A NOVA ROTA DA SEDA E OS INVESTIMENTOS NO CORREDOR CHINA-PAQUISTÃO: *A BELT AND ROAD INITIATIVE*

André Luis Jansen[1]
Henrique Mafessoni[2]
Juliana Su Ng[3]
Sabrina Paino Paim[4]
Emerson Leonardo Schmidt Iaskio[5]

RESUMO

A Rota da Seda, uma antiga rota comercial, foi crucial para conectar o Oriente e o Ocidente, promovendo o comércio de seda, especiarias e outras mercadorias valiosas, além de facilitar a disseminação de ideias e religiões. Durante séculos, esta rede de rotas atravessou vastas distâncias, cruzando desertos e montanhas, promovendo o desenvolvimento econômico e cultural das regiões que tocava. Na atualidade, a Iniciativa do Cinturão e Rota, ou no inglês, *Belt and Road Initiative (BRI),* também conhecida como "A Nova Rota da Seda", surge com um novo conceito para essa rede de rotas, representando, na atualidade, a busca da China em se posicionar como líder na nova geopolítica global, aumentando sua influência econômica e política globalmente, liderando a integração regional asiática, promovendo cooperação regional e impulsionando a economia interna. Para cumprir com esse objetivo, pretende-se: analisar a História da Rota da Seda, tanto a rota da antiguidade como a BRI, e alguns dos objetivos da China com o novo projeto; apresentar os projetos em infraestrutura do governo chinês em países do continente asiático, em especial relacionado ao corredor econômico China-Paquistão; trazer variados estudos realizados em relação aos projetos realizados a partir da iniciativa no corredor econômico China-Paquistão a fim de evidenciar diferentes opiniões e a discussão teórica presente entre pesquisadores

1 Aluno do Curso de Negócios Internacionais da FAE Centro Universitário. *E-mail*: andre.jansen@mail.fae.edu

2 Aluno do Curso de Negócios Internacionais da FAE Centro Universitário. *E-mail:* henrique.mafessoni@mail.fae.edu

3 Aluna do Curso de Negócios Internacionais da FAE Centro Universitário. *E-mail*: juliana.ng@mail.fae.edu

4 Aluna do Curso de Administração da FAE Centro Universitário. *E-mail*: sabrina.paim@mail.fae.edu

5 Professor Orientador. *E-mail*: emerson.iaskio@fae.edu

da área acerca das consequências, benefícios e ideologias sobre os mesmos; relacionar os projetos em infraestrutura derivados da BRI com alguns dos impactos causados por estes nos aspectos econômicos e políticos por meio de revisão documental e de estudos realizados por pesquisadores da área.

Palavras-chave: Nova Rota da Seda. BRI. China. Paquistão.

INTRODUÇÃO

A Rota da Seda, uma antiga rota comercial, foi crucial para conectar o Oriente e o Ocidente, promovendo o comércio de seda, especiarias e outras mercadorias valiosas, além de facilitar a disseminação de ideias e religiões. Durante séculos, esta rede de rotas atravessou vastas distâncias, cruzando desertos e montanhas, promovendo o desenvolvimento econômico e cultural das regiões que tocava. Apesar de ter perdido parte de sua importância com o surgimento de rotas marítimas, seu legado continua relevante.

Na atualidade, a Iniciativa do Cinturão e Rota, ou no inglês, *Belt and Road Initiative* (BRI), também conhecida como "A Nova Rota da Seda", faz alusão a essa rede de rotas comerciais da antiguidade. Estudar a Rota da Seda pode proporcionar uma compreensão mais profunda da história mundial, das trocas culturais, religiosas e econômicas entre diferentes civilizações e do desenvolvimento das rotas comerciais globais. A Rota da Seda teve um grande impacto no desenvolvimento econômico e político das regiões que atravessava.

Um aspecto relevante no contexto geoeconômico atual é a compreensão dos efeitos decorrentes da busca chinesa por posicionamento global em diversos ramos da economia, geopolítica e infraestrutura global, assim, a publicação de materiais os quais visam disseminar o conceito do projeto chinês mostram-se valiosos à medida que mais pessoas se tornam familiarizadas com o tema. Essas produções trazem um maior entendimento sobre a história, a economia, a política e a cultura global, e ainda são úteis para entender as interações comerciais e culturais em um mundo cada vez mais globalizado. Espera-se que, ao apresentar as características acerca da BRI, possamos realizar observações, com base nos estudos levantados aqui, as quais contribuam para a compreensão dos possíveis e atuais impactos dessa iniciativa.

O objetivo deste trabalho é analisar quais foram as principais influências causadas pela BRI no Paquistão. A partir de uma revisão de literatura referente a projetos realizados pela China em países do continente asiático, em específico, no Sul da Ásia, tenta-se ainda evidenciar os objetivos acerca da BRI, abordando os interesses econômicos e geopolíticos da República Popular da China (RPC) e os investimentos realizados pelo Governo Chines em infraestruturas relacionadas ao comércio internacional.

Para cumprir com esse objetivo, pretende-se: analisar a História da Rota da Seda, tanto a rota da antiguidade como a BRI, e alguns dos objetivos da China com o novo projeto; apresentar os projetos em infraestrutura do governo chinês no continente asiático, em especial relacionado ao corredor econômico China-Paquistão, devido a importância do Paquistão para os planos chineses e ao grande fluxo de investimentos e projetos de

infraestrutura ligados a BRI; trazer variados estudos realizados em relação aos projetos realizados a partir da iniciativa no Paquistão a fim de evidenciar diferentes opiniões e a discussão teórica presente entre pesquisadores da área acerca das consequências, benefícios e ideologias sobre os mesmos; relacionar os projetos em infraestrutura derivados da BRI com as mudanças econômicas que estes podem ter causado no país, por meio de revisão documental e de estudos realizados por pesquisadores da área.

Por fim, a partir do embasamento e fundamentação teórica utilizada para construção deste trabalho, apresentando o contexto do tema abordado na atualidade, espera-se que a importância da BRI no cotidiano das pessoas afetadas, de forma direta ou indireta, seja difundida e discutida nos meios.

1 REVISÃO DA LITERATURA

Entre os séculos I e XV, o oriente e o ocidente se encontravam por meio de caravanas de mercadores e os aspectos culturais e religiosos que carregavam consigo durante a jornada que partia do leste asiático em destino ao mediterrâneo e oriente médio ou vice-versa (Palazzo, 2009). Essa jornada era possibilitada devido a vias comerciais as quais formavam a chamada "Rota da Seda". Esse termo, tradicionalmente, é usado para se referir a quaisquer estradas as quais ligassem o Leste Asiático ao Mediterrâneo, passando pela Ásia Central (Millward, 2013).

Segundo Mendonça (2016, p. 124) "essa rota atravessava o ventre da plataforma continental euro-asiática, compreendendo países como o Afeganistão, Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Turcomenistão e Uzbequistão." Embora haja a denominação de Rota da Seda, nunca houve um caminho específico, ou uma única estrada seguida pelos viajantes. Na realidade, esse conceito compreendia uma combinação de percursos, com tráfego multidirecional, que ia muito além dos produtos e materiais levados pelos viajantes, envolvia um intercâmbio entre viajantes de diferentes regiões, conectando sociedades complexas (Mendonça, 2016).

Foi em 1877 que o termo Rota da Seda começou a ser utilizado pelo geógrafo alemão Ferdinand Von Richthofen. Em seus estudos originais, Richthofen realizava uma distinção entre "Rota da Seda", a qual se referia exclusivamente ao trajeto em terra através da Heartland da Eurásia, e "Rotas da Seda" que abrangia, além das estradas e caminhos terrestres, as redes de rotas marítimas nos Mares Vermelho, Mediterrâneo e Oceano Indico e as múltiplas rotas comerciais entre a o Império Romano e a China durante a Dinastia Han (Sarwar, 2017).

O movimento incessante de pessoas e mercadorias ao longo dessas rotas resultou em uma transmissão e troca sem precedentes de conhecimento, ideias, crenças, idiomas, religião, costumes e tradições. Ao longo dos anos, à medida que as sociedades conectadas por essa via de comunicação evoluíram e modificaram, a ideia da rota também foi sofrendo mudanças ao passar de gerações. A religião e as ideias se espalharam ao longo da Rota da Seda tão fluidamente quanto as mercadorias. As cidades ao longo da rota se tornaram centros multiculturais (National Geographic Society, 2024).

Alguns dos caminhos que seguem a antiga Rota da Seda ainda existem até hoje, ligando a cidade chinesa de Xian a Istambul, na Turquia. No entanto, acontecimentos históricos como: as restrições comerciais e religiosas impostas pelo antigo Império Otomano sobre o uso da rota, as grandes descobertas geográficas dos séculos XV e XVI e o desenvolvimento do transporte marítimo fizeram com que a grande maioria das mercadorias comercializadas entre o Oriente e o Ocidente fosse transportada por meios navais, levando, por fim, ao encerramento da "Antiga Rota da Seda" (UNESCO, 1993).

Em setembro de 2013, durante visita oficial ao Cazaquistão, o presidente chinês Xi Jinping reviveu o termo, apresentando a "*Silk Road Economic Belt*" ou "Nova Rota da Seda", um novo conceito para a rede intercontinental que causou tantos impactos séculos antes. Em busca de se posicionar como líder na nova geopolítica global, surge em Pequim a iniciativa BRI (*Belt and Road Initiative*). Seus objetivos incluem, mas não se limitam a: ampliar o peso da RPC nos assuntos internacionais, expandindo sua influência econômica e política globalmente, estabelecendo laços mais estreitos com países ao longo das rotas terrestres e marítimas; estabelecer-se como líder na integração regional asiática promovendo a cooperação regional e fortalecendo os laços diplomáticos com os países envolvidos; marcar um ponto de inflexão na ascensão chinesa (Pautasso, Ungaretti, 2017).

> Na última década, é perceptível a crescente assertividade da China na arena internacional. Até então, a retórica oficial dos líderes do Partido Comunista Chinês (PCCh) centrava-se em ideias-forças voltadas ao desenvolvimento nacional. A noção de *ascensão pacífica* cunhada em 2003 – e logo depois abandonada – foi a primeira manifestação no sentido da projeção internacional da China. A partir da crise de 2008 e com a liderança de Xi Jinping, a RPC passou a adotar estratégias e abordagens de caráter mais assertivo, evidenciado nas concepções em torno do *Chinese Dream* e nas recentes iniciativas da diplomacia econômica chinesa [...] (Pautasso; Ungaretti, 2017, p. 27,28).

Para a China, a proposta da Nova Rota da Seda é uma ferramenta para promover o desenvolvimento econômico nacional, aumentar as exportações, melhorar o acesso aos recursos naturais e fornecer suporte a indústrias domésticas importantes (Rolland, 2015).

Embora a *Belt and Road Initiative* seja descrita de maneiras diferentes entre autores e estudiosos da área, um dos conceitos mais importantes encontra-se na ênfase colocada sobre os investimentos em infraestrutura proporcionados pela iniciativa.

Zeng (2019, p. 207) descreve a BRI como "[...] large-scale investment and infrastructure projects which aim to promote connectivity and cooperation between China and the rest of the world."[6] O *European Bank for Construction and Redevelopment* ([s.d.]) caracterizou-a como uma estratégia iniciada pela China que busca conectar a Ásia com a África e a Europa por meio de redes terrestres e marítimas, associada a um programa de investimentos em infraestruturas para portos, estradas, ferrovias e aeroportos. Segundo Lo (2015, *apud* Li; Liu; Qian, 2019, p. 351)

> [...] the BRI is expected to promote economic development through infrastructure investments and new trade routes, create newer economic interdependent relationships between China and other countries, and establish a new "neighborhood diplomacy" with special focus on Asia. [7]

Conforme apresentado, dentre as diversas definições utilizadas para descrever a BRI, a importância que projetos de infraestrutura relacionada ao comércio global apresenta-se como uma parte vital para a estratégia chinesa.

