgan Stanley. (2018). *Inside China's plan to create a modern Silk Road, 14 de março*. Disponível em: <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road> [Acesso em: 17 Julho 2020]

Narlikar, A. (2009). 'Patriotismo peculiar ou cálculo estratégico? Explicando a estratégia de negociação da Índia em ascensão'. In: Hurrell, Andrew (Org.). *Os Brics e a Ordem Global*. Rio de Janeiro: Editora FGV, p. 101-124.

Nayak, P. (2018). 'One Belt One Road: the India perspective'. In A. Garcia (ed.), *China: BRI o el nuevo camino de la seda*. Cidade do México: UNAM, pp.473-479.

Pautasso, D. (2019). 'A Nova Rota da Seda e seus desafios securitários: os Estados Unidos e a contenção do eixo Sino-Russo'. *Estudos Internacionais*, 7, pp.85-100.

Pautasso, D.; Doria, G. (2017). 'A China e as disputas no Mar do Sul: entrelaçamento entre as dimensões regional e global'. *Revista de Estudos Internacionais*, v. 8, pp.18-32.

Pautasso, D.; Scholz, F. (2013). 'A Índia na estratégia de poder dos Estados Unidos para a Ásia'. *Conjuntura Austral*, 4, pp.35-54.

Pautasso, D.; Nogara, T. S.; Colório, A. G.; Wobeto, V. L. (2019). 'O cerco multidimensional à Teerã e as relações sino-iranianas'. *Tensões Mundiais*, 15 (29), pp.165-182.

Pautasso, D.; Ungaretti, C. R. (2017). 'A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico'. *Estudos Internacionais*, 4 (3), pp. 25-44.

Prakash, A. (2018). *Asia Africa Growth Corridor Development Cooperation and Connectivity in the Indo-Pacific*. Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia - Policy Brief.

Rahul, A. (2018). 'O jogo pela hegemonia regional: a OBOR chinesa e a resposta estratégica indiana'. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, 7 (13), pp.172-213.

Wijayasiri, J.; Senaratne, N. (2018). 'China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka'. In A. Garcia (ed), *China: BRI o el nuevo camino de la seda*. Cidade do México: UNAM, pp.373-401.

Xavier, C. (2018). *Bridging the Bay of Bengal: Toward a Stronger BIMSTEC*. Nova Déli: Carnegie Endowment for International Peace.

Xinhua. (2019). *China signs 197 B&R cooperation documents with 137 countries, 30 international organizations, 15 de novembro*. Disponível em: [http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/15/c\\_138558369.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/15/c_138558369.htm) [Acesso em: 17 Julho 2020]