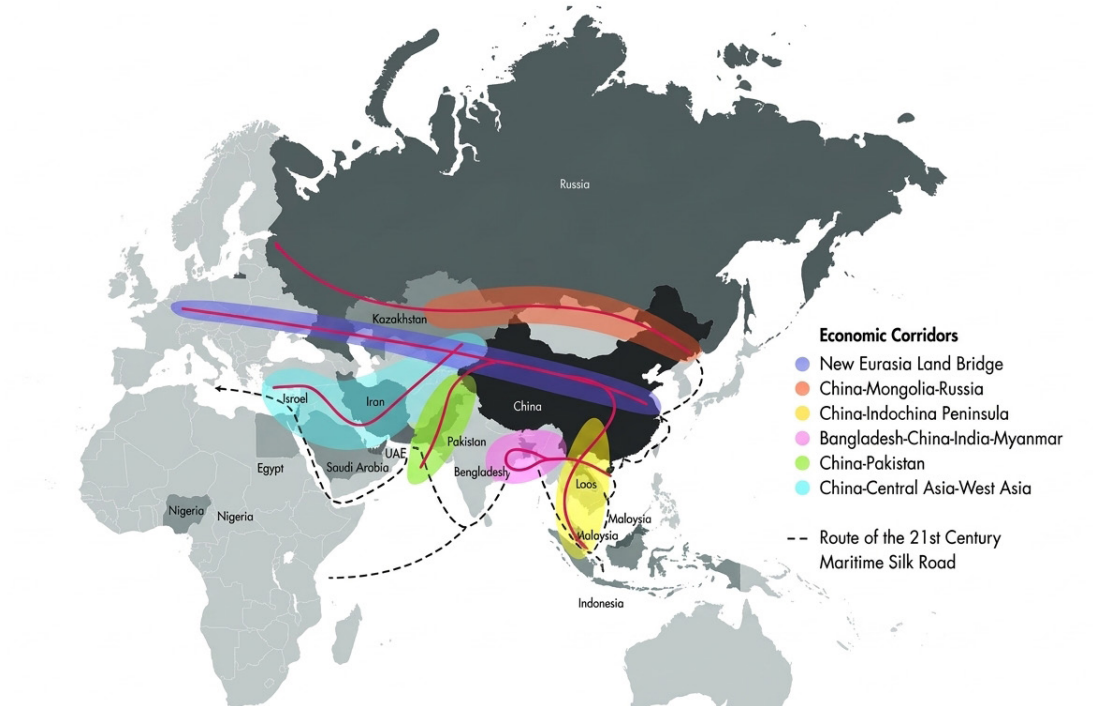
A BRI estrutura-se em seis corredores econômicos (FIG. 1) para cooperação e desenvolvimento, sendo eles: China-Paquistão; Bangladesh-China-Índia-Mianmar; Ponte Terrestre da Eurásia; China-Mongólia-Rússia; China-Península Indochina; China-Ásia Central-Oeste da Ásia (Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021).

---

6 [...] investimentos em larga escala e projetos de infraestrutura que visam promover a conectividade e a cooperação entre a China e o resto do mundo (tradução nossa).

7 [...] espera-se que a BRI promova o desenvolvimento econômico por meio de investimentos em infraestrutura e novas rotas comerciais, crie novas relações econômicas interdependentes entre a China e outros países, e estabeleça uma nova "diplomacia de vizinhança" com foco especial na Ásia (tradução nossa).

FIGURA 1 - Os seis corredores econômicos da BRI e os países de prioridade



FONTE: He (2020)

Visando melhorar o entendimento relacionado a esses corredores econômicos e ao funcionamento da BRI, abordando aspectos como condicionantes e consequências atreladas à iniciativa, optamos por um aprofundamento em um corredor econômico específico, sendo ele o *China-Pakistan Economic Corrido*r (CPEC), também chamado de China-Paquistão, (FIG. 1 em verde). Este corredor possui extrema significância política e econômica, não apenas para a RPC, mas para a região Sul e Sudeste da Ásia, assim, exemplificamos os principais projetos executados na região.

1.1 CORREDOR ECONÔMICO CHINA-PAQUISTÃO

A Ásia Meridional, também chamada de Sul da Ásia, é uma sub-região do continente asiático a qual abrange os países localizados na Península Indiana e Planície Indo-Gangética como: Afeganistão, Bangladesh, Butão, Índia, Maldivas, Nepal, Paquistão e Sri Lanka (Alexeeva *et al*., 2024).

Dos seis corredores econômicos desenvolvidos para a BRI, dois deles abrangem países dessa sub-região, sendo eles o corredor Bangladesh-China-Índia-Mianmar e o China-Paquistão, o último o qual aprofundaremos a nossa pesquisa. Na última década, a China

começou a levar sua relação com os países de sua periferia mais seriamente, isso começou a refletir em financiamentos de projetos e parcerias operacionais (Sattar *et al*., 2022).

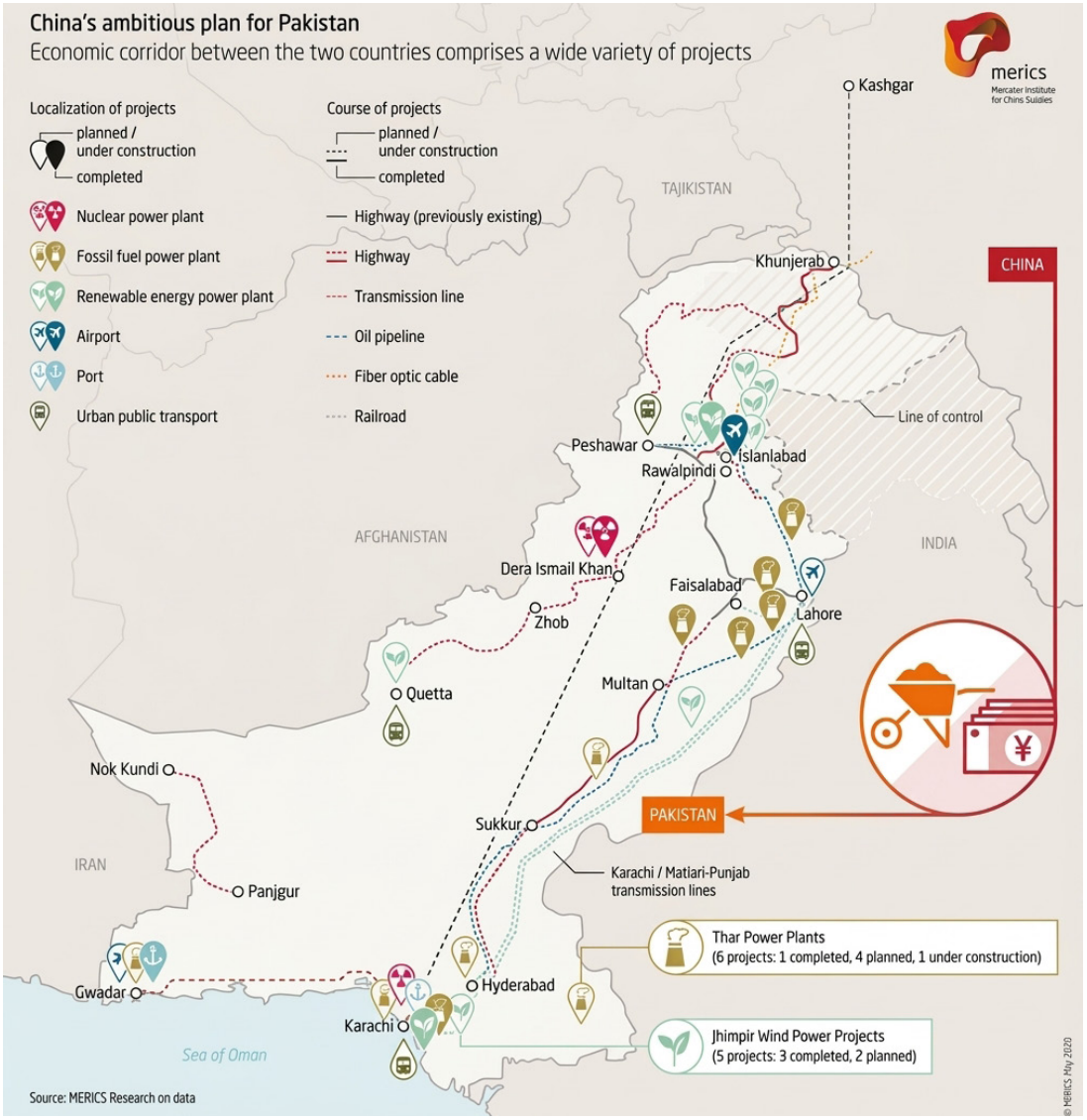
Segundo dados do Banco Mundial, essa região está prevista para ter um crescimento econômico de 6.0% em 2024, e deve ser a que mais cresce nos próximos dois anos. Demograficamente, em 2022, a soma da população de todos os países da Ásia Meridional ultrapassou a marca de 1·9 bilhão (um bilhão e novecentos milhões) de pessoas, com um crescimento populacional anual de 0·9% (Banco Mundial, 2024).

Em aspectos econômicos, o Produto Interno Bruto (PIB) da região, que é a soma da produção econômica total de um país em um determinado período, foi de aproximadamente 4.390 bilhões (quatro trilhões, trezentos e noventa bilhões) de dólares americanos (USD). O PIB Per Capita, ou seja, o produto interno bruto dividido pela população no meio do ano, em 2022 era de 2.287 (dois mil duzentos e oitenta e sete) dólares por habitante (Banco Mundial, 2024).

A ideia de desenvolver um fluxo econômico de investimentos em infraestrutura logística, industrial, de transportes, econômica e energética entre a China e o Paquistão foi visualizado pelo governo chinês logo após a criação da BRI, durante a visita do primeiro-ministro Li Keqiang ao Paquistão em maio de 2013 (Bhattacharjee, 2015).

Foi em 2015 que, após meses de encontros e discussões entre autoridades de ambos os países, o Paquistão e a China assinaram diversos memorandos de entendimento oficiais, dando um grande passo para construir o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) em 2015, com o objetivo de ligar, conforme evidenciado na figura 2, o Porto de Gwadar, no Paquistão, à cidade de Kashgar na Região Autônoma de Xinjiang, na China (Wen; Saleeem, 2021).

FIGURA 2 - Projetos da BRI no Corredor Econômico China-Paquistão



FONTE: Mardell (2020)

A partir da figura 2, vê-se, em rosa, projetos de rodovias abrangidos no CPEC, já as linhas azuis claro e escuro representam, respectivamente, linhas de transmissão de energia e ferrovias. Por fim, a imagem ainda localiza os principais investimentos, como portos, aeroportos e usinas de geração de energia.

O Paquistão em si possui um PIB de 374.7 bilhões (trezentos e setenta e quatro bilhões e setecentos milhões) de USD, representando, no país, um crescimento de 4.7% ao ano. A população em 2022 era de 235.824.862 (duzentos e trinta e cinco milhões

oitocentos e vinte e quatro mil oitocentos e sessenta e dois) habitantes e os investimentos estrangeiros diretos[8] no país representaram 0.4% do seu PIB em 2022 (Banco Mundial, 2024).

A justificativa para a escolha do Paquistão como um elo tão importante na iniciativa, segundo Wen e Saleeem (2021, p. 676), é:

> Pakistan is an all-weather strategic partner of China, as well as an important country along Belt and Road. Besides, Pakistan is one of a typical developing country since it shares with other countries many social and political features that matter for economic development, such as weak governance, lower literacy, deficient infrastructure and political instability [...] Pakistan not only has advantages in the labor force and internal market, but also owns deep-water ports that may greatly shorten the distance of logistics transportation of oils and manufactures which China mainly trade with Gulf countries and European countries.[9]

Wen e Saleeem (2021) elaboram a discussão em relação ao perfil econômico do Paquistão, em que, assim como outros países do continente asiático, se tornou um hub de crescimento e desenvolvimento, que aspira sair da pobreza e busca a industrialização. A partir das ideias trazidas pelos autores, duas cidades do país, Gwadar e Carachi, se destacaram pela quantidade de projetos e seguem recebendo, ano a ano, significativos investimentos por meio da BRI. À medida que novas obras de infraestrutura são anunciadas e propostas, ambas localidades parecem ter cada vez mais importância no cenário regional e internacional.

---

8 Investimento estrangeiro direto são os fluxos líquidos de investimento para adquirir um interesse duradouro de gestão (10 por cento ou mais das ações com direito a voto) em uma empresa operando em uma economia diferente da do investidor. É a soma do capital próprio, reinvestimento de lucros, outro capital de longo prazo e capital de curto prazo, conforme mostrado no balanço de pagamentos (Banco Mundial, 2024).

9 O Paquistão é um parceiro estratégico em todas as condições da China, além de ser um país importante do Cinturão e Rota. Além disso, o Paquistão é o típico país em desenvolvimento, visto que compartilha com outros países muitas características sociais e políticas que são importantes para o desenvolvimento econômico, como governança fraca, baixa taxa de alfabetização, infraestrutura deficiente e instabilidade política [...] O Paquistão não apenas tem vantagens na sua força de trabalho e mercado interno, mas também possui portos de águas profundas que podem encurtar significativamente a distância do transporte logístico de óleos e produtos manufaturados os quais a China negocia principalmente com os países do Golfo e da Europa (tradução nossa).

1.1.1 Porto de Gwadar

A cidade Gwadar é uma cidade portuária, localizada na costa sudoeste do Mar da Arábia na província paquistanesa de Balochistan. O enclave, até o ano de 1958, pertencia ao Sultanato de Oman, tornando-se oficialmente parte do Paquistão em dezembro do mesmo ano (High Court of Balochistan, [s.d.])

De acordo com o censo de 2017, o distrito de Gwadar possuía 262.253 (duzentos e sessenta e dois mil duzentos e cinquenta e três) habitantes, com uma densidade populacional de 20,75 pessoas por quilômetro quadrado, e crescendo demograficamente em média 1,84% por ano entre o censo populacional de 1998 e o de 2017 (Pakistan Bureau of Statistics, 2017).

> Balochistan has the lowest GDP in Pakistan and economically is the least developed region in the country. The provincial economy only accounts for 4.3% of the national economy, and its per capita income is about $400, which is two-third of Pakistan's per capita income. Baluchistan, with about 44% of the country's land area and a population of just 12.3 million, is also Pakistan's least-populous province. Nevertheless, Baluchistan is rich in natural resources, such as oil and gas, minerals and coastlines. In this regard, proper access to raw materials has increased the investment attractiveness of the province (Gholizadeh; Madani; Saneinia; 2020)[10].

Os portos paquistaneses, que incluem os portos de Carachi, Muhammad Bin Qasim e Gwadar, estão se tornando cada vez mais importantes para os países sem costa marítima, também chamados de *landlocked countries*, da Ásia Central no que diz respeito ao potencial que eles possuem para contribuir com o desenvolvimento dessas nações (Shibasaki, 2019). Próximo a rotas comerciais no Oceano Índico, os portos do país possuem uma grande vantagem estratégica, onde embarcações e mercadorias vitais do comércio global que passam pelo Mar Vermelho e Golfo Pérsico conectando o continente europeu e africano com o leste asiático (Gholizadeh, Madani, Saneinia, 2020).

Embora a existência de um porto na região menos desenvolvida do país, limitada pelo Deserto de Kharan, seja recente, sendo inaugurado apenas em 2007, a ideia da construção de um terminal portuário em Gwadar possui uma história mais antiga (Grare 2018). Em 1954 apareceram as primeiras ideias de sua construção quando a cidade ainda não fazia

[10] O Baluchistão tem o PIB mais baixo do Paquistão e economicamente é a região menos desenvolvida do país. A economia provincial representa apenas 4,3% da economia nacional e o seu rendimento per capita é de cerca de 400 dólares, o que representa dois terços do rendimento per capita do Paquistão. O Baluchistão, com cerca de 44% da área terrestre do país e uma população de apenas 12,3 milhões de habitantes, é também a província menos populosa do Paquistão. No entanto, o Baluchistão é rico em recursos naturais, como petróleo e gás, minerais e costas. Neste sentido, o acesso adequado às matérias-primas aumentou a atratividade de investimento da província (tradução nossa).

parte do Paquistão. Após negociações com a China, que contribuiu com um aporte inicial de ajuda financeira e tecnológica, no ano de 2001 deu-se início à construção e, em 2007, o Porto passou a ser operado pela Port of Singapore Authority (Grare, 2018). O referido porto foi concedido para a China Overseas Port Holding Company, por um período de 40 anos. O porto de Gwadar passou a fazer parte do CPEC em 2015, quando a iniciativa foi oficialmente acordada pelos governos chinês e paquistanês. Sob a concessão da COPHC, foram investidos mais de US$500 milhões para o desenvolvimento das instalações portuárias, incluindo as subsidiárias controladas pelo operador portuário chinês Gwadar International Terminals Limited (GITL), Gwadar Free Zone Company Limited (GFZL) e Gwadar Marine Services Limited (GMSL), sendo estas os principais agentes responsáveis pela gestão do porto.

A capacidade anual do Porto de Gwadar é de 137 mil TEUs, com três berços, considerado pequeno em relação ao Porto de Karachi, que, segundo o site oficial Karachi Port Trust (2019b), possui capacidade anual de 4,25 milhões TEUs e é composto por trinta e quatro berços. A instalação portuária de Gwadar possui capacidade de acomodar navios de carga geral, carga a granel, contêineres e Roll-On/Roll-Off (RoRo) de até 50.000 DWT (Ministry of Maritime Affairs, 2024), enquanto que o complexo portuário de Karachi suporta navios de até 75.000 DWT, portanto além do Porto de Gwadar ter menor capacidade em receber mais cargas anualmente, ele também possui menor eficiência na recepção de navios maiores.

Elaborando a discussão acerca da BRI e seus reais objetivos, ao passo que alguns argumentam que apenas interesses de desenvolvimento econômico regional estejam por trás da iniciativa, existem diversos autores os quais argumentam que os projetos da RPC vão muito além da construção de infraestruturas de transporte, energia e comunicação. Pautasso e Ungaretti (2017, p. 26) comentam que o processo de integração asiático é uma medida do país de recriar um "sistema sinocêntrico", o qual eles descrevem como sendo a "(re)afirmação da China como centro polarizador do Leste da Ásia, capaz de assumir a liderança tanto dos mecanismos formais quanto dos informais da integração regional [...]". Os autores ainda complementam indicando que, em uma eventual recriação com êxito desse sistema, haveria um deslocamento e perda de força da hegemonia americana[11] no continente, onde a China, utilizando um método que cause menos resistência à difusão do *soft power*[12], garantiria maior

[11] Segundo Gramsci, a hegemonia é obtida e consolidada em embates que comportam não apenas questões vinculadas à estrutura econômica e à organização política, mas envolvem também, no plano ético-cultural, a expressão de saberes, práticas, modos de representação e modelos de autoridade que querem legitimar-se e universalizar-se. Portanto, a hegemonia não deve ser entendida nos limites de uma coerção pura e simples, pois inclui a direção cultural e o consentimento social a um universo de convicções, normas morais e regras de conduta, assim como a destruição e a superação de outras crenças e sentimentos diante da vida e do mundo (Gramsci, 2002, p. 65 apud De Moraes, 2010, p. 55).

[12] Soft Power, ou "poder brando", é a habilidade de influenciar os outros a fazer o que você deseja pela atração em vez de coerção. O poder coercitivo seria a ostentação militar e sanções econômicas, classificados por Nye de "poder bruto", enquanto a identidade cultural, ideológica e política comporiam o "poder brando" (Nye, 2002 *apud* Gueraldi, 2006 p. 65).

segurança de recursos, política e econômica na região (Pautasso; Ungaretti, 2017).

Para Grare (2018) embora o projeto aparente ser atraente no papel, o Porto de Gwadar não apresenta apenas um objetivo comercial, visto que, segundo o autor:

> [...] without economic integration with India, the only promising market in the region, the military use of Gwadar remains the only real rationale for the port. Pakistani officials have indicated on several occasions that the Gwadar port has no strategic purpose, and Pakistan already has a naval base in Ormara, a town only 230 kilometres east of Gwadar. In Pakistani plans, the Gwadar project was meant to be the maritime outlet of a vast development scheme, linking the Arabian Sea to Central Asia (through Afghanistan) and China, turning Pakistan into a regional hub. Yet although Pakistani officials have always argued that the main purpose of the port was commercial in nature, the grandiose schemes concocted since the early 1990s to connect regional markets failed to materialise for obvious economic and strategic reasons.[13]

Adicionando ao pensamento de redução da influência americana na Ásia e às expectativas chinesas no cenário geopolítico global, a ideia é de que:

> For China, the ideal order is an Asia in which the post-Second World war influence of the US is reduced, relative to an increase in the traditional role of China in the region. To achieve such a vision, China is enacting a geopolitical code through twin economic and political strategies (Blanchard, 2018; Goh, 2016; Wang, J., 2016a; Huang, 2015), of which the BRI is the centerpiece. Making Asia a region is a territorial outcome of the Asian segments of the BRI. Creating an integrated region, in which China is the dominant power, is a geopolitical goal within the broader strategy of rebalancing global geopolitics that moves towards a multi-polar world (Kang, 2007).[14]

---

13 [...] sem integração econômica com a Índia, que é o único mercado promissor na região, o uso militar de Gwadar permanece a única justificativa real para o porto. Oficiais paquistaneses indicaram em várias ocasiões que o porto de Gwadar não tem propósito estratégico militar, e o Paquistão já possui uma base naval em Ormara, uma cidade a 230 quilômetros a leste de Gwadar. Nos planos paquistaneses, o projeto Gwadar deveria ser a saída marítima de um vasto esquema de desenvolvimento, ligando o Mar Arábico à Ásia Central (através do Afeganistão) e à China, transformando o Paquistão em um hub regional. No entanto, embora os oficiais paquistaneses tenham sempre argumentado que o principal objetivo do porto era de natureza comercial, os grandiosos esquemas concebidos desde o início da década de 1990 para conectar mercados regionais falharam em se materializar por razões econômicas e estratégicas óbvias (tradução nossa).

14 Para a China, a ordem política ideal é uma Ásia em que a influência pós-Segunda Guerra Mundial dos Estados Unidos seja reduzida, em relação a um aumento no papel tradicional da China na região. Para alcançar essa visão, a China está promovendo um código geopolítico por meio de estratégias econômicas e políticas simultaneamente (Blanchard, 2018; Goh, 2016; Wang, J., 2016a; Huang, 2015), das quais a BRI é o ponto central. Tornar a Ásia uma região é um resultado territorial dos segmentos asiáticos da BRI. Criar uma região integrada, na qual a China seja a potência dominante, é um objetivo geopolítico dentro da estratégia mais ampla de reequilibrar a geopolítica global em direção a um mundo multipolar (Kang, 2007) (tradução nossa)

Segundo Panda (2015, p.18, *apud* Rahul, 2018), a China estaria buscando acesso irrestrito ao Oceano Índico, em que "assumir oficialmente o controle do porto de Gwadar, estrategicamente importante, sob este projeto em 2015 alarmou o establishment[15] indiano, que é da opinião de que o Gwadar poderia ser convertido em uma instalação portuária de uso duplo pela China". Desse modo, há uma preocupação da Índia em relação a uma presença cada vez maior dos investimentos e da influência da China no Porto de Gwadar, dado que as estratégias do governo chinês sob o porto vão além da facilitação do comércio, tal como envolve questões geopolíticas.

Ademais, segundo Rahul (2018), o Porto de Gwadar, situado perto do Golfo Pérsico, região reconhecida pela passagem de 40% do petróleo do mundo, possui vantagem estratégica nas iniciativas da CPEC, visto que a exploração do oceano abriria caminhos para outras localidades. Portanto, o Porto de Gwadar desempenha um papel relevante na Nova Rota da Seda, uma vez que por meio dela, a parte ocidental da China conquistará acesso mais fácil ao Oceano Índico, conforme evidenciado na figura 3 em vermelho.

FIGURA 3 - Importância regional do Oceano Índico



FONTE: US Department of Defense (2021)

15 O termo establishment refere-se ao conjunto de forças presentes que possuem larga influência decisória dentro de uma sociedade. Estes grupos podem ser organizações, políticos, pessoas com poder aquisitivo muito alto, grupos midiáticos, religiosos e instituições não governamentais (Araújo, 2024)

Em contrapartida, muitos estudos em relação à BRI argumentam que a iniciativa chinesa no Paquistão promoveria conectividade e criaria maiores laços de cooperação e comércio internacional, consequentemente, trazendo crescimento econômico para ambos países, descrevendo esses como os objetivos do CPEC. Segundo Wen e Saleeem (2021, p. 682):

> The main objective of the CPEC project is to develop the Gwadar port as a trans-shipment port and a full-grown regional economic hub. The Pakistan government has established a free economic zone and announced Gwadar port as a duty-free port. These projects would accelerate the pace of economic growth and development in CPEC.[16]

Para Li e Schmerer (2017, p. 206) o projeto da Nova Rota da Seda "[...] opens up opportunities for the transportation of various investment goods, intermediate goods, and others. Moreover, the New Silk Road may encourage economic development, scientific progress, and cultural exchange [...]"[17].

A China vem sendo, nos últimos anos, uma das economias que mais cresce do mundo, sendo o setor industrial e agrícola os dois mais importantes setores que fomentam o crescimento do país. Segundo dados do Banco Mundial (2024), o PIB da RPC em 2021 era de 17.82 trilhões de dólares, representando um crescimento de 8.1%. Apenas em 2022, foram movimentados mais de 320 milhões de dólares em parcerias público-privadas em investimento em energia no país[18] (Banco Mundial, 2024). Portanto, ela depende fortemente de recursos energéticos para garantir a continuidade do crescimento da produção do país, sendo que grande parte desse recurso é importado de outras nações.

> At present, from the Middle East oil-producing countries to China, the offshore oil transportation route is as long as 14,490 km and must pass through the Indian Ocean and Malacca Strait and takes two or three months before it can arrive in China. More than 55% of China's imported oil comes from the Middle East and North Africa, which indicates that the Indian Ocean and Malacca routes are the maritime lifelines of China's economic development. The full operation of Gwadar Port will substantially reduce the

16 O principal objetivo do projeto CPEC é desenvolver o porto de Gwadar como um porto de transbordo e um centro econômico regional totalmente desenvolvido. O governo do Paquistão estabeleceu uma zona econômica livre e anunciou o porto de Gwadar como um porto livre de taxas. Esses projetos acelerariam o ritmo de crescimento econômico e desenvolvimento no CPEC (tradução nossa).

17 [...] abre oportunidades para o transporte de vários bens de investimento, bens intermediários e outros. Além disso, a Nova Rota da Seda pode incentivar o desenvolvimento econômico, o progresso científico e a troca cultural [...] (tradução nossa).

18 Parcerias Público-Privadas em energia (em dólares americanos) refere-se a compromissos com projetos de infraestrutura em energia (transmissão e distribuição de eletricidade e gás natural) que atingiram o fechamento financeiro e servem diretamente ou indiretamente ao público (Banco Mundial, 2024)

> cost of offshore oil transportation as it can reduce the oil route to less than 5,000 km. Through cooperation with Pakistan, China can extend railways, roads, and pipelines to the port of Gwadar, go directly to the interior of China through Xinhao, reduce the volume of traffic through the Strait of Malacca, and open a new national nuclear strategic channel. China plans to build oil refineries and storage facilities to transport oil from the Gwadar port to its western border. In the future, Gwadar Port can be the starting point of an oil pipeline from the Middle East to China, shortening the traditional route of 12,000 km through the Arab Sea and the Strait of Malacca to 2395 km, and ending in Xinjiang, China. (Gholizadeh; Madani; Saneinia; 2020)[19]

Rahul (2018, 24) complementa que:

> A China atribui imensa importância ao CPEC em vista de qualquer bloqueio futuro do estreito de Málaca por parte dos EUA ou da Índia no caso de um confronto militar com o aumento da hostilidade com seus vizinhos no Mar do Sul da China. A Índia atualmente tem vantagem sobre a China no Oceano Índico, enquanto a China enfrenta o "Dilema de Málaca"[20]

Desse modo, observamos que os investimentos voltados ao Porto de Gwadar visam a segurança energética da China, possibilitando mais um canal para obter acesso a reservas petrolíferas, diminuindo as ameaças que o Estreito de Málaca poderiam trazer. Na figura 4 é possível visualizar o Estreito de Malaca. Segundo Bueno (2024), o estreito possui aproximadamente 900 quilômetros de comprimento, além disso é reconhecido por ser uma das rotas marítimas mais congestionadas e por ser um dos principais gargalos do continente asiático.

---

19 Atualmente, dos países produtores de petróleo do Médio Oriente até à China, a rota de transporte offshore de petróleo chega a 14.490 km e deve passar pelo Oceano Índico e pelo Estreito de Malaca e demora dois ou três meses antes de poder chegar à China. Mais de 55% do petróleo importado pela China provém do Médio Oriente e do Norte de África, o que indica que as rotas do Oceano Índico e de Malaca são a linha vital marítima do desenvolvimento económico da China. A plena operação do Porto de Gwadar reduzirá substancialmente o custo do transporte offshore de petróleo, uma vez que pode reduzir a rota do petróleo para menos de 5.000 km. Através da cooperação com o Paquistão, a China pode estender caminhos-de-ferro, estradas e oleodutos até ao porto de Gwadar, ir directamente para o interior da China através de Xinhao, reduzir o volume de tráfego através do Estreito de Malaca e abrir um novo canal estratégico nuclear nacional. A China planeia construir refinarias de petróleo e instalações de armazenamento para transportar petróleo do porto de Gwadar até à sua fronteira ocidental. No futuro, o Porto de Gwadar pode ser o ponto de partida de um oleoduto do Médio Oriente para a China, encurtando a rota tradicional de 12.000 km através do Mar Árabe e do Estreito de Malaca para 2.395 km, e terminando em Xinjiang, na China (tradução nossa).

20 O termo "Dilema de Malaca" foi cunhado pela primeira vez pelo antigo presidente chinês Ho Jintao em 2003. A expressão refere-se a potenciais factores ameaçadores que podem impedir o crescimento económico da China e ameaçar o seu poderio militar, asfixiando as suas importações de petróleo da região da Ásia Oriental e do Médio Oriente através do Estreito de Malaca (Hashemite, 2024)

FIGURA 4 - Localização do Estreito de Malaca



FONTE: US Department of Defense (2021)

1.1.2 Porto de Karachi

Karachi é a cidade mais populosa do Paquistão e é capital da província Sind, no Sul do país, localizada na costa do Mar Arábico, Noroeste do Rio Indo (Rasheed; Jinhua, 2021). Segundo dados do ano de 2017, a população da província de Sind conta com o total de 47.854,510 (quarenta e sete milhões, oitocentos cinquenta e quatro mil quinhentos e dez) habitantes, somando suas áreas rural e urbana (Pakistan Bureau of Statistics, 2017).

Previamente conhecida como *Kolachi*, sobrenome da pescadora e fundadora *Lady Kolachi***,** de acordo com a cultura local, a pequena vila de pescadores se tornou um grande centro comercial através do investimento da Companhia Britânica das Índias Orientais, que viu seu potencial e estabeleceu lá uma de suas fábricas mercantis no ano de 1800. Karachi eventualmente foi tomada pelo poder da coroa britânica, servindo de ponto estratégico para sua expansão na região (Moore, 2018).

Como resultado desta expansão foi estabelecido o Porto de Karachi, que servia como ponto de desembarque de tropas do exército britânico durante a primeira guerra Anglo-

Afegã. Diversas companhias, escritórios e armazéns foram estabelecidos também na região, o que resultou em um rápido crescimento populacional. Em 1852 a cidade já contava com população de 14.000 habitantes e uma generosa quantia de trocas comerciais marítimas. Em 1854, o canal de navegação foi estabelecido para ligar as atividades marítimas do porto com o restante da cidade (Karachi Port Trust, 2019a).

Administrada pelo *Karachi Port Trust,* o porto representa mais de 60% do comércio marítimo do país (Rasheed; Jinhua, 2021). Consequentemente, gerando uma escalada de demanda de investimentos e espaço físico, o que acabou se tornando um obstáculo. Devido às limitações físicas que tornam o atendimento da demanda mais difícil de gerir, sem contar com as áreas residenciais super populosas. Outra grande complicação são as iminentes tensões com a Índia, por conta da proximidade com a fronteira entre os países. O que historicamente já gerou conflitos militares e até bloqueios portuários pelas forças indianas, que geraram danos massivos para o porto, cargas e maquinários de operação (Rahman; Naeem, 2022).

O porto de Karachi está em processo de se consolidar como centro regional de remessas e seus 3 terminais de classe mundial atendem as principais companhias marítimas conectando-se a portos em todo o mundo. Distribuído por quase 33 quilômetros quadrados e dividido em três cais, o Karachi Port Trust (KPT) é um porto de última geração com fácil acesso para navios que fazem escala no Porto de Karachi. O Cais Leste possui 17 berços multiusos (berços nº 1 a 17), o Cais Oeste possui 13 berços (berços nº 18 a 30) e o Cais Sul possui 4 berços (berços nº 31 a 34). O KPT possui ainda três cais petrolíferos para movimentar cargas líquidas.

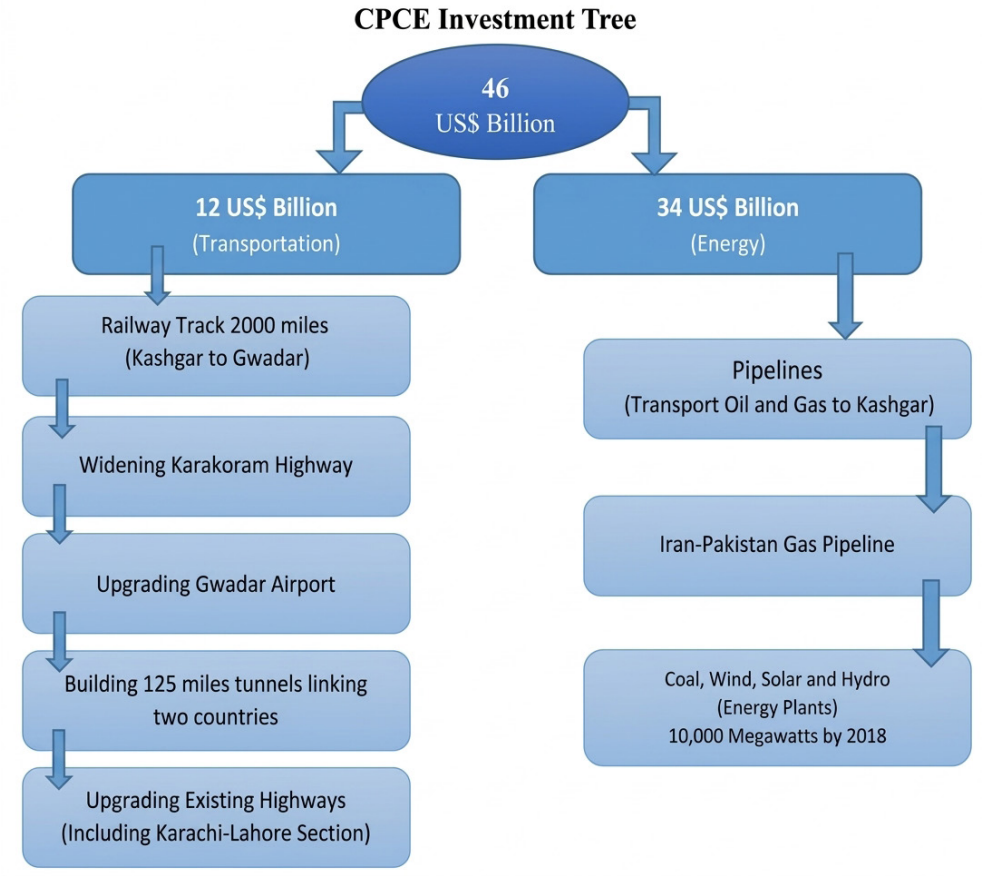
O Terminal Internacional de Contêineres de Karachi (KICT), Karachi Gateway Terminal Limited (KGTL) e South Asia Pakistan Terminals Limited (SAPTL) são os três terminais de contêineres dedicados localizados no porto, desenvolvidos em colaboração com parcerias privadas e equipados com os mais recentes equipamentos de movimentação de carga.

A KPT fornece instalações em cada cais para trânsito, armazenamento, armazenagem e liberação de cargas e contêineres. Serviços adicionais são fornecidos aos clientes portuários com relação ao manuseio de cargas perigosas em estações de embalagem para carregamento imediato e embalagem de produtos secos, pátios de armazenamento alfandegado, tanques de petróleo, áreas de empilhamento de carga a granel e estações de carga de contêineres.

1.2 INVESTIMENTOS EM ENERGIA

A China e o Paquistão têm uma parceria forte e estável, sua proximidade geográfica aumenta o valor geoeconômico de sua relação geral. A China fez compromissos para investir cerca de US$46 bilhões em acordos de desenvolvimento, o que equivale a aproximadamente 20% do PIB anual do Paquistão. A FIG. 5 mostra o direcionamento de investimentos do CPEC no Paquistão, sendo US$12 bilhões para transporte e US$34 bilhões para energia. Este é o maior acordo de investimento direto estrangeiro da China no Paquistão segundo o Journal of Economics and Sustainable Development (2015), no total, o projeto do corredor econômico tem como objetivo adicionar cerca de 17.000 megawatts de geração de eletricidade. O restante do dinheiro será gasto em infraestrutura de transporte, incluindo a modernização da linha ferroviária entre a mega cidade portuária de Karachi e a cidade do noroeste de Peshawar.

FIGURA 5 - Árvore de investimentos do CPEC



FONTE: Journal of Economics and Sustainable Development (2015)

Há um total de 19 projetos no setor da energia que consistem na construção de novas centrais elétricas, bem como na modernização de linhas de transmissão tendo em vista a procura futura de energia. Indo para a lista detalhada dos projetos, embora haja uma mistura de carvão, hídrico, solar e eólico, a maioria dos projetos são baseados em carvão (Secretariado CPEC, 2018).

Mais da metade das reservas comprovadas de petróleo do mundo estão localizadas no Oriente Médio, até agora, os petroleiros percorreram mais de 10.000 milhas náuticas até terminais ao longo da costa leste e sudeste da China. Cada viagem é atormentada por um dos pontos de estrangulamento mais perigosos do mundo - o Estreito de Malaca. A China terá um acesso mais fácil ao Oriente Médio, ao Irã e adicionalmente à África e à Europa, já que é a região dominante do mundo devido às reservas de petróleo e aos grandes mercados. A China já depende do petróleo dessas regiões. Além disso, este corredor também abrirá rotas para os setores privados da China e empresários na economia de crescimento mais rápido do mundo, o Paquistão, e para o mundo através do Paquistão. A China pode fazer pleno uso das vantagens tecnológicas e outras vantagens na intensificação da cooperação no desenvolvimento de recursos biológicos, exploração de recursos minerais e outras áreas para atualizar a estrutura industrial relevante da China e promover a competitividade industrial da zona de livre comércio.

O Paquistão, sofrendo com a falta contínua de energia e comércio limitado com seus vizinhos imediatos, estará melhor conectado e, com sorte, se tornará energeticamente autossuficiente. Uma rede rodoviária alinhada com o Paquistão permitirá contatos entre os vizinhos do Paquistão a oeste e a leste. Índia e Irã necessitam deste corredor para uma incorporação mais próxima de suas economias. Mesmo que o CPEC simplifique o movimento de bens e serviços na região, a contribuição da China para a economia da região transforma rivais em partes interessadas na preservação da paz e estabilidade nas regiões Sul e Central da Ásia (Irshad; Xin; Arshad, 2015).

A razão estratégica por trás do CPEC é obscurecida por vários fatores, o que torna difícil entender a estratégia chinesa. Isso faz com que as pessoas imaginem diferentes propósitos por trás das iniciativas econômicas. É provável que o que a China está fazendo no Paquistão tenha mais de uma motivação. (...) A principal confusão sobre o propósito do CPEC surge da maneira como é originalmente pensado: como um corredor de trânsito entre China e Paquistão. Tanto fontes chinesas quanto paquistanesas, especialmente o plano conjunto de longo prazo divulgado em novembro de 2017, descrevem um corredor que conecta o Paquistão à região de Xinjiang, na China. O Passo de Khunjerab, que é a fronteira oficial entre China e Paquistão, é o ponto de passagem mais alto do mundo. O tráfego terrestre ao longo da Rodovia Karakoram, que vai da planície punjabi através da cordilheira do Hindu Kush em direção à China, não é muito significativo devido à baixa

população na região e aos fechamentos temporários durante certas épocas do ano. Deslizamentos de terra e outros eventos climáticos podem causar interrupções nessa rota (Schwemlein, 2019).

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para realização da pesquisa acadêmica, buscou-se desenvolver uma contextualização teórica acerca do objeto de pesquisa, para posterior evidenciamento da discussão por meio da apresentação de artigos e pesquisas realizadas por diferentes autores da área. Estabeleceu-se como critérios de seleção e inclusão estudos realizados e publicados a partir de 2015, realizados nas línguas português e inglês, e que fossem de acesso público sem necessidade de subscrições e recursos financeiros para acessá-los.

A partir desses critérios, buscando dados oficiais e informações publicadas por entidades oficiais, foram realizadas pesquisas documentais em sítios eletrônicos de órgãos e autoridades governamentais, assim como organizações de pesquisa e instituições acadêmicas. Para fundamentação teórica, buscou-se artigos científicos e trabalhos acadêmicos de pesquisadores, acadêmicos e estudiosos da área abordada no projeto, visando, assim, trazer um paradigma teórico a ser levantado pelo leitor, por meio de uma linha de raciocínio descritiva com informações suficientes para ser levantada uma discussão sobre as diferentes literaturas do assunto.

Para o desenvolvimento da pesquisa, procurou-se por dados estatísticos, artigos científicos, matérias jornalísticas e outros documentos, o que caracteriza a pesquisa como documental. O objetivo deste trabalho é compreender de que forma os investimentos chineses da BRI no Paquistão afetam a região, apresentando detalhes de alguns dos projetos dessa ambiciosa iniciativa chinesa. Além disso, busca-se evidenciar a discussão em andamento na comunidade acadêmica acerca das consequências que tais projetos podem causar em escalas nacionais e internacionais, trazendo pontos de vistas de diferentes autores.

3 DESENVOLVIMENTO E RESULTADOS

Após a revisão de literatura realizada sobre a BRI e o CPEC, em que abordamos a contextualização da iniciativa e do corredor econômico China-Paquistão, relacionamos a BRI com a antiga rota da seda, apresentamos os projetos e áreas de investimento chines no Paquistão e expomos a literatura existente acerca do objeto de estudo, buscou-se apresentar os resultados da pesquisa.

Neste capítulo dividimos os resultados encontrados em cinco seções a fim de demonstrar as diferentes conclusões em cada tópico abordado na pesquisa. Assim, abordamos as repercussões da BRI e do CPEC na área de indicadores econômicos do comércio exterior paquistanês, no Porto de Gwadar e suas operações, no Porto de Karachi e suas operações, no segmento energético e seus projetos relacionados e, por fim, as críticas direcionadas aos investimentos chineses e a iniciativa.

3.1 OS INVESTIMENTOS CHINESES NO PAQUISTÃO

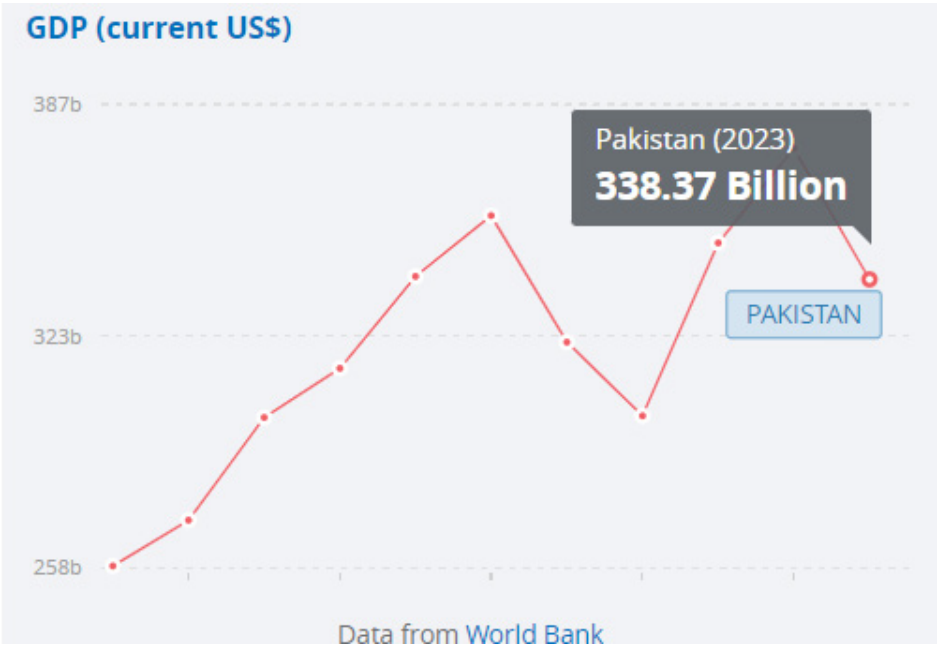
Desde a constituição do CPEC em 2015, o Paquistão recebeu 51,13 bilhões de dólares americanos (USD) em investimento estrangeiro direto proveniente da China, segundo o China Global Investment Tracker, da American Enterprise Institute (2024).

De acordo com o State Bank Of Pakistan ([s.d.]), o investimento estrangeiro direto no país teve um aumento entre o ano fiscal de 2023 e 2024, saltando de 1,63 bilhão de dólares no ano anterior para 1,9 bilhão de dólares neste ano fiscal, de julho do ano anterior a junho do ano corrente. Deste valor, 568,2 milhões de dólares são provenientes apenas da China, tornando o país o maior investidor no Paquistão (The Nation, 2024).

Como apresentado previamente, o Paquistão foi um dos primeiros países a apoiar e participar da BRI, o que resultou em um aumento ainda maior dos investimentos feitos pela China no país. Segundo o American Enterprise Institute (2023), a China investiu mais de US$ 1 bilhão somente no período de um ano, em 2014. No período de (2013-2022) a China investiu no Paquistão US$ 14.8 bilhões, sendo a maior parte direcionada ao setor de energia. São 17 projetos relacionados à energia no país. Segundo dados do Banco Mundial (2020), o Paquistão teve grandes avanços no desenvolvimento digital, o uso de internet da população triplicou de 8% em 2010, para 25% em 2020. Os investimentos chineses no setor de energia e infraestrutura tiveram um impacto positivo na economia do Paquistão. Analistas da economia afirmam os benefícios tangíveis da iniciativa, incluindo o final da falta de energia no país, que até então estava se tornando impeditivo para o crescimento econômico (Ahmad, 2018).

A FIGURA 6 extraída do Banco Mundial mostra que o PIB do Paquistão apresenta significativa evolução desde a entrada do país na BRI.

FIGURA 6 - PIB do Paquistão



FONTE: Banco Mundial (2023)

3.1.1 Porto de Gwadar

Após a análise histórico-documental sobre o Porto de Gwadar e revisão de literatura acerca do seu papel e funcionalidade no CPEC, buscou-se entender qual a real influência que o complexo portuário trouxe e traz para o contexto econômico da região e do país, baseando-se em dados ligados ao comércio exterior do Paquistão, desempenho operacional e logístico do porto e informações sobre movimentação de importações e exportações e comércio marítimo internacional.

Grande parte do montante investido no Porto de Gwadar foi alocado para a construção de *Gwadar Free Zone Company Limited*, a qual foi dividida em duas fases, em que a 1° fase já foi concluída em 2018, ultrapassando mais de RMB 3 bilhões em investimentos, enquanto que a 2° fase ainda está em andamento, com previsão de entrega até 2030. A zona franca foi projetada com uma área total de 2.281 acres, sendo atualmente composto por 46 empresas e 10 fábricas. A área franca oferece incentivos fiscais e acessibilidades para empresas locais e estrangeiras inseridas no complexo. Alguns

dos benefícios são: vinte e três anos de isenção fiscal de impostos federais, provinciais e locais, presença de escritórios, armazéns e unidades industriais, serviços de facilidades *One Window*, instalações de infraestrutura e segurança, entre outros privilégios (Ministry of Maritime Affairs, [s.d.]).

A atividade marítima do terminal portuário de Gwadar inclui movimentações afegãs, importação de gás natural liquefeito, exportações de peixe, importação de ureia e trigo, além da importação de matérias-primas e maquinários para os investimentos da zona franca de Gwadar, assim como é utilizado como uma alternativa de transbordo (Ministry of Maritime Affairs, 2024).

TABELA 1 - Importações e Exportações manuseadas pelo Porto de Gwadar em toneladas entre o ano fiscal de 2007-08 e 2022-23

Ano Fiscal	Importação	Exportação	Total (toneladas)
2007-08	63.607,8	0,0	63.607,8
2008-09	1.496.514,5	0,0	1.496.514,5
2009-10	1.261.842,4	0,0	1.261.842,4
2010-11	475.966,1	0,0	475.966,1
2011-12	1.426.003,7	0,0	1.426.003,7
2012-13	507.582,3	0,0	507.582,3
2013-14	648.987,9	0,0	648.987,9
2014-15	438.880,0	270,0	439.150,0
2015-16	50.603,8	750,0	51.353,8
2016-17	80.409,6	1.925,1	82.334,7
2017-18	24.087,4	2.748,9	26.836,3
2018-19	3.636,9	1.317,2	4.954,1
2019-20	26.553,2	706,8	27.260,0
2020-21	50.945,5	3.752,4	54.697,9
2021-22	77.346,6	2.397,6	79.744,2
2022-23	591.512,0	843,0	592.355,0

FONTE: Pakistan Ministry of Maritime Affairs. Yearbook 2022-23 (2024)

Durante os anos de 2007 até 2012, sob a concessão da Port of Singapore Authority, o porto teve um total de aproximadamente 5.231.516,80 toneladas de movimentações, enquanto que em 2013, ano em que a operação foi concedida para a China Overseas Port Holding Company, até o ano de 2022, teve uma soma reduzida, apresentando apenas 2.007.673,90 toneladas. A TABELA 2 apresenta o ano fiscal de 2018-19 como o pior desempenho em relação a toneladas manuseadas no terminal portuário de Gwadar,

somando 4.954,10 toneladas. Isto pode ser explicado devido ao período de eleição em 2018, à crise financeira que transitava no país, além do aumento dos preços do petróleo e da diminuição da confiança dos investidores, fatores que afetaram adversamente a precária situação econômica do país. Segundo Runde (2018), a referida crise se difere das outras, visto que o Paquistão é o principal parceiro da BRI, tornando o país uma vítima credora da China. Contudo, podemos perceber um aumento explícito entre o ano fiscal de 2021-22 e 2022-23, tendo um acréscimo de 743% na tonelagem das movimentações oriundas do Porto de Gwadar.

Em sua abordagem de simulação de redes aplicada à Iniciativa Cinturão e Rota, Shibasaki *et al*. (2019) emprega um modelo de alocação de rede de duas camadas (NAM) para determinar cenários relacionados à operação do Porto de Gwadar e sua conectividade com as redes de transporte, focando na melhoria das conexões ferroviárias e avaliando as implicações para o comércio com a Ásia Central. Os cenários são elaborados com base nas políticas implementadas desde a adesão do Paquistão ao programa de Cooperação Econômica Regional da Ásia Central (CAREC) em 2010. Essas políticas focam no desenvolvimento do Porto de Gwadar e na melhoria da infraestrutura ao longo dos corredores CAREC e do CPEC.

A partir dessa análise sistêmica, Shibasaki *et al*. (2019) apontaram que o acesso a portos é de extrema importância para os países da Ásia Central (CA), que são limitados ao mercado global devido a sua localização. Os portos paquistaneses, incluindo Karachi, Muhammad Bin Qasim e Gwadar, estão se tornando atraentes para os países da CA como novas portas de entrada. Ainda, constatou-se que aproximadamente 60% do total de carga internacional movimentada pelos portos paquistaneses têm como origem e destino a província de Punjab. Os autores afirmam que a infraestrutura ferroviária é insuficiente para atender essa demanda.

Outros pontos trazidos pelo estudo de Shibasaki *et al.* (2019) incluem:

- O volume de contêineres movimentados no Porto de Gwadar é estimado a superar 10.000 TEUs, tanto para exportações quanto para importações, caso a malha ferroviária seja conectada ao porto.
- Assumindo o lançamento dos projetos de ferrovias do CPEC, não apenas o volume de contêineres movimentados no Porto de Gwadar aumenta em mais de 20.000 TEUs tanto para exportações quanto para importações, mas também que o volume total movimentado nos portos paquistaneses aumenta em aproximadamente 20.000 TEUs para ambos os fluxos de exportação e importação,

deslocando-se de portos chineses e dos portos do Mar Negro.

- Embora Gwadar tenha um enorme potencial e seja a melhor aposta do país para superar os gargalos no transporte marítimo, não se tornará uma alternativa viável ao porto de Karachi.
- O investimento da China será crucial para a expansão do porto de Gwadar e sua conexão com o sistema ferroviário. A principal barreira para a plena integração do porto ao sistema de transporte do Paquistão é a falta de acesso à rede ferroviária. A expectativa é que a proposta da ferrovia Gwadar-Karachi, um megaprojeto financiado pela China, impulsione o desenvolvimento do porto.

Entre os dias 4 e 8 de junho de 2024, o Primeiro-Ministro da República Islâmica do Paquistão fez uma visita à China. No 13° ponto da declaração conjunta dos dois países publicada pelo Ministério das Relações Exteriores da República Popular da China diz:

"双方认为瓜达尔港是地区互联互通的重要节点，对瓜达尔新国际机场即将竣工感到满意，重申将加快推进瓜达尔港配套设施建设，充分释放瓜达尔港作为濒海城市特别是设有造船设施的转口货运枢纽潜能" (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2024).[21] demonstrando bastante otimismo em relação aos aportes no Porto de Gwadar.

3.1.2 Porto de Karachi

Além dos projetos em andamento, as iniciativas de desenvolvimento no porto visam modernizar a infraestrutura e atender às futuras demandas. Focando na melhoria da conectividade rodoviária, a KPT implementou um programa para aliviar o congestionamento na área portuária, facilitando o fluxo de mercadorias e otimizando o transporte urbano, com o objetivo de melhorar a eficiência logística e apoiar o crescimento sustentável de Karachi.

Os atuais projetos em desenvolvimento do porto são: a construção da ponte entre o cais leste e oeste e a reconstrução do cais na bacia dos barcos, fase II. E os projetos futuros do porto são os de conectividade rodoviária, onde a KPT desenvolveu um programa integrado de conectividade rodoviária para aliviar o congestionamento do tráfego e em torno da zona portuária. Os seguintes projetos estão incluídos no plano: Construção de rampa de subida para entrada no KGTL, visando reduzir o congestionamento e melhorar a

[21] As duas partes acreditam que o Porto de Gwadar é um importante nó para a conectividade regional, estão satisfeitos com a conclusão iminente do novo Aeroporto Internacional de Gwadar e reiteram que irão acelerar a construção das instalações de apoio do Porto de Gwadar e libertar totalmente o papel do Porto de Gwadar como uma cidade costeira, especialmente para instalações Potencial para centro de carga de transbordo com instalações de construção naval (tradução nossa).

mobilidade urbana na cidade; Atualização de Shara-e-Ghalib entre South Wharf e Bilawal Chowk, que visa modernizar e ampliar a estrada, facilitando também o fluxo de tráfego e reduzindo congestionamentos, além de melhorar a conexão entre áreas importantes da cidade; Construção do Viaduto do SAPTL para o Portão KHAMIS, que tem como objetivo melhorar o acesso e a circulação de veículos na área portuária, facilitando o transporte de mercadorias e reduzindo o congestionamento nas rotas de entrada e saída do porto; Construção do Corredor Interno dos Berços 1 a 17 Leste Cais, a fim de melhorar a logística portuária, facilitando o transporte interno de cargas e agilizando o fluxo de mercadorias entre os berços e outras áreas do porto; e a Construção da via expressa Eastbay, para melhorar a conectividade rodoviária, ela facilita o transporte de mercadorias do porto para outras regiões. Além destes estão previstos projetos de reconstrução do Píer Petroleiro-I, Dragagem de Capital do Canal Portuário, Complexo de LNG no cais Sul, Distrito de negócios / Hub financeiro no TPX, KPT corredor de frete e o Wetland Park.

Conforme a TABELA 1 podemos observar a movimentação de importações e exportações do Porto de Karachi em TEUS, demonstrando a grande importância no contexto econômico do Paquistão e a importância dos investimentos recebidos.

TABELA 2 - Quadro comparativo de Importações e Exportações manuseadas pelo Porto de Karachi entre 2013-2014 e 2023-2024 continua

CARGA/ CATEGORIA		
IMPORTAÇÃO/MILHÕES TONELADAS		
	2013-2014	2023-2024
CARGA A GRANEL	5.995	6.190
CARGA GERAL	12.641	31.841
CARGA SECA	18.636	38.031
CARGA LÍQUIDA	11.707	18.558
CARGA TOTAL	30.343	56.589
EXPORTAÇÃO/MILHÕES TONELADAS		
CARGA A GRANEL	1.015	8.178
CARGA GERAL	8.591	22.101
CARGA SECA	9.606	30.279
CARGA LÍQUIDA	1.401	2.124
CARGA TOTAL	11.007	32.403
TOTAL DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO/MILHÕES TONELADAS		
CARGA A GRANEL	7.010	14.368
CARGA GERAL	21.232	53.942

TABELA 2 - Quadro comparativo de Importações e Exportações manuseadas pelo Porto de Karachi entre 2013-2014 e 2023-2024 continua

CARGA/ CATEGORIA		
IMPORTAÇÃO/MILHÕES TONELADAS		
TOTAL DE CARGA SECA	28.242	68.310
TOTAL DE CARGA LÍQUIDA	13.108	20.682
CARGA TOTAL	41.350	88.992
TOTAL DE TEU's EM MILHÕES		
IMPORTAÇÃO	0.811	2.040
EXPORTAÇÃO	0.780	1.984

FONTE: Karachi Port Trust ([s.d.]); Logistics Cluster ([s.d.])

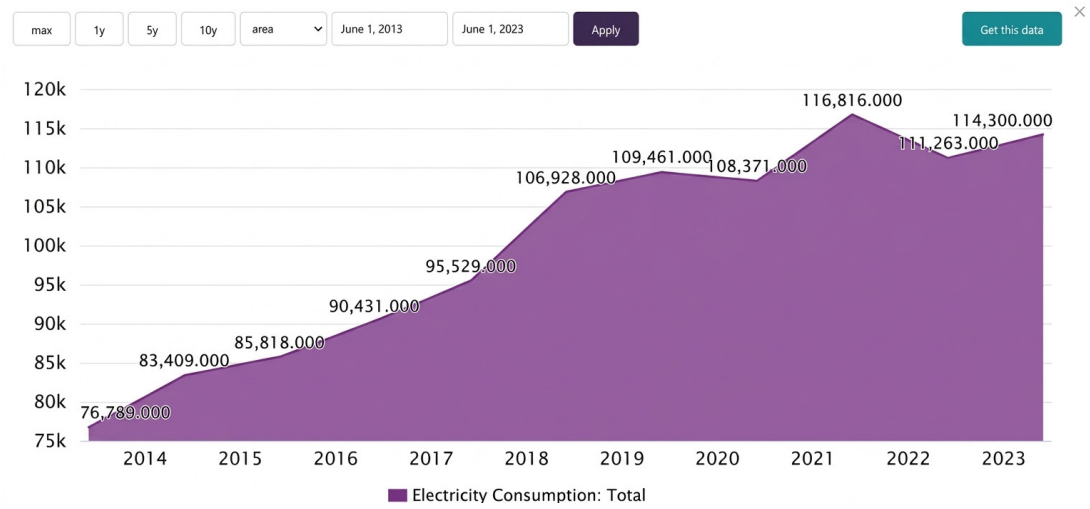
3.1.3 Investimentos em Energia

Os investimentos do Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) no setor energético prometeram impulsionar a infraestrutura com a construção de oleodutos, gasodutos e plantas de energia solar, eólica e hidrelétrica. Segundo o Pakistan Energy Outlook Report 2021-2030 (2021) da NEPRA (National Electric Power Regulatory Authority), há 19 projetos em andamento focados na construção de novas usinas e na modernização de linhas de transmissão para suprir a crescente demanda de energia. Apesar dos esforços para diversificar a matriz energética, grande parte dos investimentos ainda é direcionada a usinas de carvão, o que coloca desafios significativos para as metas de sustentabilidade até 2030, conforme destacou o Secretariado do CPEC em 2018.

Antes dos investimentos do CPEC, Karachi enfrentava uma severa crise energética, com frequentes cortes de eletricidade, dependência de combustíveis fósseis, e uma capacidade instalada insuficiente para atender à demanda. Em 2016, a K-Electric, principal empresa de distribuição de eletricidade, relatou déficits de até 1.500 MW, prejudicando o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida. Com os novos investimentos, projetos como a usina solar de 1.000 MW em Quaid-e-Azam Solar Park e a modernização da infraestrutura de transmissão elevaram a capacidade de geração para aproximadamente 3.000 MW. De acordo com a NEPRA (2021), essas mudanças resultaram em uma redução significativa no número de interrupções de energia e uma melhoria geral na confiabilidade do fornecimento.

Abaixo, na figura 9, apresentamos um recorte da data de início da promessa de investimentos da China no Paquistão, 2013, até o ano de 2023, o gráfico mostra que nestes 10 anos o aumento de consumo de energia aumentou significativamente.

FIGURA 9 - Evolução do consumo de energia em todo Paquistão



FONTE: Hashemite (2024)

Alguns dos projetos da CPEC em Karachi que trouxeram benefícios significativos para a cidade incluem a Usina de Energia a Carvão de Port Qasim, o Projeto de Transmissão de Energia Matiari-Lahore e a expansão da infraestrutura de energia solar e eólica. A Usina de Port Qasim, que acrescentou 1.320 MW à rede elétrica, ajudou a reduzir a escassez de energia e a diversificar as fontes energéticas na região. O Projeto de Transmissão de Energia Matiari-Lahore melhorou a distribuição de eletricidade, conectando a produção de energia do sul, próximo a Karachi, ao centro do país, o que aumentou a estabilidade do fornecimento. Além disso, os investimentos em parques solares e eólicos nas proximidades de Karachi têm promovido o uso de fontes de energia renovável, contribuindo para uma matriz energética mais sustentável. Essas iniciativas foram fundamentais para modernizar a infraestrutura elétrica e assegurar um fornecimento de energia mais confiável para a população e a economia local. As informações sobre os projetos foram obtidas do site do governo do Paquistão, que possui uma página dedicada aos investimentos da CPEC.

4 CRÍTICAS À BRI E AO CPEC

Finalmente, há de se notar que existem críticas realizadas à BRI e ao CPEC, e em especial aos investimentos chineses. A razão estratégica por trás do CPEC é obscurecida por vários fatores, o que torna difícil entender a estratégia chinesa. Isso faz com que as pessoas imaginem diferentes propósitos por trás das iniciativas econômicas. É provável que o que a China está fazendo no Paquistão tenha mais de uma motivação. A principal confusão sobre o

propósito do CPEC surge da maneira como é originalmente pensado: como um corredor de trânsito entre China e Paquistão. Tanto fontes chinesas quanto paquistanesas, especialmente o plano conjunto de longo prazo divulgado em novembro de 2017, descrevem um corredor que conecta o Paquistão à região de Xinjiang, na China. O Passo de Khunjerab, que é a fronteira oficial entre China e Paquistão, é o ponto de passagem mais alto do mundo. O tráfego terrestre ao longo da Rodovia Karakoram, que vai da planície punjabi através da cordilheira do Hindu Kush em direção à China, não é muito significativo devido à baixa população na região e aos fechamentos temporários durante certas épocas do ano. Deslizamentos de terra e outros eventos climáticos podem causar interrupções nessa rota (Schwemlein, 2019).

A corrupção permanece um problema persistente, como aponta o estudo Mapping the China-Pakistan Economic Corridor's Environmental Impacts (2018). A falta de transparência e a má gestão de recursos atrasam projetos e comprometem a eficiência dos investimentos. Empresas estatais chinesas e paquistanesas frequentemente operam sem supervisão rigorosa, o que contribui para a má utilização dos fundos. A resistência local também é um fator relevante, especialmente em regiões como Balochistão, onde grupos étnicos, como os Baloch, sentem-se marginalizados e excluídos dos benefícios dos projetos. Os impactos ambientais são um desafio adicional. Cerca de 70% da capacidade energética envolve usinas a carvão, o que contribui para o aumento das emissões de gases de efeito estufa. Percebe-se isso com as análises feitas pela Air Quality Life Index (2024), atestando que todos os 248,8 milhões de habitantes do Paquistão vivem em áreas onde o nível médio anual de poluição de partículas excede as diretrizes recomendadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Além disso, a construção de algumas usinas em áreas próximas a zonas ambientalmente sensíveis ameaça espécies vulneráveis e ecossistemas locais, exigindo uma abordagem mais rigorosa para a proteção ambiental.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da Iniciativa da BRI, com foco no CPEC, revela uma estratégia abrangente da China para expandir sua influência econômica e política na região. A partir de nossa pesquisa, percebe-se que os investimentos substanciais em infraestrutura e energia não apenas visam o desenvolvimento do Paquistão, mas também garantem a segurança energética da China e fortalecem indicadores econômicos.

O trabalho analisou os investimentos chineses no CPEC buscando entender e evidenciar se houve efeitos dos projetos da BRI nos indicadores socioeconômicos, em especial aqueles relacionados ao comércio internacional e a produção de energia, tendo em vista a importância desta atividade econômica no contexto da Nova Rota da Seda.

A partir desse estudo, percebeu-se que os investimentos do CPEC no setor de energia de Karachi trouxeram avanços significativos na infraestrutura elétrica, com a transição para fontes renováveis e a modernização das instalações. Os investimentos na região portuária de Karachi foram fundamentais para o crescimento de indicadores de comércio exterior do país, acrescentando capacidade de movimentação de cargas e mercadorias no complexo portuário, impulsionando o setor industrial e primário a partir de uma melhor infraestrutura de transportes na região e na resolução de gargalos logísticos e de melhoria na infraestrutura central. Em relação ao projeto de Gwadar, notou-se que, embora o seu objetivo seja grandioso e representa um enorme potencial de crescimento, o porto ainda não cumpriu seu papel de tornar-se no centro logístico e comercial e servir como a ponte entre China, Ásia Central e Oriente Médio, em parte devido a falta de atrativos logísticos. Assim, ainda que o Porto de Gwadar não tenha ainda mostrado resultados que justifiquem os investimentos massivos recebidos e apresenta desafios para sua consolidação, vê-se uma contínua aposta da RCP no que se refere à importância que ele possui para a iniciativa.

Contudo, é imperativo que os desafios associados, como corrupção, falta de transparência e impactos ambientais, sejam abordados de maneira eficaz. Ressalvamos que as informações oferecidas pelo governo chinês tendem a ser de certa forma positivistas, gerando certa divergência entre o que é publicado em notas sobre a BRI e os indicadores factuais da economia e do comércio exterior.

Por fim, espera-se que, a partir do trabalho desenvolvido, seja possível tornar o estudo acerca da BRI mais relevante em vista dos impactos causados pela iniciativa no contexto internacional. A pesquisa do CPEC nos permite entender as mudanças trazidas por esses investimentos de forma localizada, e que podem auxiliar em uma compreensão mais ampla acerca desse projeto tão importante, especialmente para aqueles inseridos no ambiente comercial global, nos permitindo interpretar diferentes cenários mercadológicos, perceber diferentes oportunidades de comércio e investimento e usufruir de um maior entendimento do ambiente geoeconômico.

REFERÊNCIAS

ALEXEEVA, Nina Nikolaevna *et al*. South Asia. **Encyclopedia Britannica**, [s.l.], 2024. Disponível em: https://www.britannica.com/place/South-Asia . Acesso em: 8 mai. 2024.

AHMAD, Mansoor. Energy subsidies, efficiency must for growth. **The News International**, Lahore, 19 set. 2018. Disponível em: https://www.thenews.com.pk/print/370347-energy-subsidies-efficiency-must-for-growth. Acesso em: 19 out. 2024.

AIR QUALITY LIFE INDEX. Pakistan Fact Sheet. **Energy Policy Institute at the University of Chicago**, [s.l.], 2024. Disponível em: https://aqli.epic.uchicago.edu/wp-content/uploads/2024/08/Pakistan-FactSheet_2024.pdf . Acesso em: 08 out. 2024.

AMERICAN ENTERPRISE INSTITUTE. China Global Investment Tracker. **American Enterprise Institute**, [s.l.], 2024. Disponível em: https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/ . Acesso em: 23 out. 2024.

ARAÚJO, Felipe. Establishment. **Infoescola**, [s.l.], 2024. Disponível em: https://www.infoescola.com/politica/establishment/. Acesso em: 12 mai. 2024.

BHATTACHARJEE, Dhrubajyoti. China Pakistan economic corridor. **SSRN Electronic Journal**. New Delhi, p. 1 – 16, jan. 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Dhrubajyoti-Bhattacharjee/publication/314540681_China_Pakistan_Economic_Corridor/links/5b406ab5a6fdccbcf9067e2e/China-Pakistan-Economic-Corridor.pdf. Acesso em: 8 mai. 2024.

BUENO, Sinara. Estreito de Malaca: o que é. **FazComex**, [s.l.], 2024. Disponível em: https://www.fazcomex.com.br/comex/estreito-de-malaca-o-que-e/. Acesso em: 12 mai. 2024.

CHINA. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. Joint Statement between the People's Republic of China and the Islamic Republic of Pakistan. **Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China,** Pequim, 09 jun. 2024. Disponível em: https://www.mfa.gov.cn/zyxw/202406/t20240609_11415901.shtml . Acesso em: 14 out. 2024.

COPHC Pakistan. About us. **COPHC**, [s.l.], 2015. Disponível em: https://www.cophcgwadar.com/about.aspx. Acesso em: 08 mai. 2024.

CPEC Secretariat. Energy Projects Under CPEC. **CPEC**, Islamabad, 08 jan. 2018, Disponível em: http://cpec.gov.pk/energy Acesso em: 11 mai. 2024.

DE MORAES, Dênis. Comunicação, hegemonia e contra-hegemonia: a contribuição teórica de Gramsci. **Revista Debates**, Porto Alegre, v. 4, n. 1, p. 54-54, jan./jun. 2010. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/debates/article/view/12420. Acesso em: 11 mai. 2024.

EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND REDEVELOPMENT. Our business sectors. **European Bank for Reconstruction and Redevelopment**, [s.l.;s.d.]. Disponível em: https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html . Acesso em: 05 mai. 2024.

GHOLIZADEH, Ali; MADANI, Seyedashkan; SANEINIA, Saba. A geoeconomic and geopolitical review of Gwadar Port on belt and road initiative. **Maritime Business Review**, Hafei, n. 4, v. 5, p. 335-349, mar. 2020. Disponível em: https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/MABR-11-2019-0051/full/html. Acesso em: 11 mai. 2024.

GLOBAL ORGANIZED CRIME INDEX. Criminality in Pakistan. **Global Organized Crime Index,** [s.l.], 2023. Disponível em: https://ocindex.net/country/pakistan. Acesso em: 21 out. 2024.

GLOBAL TIMES. CPEC creates about 155,000 jobs in Pakistan, continues to expand after 10 years. **Global Times**, [s.l.], 17 mai. 2023. Disponível em: https://www.globaltimes.cn/page/202305/1290894.shtml. Acesso em: 21 out. 2024.

GRARE, Frederic. Along the Road: Gwadar and China's Power Projection. **European Union Institute for Security Studies,** [s.l.], 31 jul. 2018. Disponível em: https://carnegieendowment.org/posts/2018/07/along-the-road-gwadar-and-chinas-power-projection?lang=en . Acesso em: 11 maio 2024.

GUERALDI, Ronaldo Guimarães. **A aplicação do conceito de poder brando (soft power) na política externa brasileira**. 2006. 2006 f. Tese (Mestrado em Administração Pública) – Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/a19cec7c-b8f5-43ad-b7ea-a1c3ff94722d/content . Acesso em: 11 mai. 2024.

GWADAR DEVELOPMENT AUTHORITY. CPEC, Porto de Gwadar para ajudar a criar mais oportunidades de emprego para os jovens do Baluchistão; diz o presidente Alvi, **Gwadar Development Authority**, [s.l.], 2022. Disponível em: https://gda.gov.pk/cpec-gwadar-port-to-help-create-more-employment-opportunities-for-balochistan-youth-says-president-alvi/ . Acesso em: 22 out. 2024.

HASHEMITE, Abbas. Dilema de Malaca: os desafios e as estratégias geopolíticas da China. **Geopol.pt**, 2024. Disponível em: https://geopol.pt/dilema-de-malaca-os-desafios-e-as-estrategias-geopoliticas-da-china/. Acesso em: 12 mai. 2024.

HASHEMITE, Abbas. Paquistão e Produção de Energia. CEICDATA.pt, 2023. Disponível em: Pakistan | Economic Indicators, Historic Data & Forecasts | CEIC /.Acesso em: 23 de abr. 2024.

HE, Alex. The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy. **Journal of Infrastructure, Policy and Development**, Ontario, v. 4, n. 1, p. 139 – 169, 20 abr. 2020. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/340840127_The_Belt_and_Road_Initiative_Motivations_financing_expansion_and_challenges_of_Xi's_ever-expanding_strategy. Acesso em: 7 mai. 2024.

HIGH COURT OF BALOCHISTAN. History of District. **High Court of Balochistan**, Balochistan, [s.d.]. Disponível em: https://bhc.gov.pk/district-judiciary/gawadar/introduction/history . Acesso em: 9 mai. 2024.

IRSHAD, Muhammad Saqib; XIN, Qi; ARSHAD, Hamza. One Belt and One Road: Dose China-Pakistan Economic Corridor Benefit for Pakistan's Economy? **Journal of Economics and Sustainable Development**, Tianjin, v. 6, n. 24, p. 200-207, 31 dez. 2015. Disponível em: https://ssrn.com/abstract=2710352. Acesso em: 11 mai. 2024.

KARACHI PORT TRUST. History of Karachi Port Trust. **Karaki Port Trust**, Karachi, 2019a. Disponível em: https://kpt.gov.pk/pages/42/kpt-history#:~:text=The%20modern%20port%20began%20to,and%20the%20Native%20Jetty%20Bridge . Acesso em: 12 mai. 2024.

KARACHI PORT TRUST. Port Statistics. **Karaki Port Trust**, Karachi, 2019b. Disponível em: https://kpt.gov.pk/pages/21/port-statistics . Acesso em: 05 out. 2024.

KARACHI PORT TRUST. Karachi Port Trust The Gateway To Pakistan. **Karaki Port Trust**, Karachi, [s.d.]. Disponível em: https://kpt.gov.pk/pages/86/tonnage-report?dtStart=01%2F01%2F2013+12%3A00+AM&dtEnd=01%2F01%2F2024+12%3A00+AM . Acesso em: 20 out. 2024.

LI, Jiatao; LIU, Bin; QIAN, Gongming. The belt and road initiative, cultural friction and ethnicity: Their effects on the export performance of SMEs in China**. Journal of World Business**, China, v. 54, n. 4, p. 350-359, 9 mai. 2019. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1090951618308009. Acesso em: 05 mai. 2024.

LI, Yuan; SCHMERER, Hans-Jörg. Trade and the New Silk Road: opportunities, challenges, and solutions. **Journal of Chinese Economic and Business Studies**, [s.l.], v. 15, n. 3, p. 205-213, 13 ago. 2017. Disponível em: https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14765284.2017.1347473 . Acesso em 12 mai. 2024.

LOGISTICS CLUSTER. Pakistan Port of Karachi. **Logistics Cluster**, [s.l.;s.d.]. Disponível em: https://lca.logcluster.org/211-pakistan-port-karachi. Acesso em: 28 out. 2024.

MARDELL, Jacob. The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor. **MERICS (Mercator Institute of China Studies)**. 20 mai. 2020. Disponível em: https://merics.org/en/analysis/bri-pakistan-chinas-flagship-economic-corridor. Acesso em: 4 mai. 2024.

MCBRIDE, James. Building the New Silk Road. **Council on Foreign Relations**, [s.l.], 22 mai. 2015. Disponível em: https://www.cfr.org/backgrounder/building-new-silk-road. Acesso em: 12 mai. 2024.

MENDONÇA, Marco Aurélio Alves de; LOPES FILHO, Carlos Renato da Fonseca Ungaretti; OLIVEIRA, Juliana Kelly Barbosa da Silva. A Nova Rota da Seda e a Projeção Econômica Internacional da China: redes de financiamento, fluxos de investimento externo direto (IED) e contratos de construção. **Boletim de Economia e Política Internacional.** Brasil, n. 31, p. 9-37, set./dez. 2021. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11136/1/bepi_31_nova_rota.pdf. Acesso em: 2 mai. 2024.

MENDONÇA, Sandro. Rota da Seda, velha (s) e nova (s). **Revista JANUS**. Lisboa, p. 124-125, 2016. Disponível em: https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/2964/1/3.12_SandroMendonca_RotaSeda.pdf. Acesso em: 3 mai. 2024.

MILLWARD, James A. **The Silk Road: A very short introduction**. [s.l.]: Oxford University Press, 2013. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=j7VoAgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=old+silk+road&ots=Zdb7zTw0CH&sig=pSQtxbYvxXdkQ7vq_RciY8VYNHE#v=onepage&q=old%20silk%20road&f=false. Acesso em: 4 mai. 2024.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. Foreign Ministry Spokesperson's Remarks on the Terrorist Attack on a Chinese Convoy of the Coal-fired Power Plant at Port Qasim. **Ministry of Foreign Affairs People´s Republic of China**, Beijing, 07 out. 2024. Disponível em: https://www.mfa.gov.cn/eng/xw/fyrbt/202410/t20241007_11503249.html . Acesso em: 21 out. 2024.

MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS. Year Book 2022-23. **Government of Pakistan,** [s.l.;s.d.]. Disponível em: https://moma.gov.pk/SiteImage/Misc/files/YEAR%20BOOK%202022-2023%20(09-04-2024)%20DS%20Final%20PDF-2.pdf. Acesso em: 13 out. 2024.

MINISTRY OF PLANNING, DEVELOPMENT AND SPECIAL INITIATIVES. **Pakistan Energy Outlook Report**. Islamabad: Government of Pakistan, 2022. Disponível em: https://www.pc.gov.pk/uploads/report/IEP_Outlook_Final.pdf. Acesso em: 21 out. 2024.

MINISTRY OF PORTS & SHIPPING. **Gwadar Port&CPEC**. Gwadar: Gwadar Port Authority, 28 nov. 2015. 48 slides: color. Disponível em: https://www.na.gov.pk/cpec/sites/default/files/presentations/Parliamentary%20Committee%20on%20CPECNew.pdf. Acesso em: 05 out. 2024.

MOORE, Ryan. From Minor Village to World Metropolis: Karachi in Maps. **Library of Congress Blogs**, [s.l.], 19 abr. 2018. Disponível em: https://blogs.loc.gov/maps/2018/04/from-minor-village-to-world-metropolis-karachi-in-maps/. Acesso em: 12 mai. 2024

NATIONAL ELECTRIC POWER REGULATORY AUTHORITY. **Integrated Energy Planning for Sustainable Development:** Pakistan. 2021. Disponível em: https://www.pc.gov.pk/uploads/report/IEP_Report_FINAL.pdf. Acesso em: 20 out. 2024.

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY. The Silk Road. **National Geographic Society**, [s.l.], 05 dez. 2024 Disponível em: https://education.nationalgeographic.org/resource/silk-road/. Acesso em: 4 mai. 2024.

NATIONAL PAKISTAN POWER REGULATORY AUTHORITY. **Annual Reports**, [s.l.;s.d.] Disponível em: https://nepra.org.pk/publications/Annual%20Reports.php. Acesso em: 19 out. 2024.

OH, Eunji. Mapping the China-Pakistan Economic Corridor's Environmental Impacts. **Reconnecting Asia**, Washington, 29 jun. 2018. Disponível em: https://reconasia.csis.org/mapping-china-pakistan-economic-corridors-environmental-impacts/. Acesso em: 22 out. 2024.

PALAZZO, Carmen Lícia. A cultura material na Rota da Seda: fontes para pesquisa em História Medieval. **Revista Aedos**, Rio Grande do Sul, v. 2, n. 2, p. 464 – 470, 2009. Disponível em: https://www.seer.ufrgs.br/index.php/aedos/article/view/9873/5739. Acesso em: 3 mai. 2024.

PAKISTAN BUREAU OF STATISTICS. **Statistics, Population Census 2017**. Islamabad: Pakistan Bureau of Statistics, 2017. Disponível em: https://www.pbs.gov.pk/content/final-results-census-2017. Acesso em: 9 mai. 2024.

PAKISTAN BUREAU OF STATISTICS. **Pakistan Labour Force Survey 2020-21**. Islamabad: Pakistan Bureau of Statistics, 2022. Disponível em: https://www.pbs.gov.pk/sites/default/files/labour_force/publications/lfs2020_21/LFS_2020-21_Report.pdf. Acesso em: 09 out. 2024.

PAKISTAN INSTITUTE OF DEVELOPMENT ECONOMICS. **Multidimensional Poverty In Pakistan Report.** Pakistan Institute of Development Economics, Islamabad, 2024. Disponível em: https://file.pide.org.pk/pdfpideresearch/rr-multidimensional-poverty-in-pakistan.pdf . Acesso em: 14 out. 2024.

PAUTASSO, Diego; UNGARETTI, Carlos Renato. A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. **Estudos Internacionais**. Belo Horizonte, v. 4, n. 3, p. 25-44, 08 mar. 2017. Disponível em: http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/P.2317-773X.2016v4n3p25/11369. Acesso em: 5 mai. 2024.

RASHEED, Mohsin; JINHUA, Liu. Karachi is an important Growth Pole of Pakistan and CPEC: Recent Study of Pakistan. **New York Science Journal**, New York, v.14, n. 3, 25 mar. 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Mohsin-Rasheed2/publication/357680918_Karachi_is_an_important_Growth_Pole_of_Pakistan_and_CPEC_Recent_Study_of_Pakistan/links/61d9fafeb6b5667157d7d02f/Karachi-is-an-important-Growth-Pole-of-Pakistan-and-CPEC-Recent-Study-of-Pakistan.pdf Acessado em: 12 mai. 2024.

RAHUL, Anshuman. O jogo pela hegemonia regional: a OBOR chinesa e a resposta estratégica indiana. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, v.7, n. 13, p. 172-213, jan./jun. 2018. Disponível em: http://seer.ufrgs.br/austral/article/viewFile/82338/49730 . Acesso em: 11 mai. 2024.

RAHMAN, Zia Ur; NAEEM, Muhammad.; ISHAQ, Muhammad. The Geo-Economics and Geopolitical Significance of Gwadar Port in the Changing Maritime Scenario, **FWU Journal of Social Sciences**, [s.l.], v. 16, n. 4, p. 121-132, 2022. Disponível em:http://sbbwu.edu.pk/journal/Winter2022,Vol.16,No.4/9.%20The%20Geo%20Economics%20and%20Geopolitical%20Significance%20of%20Gwadar%20Port.pdf. Acesso em: 7 de jun. 2024

RASHID, Shahid; ZIA, M.; WAQAR, Shujaa. Employment outlook of China Pakistan economic corridor: A meta-analysis. **Centre of Excellence for CPEC**, Islamabad, v. 2, n. 01, p. 1-20, 2018. Disponível em: https://cpec.gov.pk/downloads . Acesso em: 20 out. 2024.

RAMOS, Mauro. China e países da Ásia Central estreitam laços em primeira cúpula presencial em trinta anos. **Brasil de Fato**, Pequim, 23 mai. 2023. Disponível em: https://www.brasildefato.com.br/2023/05/23/china-e-paises-da-asia-central-estreitam-lacos-em-primeira-cupula-presencial-em-trinta-anos . Acesso em: 05 mai. 2024.

ROLLAND, Nadege. China's new silk road. **The national bureau of Asian research**, [s.l.], v. 12, 2015. Disponível em: https://chinanewsilkroad/academia.edu.pdf. Acesso em: 4 mai. 2024.

RUNDE, Daniel; OLSON, Richard. An Economic Crisis in Pakistan Again: What's Different This Time? **Center for Strategic & International Studies**, Washington, 31 out. 2018. Disponível em: https://www.csis.org/analysis/economic-crisis-pakistan-again-whats-different-time. Acesso em: 21 out. 2024.

SARWAR, Lubina. The Old Silk Road and the New Silk Road: An Analysis of the Changed Discourse. **Journal of Central Asian Studies**, [s.l.], v. 24, 2017. Disponível em: https://ccas.uok.edu.in/Files/93269b6c-7f53-4439-ae9a-3bdf55a4c649/Journal/59222b32-81a8-4021-8b51-c50c25dd22e7.pdf . Acesso em: 4 mai. 2024.

SATTAR, Abdul *et al*. Environmental effects of China's overseas direct investment in South Asia. **Sage Open**, v. 12, n. 1, 16 fev. 2022. Disponível em: https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/21582440221078301. Acesso em: 8 mai. 2024.

SCHWEMLEIN, James. Strategic Implications of the China-Pakistan Economic Corridor. **US Institute of Peace**, Washington, n. 459, dez. 2019. Disponível em: http://www.jstor.org/stable/resrep20244. Acesso em: 12 mai. 2024.

SCHACHT, Kira. Pakistan's Gwadar port shows China's Belt and Road can fail. **Deutsche Welle**, [s.l.], 13 mai. 2024. https://www.dw.com/en/pakistans-gwadar-port-shows-chinas-belt-and-road-can-fail/a-68992914 . Acesso em: 14 out. 2024.

SHIBASAKI, Ryuichi *et al*. Could Gwadar Port in Pakistan be a new gateway? A network simulation approach in the context of the Belt and Road initiative. **Sustainability,** [s.l.], v. 11, n. 20, 01 out. 2019. Disponível em: https://www.mdpi.com/2071-1050/11/20/5757. Acesso em: 9 mai. 2024.

STATE BANK OF PAKISTAN. Summary of Foreign Investment in Pakistan. **State Bank of Pakistan**, [s.l.;s.d.]. Disponível em: https://www.sbp.org.pk/ecodata/NetinflowSummary.pdf . Acesso em: 15 out 2024.

STRATHERN, Paul. The End of the Silk Route. **UNESCO**, [s.l.], 1993. Disponível em: https://en.unesco.org/silkroad/knowledge-bank/end-silk-route . Acesso em: 4 mai. 2024.

THE NATION. China top investor in Pakistan with $568m FDI in FY24: Report. **The Nation**, Islamabad, 26 jul. 2024. Disponível em: https://www.nation.com.pk/26-Jul-2024/china-top-investor-in-pakistan-with-dollar-568m-fdi-in-fy24-report. Acesso em: 15 out. 2024.

WEN, Ruosi; SALEEEM, Hummera. The Opportunities and Challenges That the Belt and Road Initiative Brings: Analysis from Perspective of China-Pakistan Economic Corridor. **American Journal of Industrial and Business Management**, [s.l.], v. 11, p. 675-691, 28 jun. 2021. Disponível em: https://sadil.ws/bitstream/handle/123456789/2976/33.pdf?sequence=1. Acesso em: 8 mai. 2024.

WORLD BANK. **CO Emissions**. World Bank, [s.l.; 2022.]. Disponível em: https://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.CO2E.KT?locations=PK. Acesso em: 19 out. 2024.

WORLD BANK. **GDP**. World Bank, [s.l.; 2023.]. Disponível em: https://data.worldbank.org/share/widget?end=2023&indicators=NY.GDP.MKTP.CD&locations=PK&name_desc=true&start=2013. Acesso em: 21 out. 2024.

WORLD BANK. **Individuals using the Internet**. World Bank, [s.l.; 2021.]. Disponível em: https://data.worldbank.org/?locations=8S-PK. Acesso em: 20 out. 2024.

WORLD BANK. **South Asia Overview**. World Bank, [s.l.; 2024.]d. Disponível em: https://data.worldbank.org/?locations=8S-PK. Acesso em: 8 mai. 2024.

WORLD BANK. **Unemployment**. World Bank, [s.l.; 2020.]. Disponível em: https://data.worldbank.org/share/widget?end=2021&indicators=SL.UEM.TOTL.NE.ZS&locations=PK&start=2013. Acesso em: 19 out. 2024.

WORLD HISTORY ENCYCLOPEDIA. Map of the Strait of Malacca. **US Department of Defense**, [s.l.], 30 jun. 2021. Disponível em: https://www.worldhistory.org/image/14358/map-of-the-strait-of-malacca/ . Acesso em: 12 mai. 2024.

ZENG, Jinghan. Narrating China's belt and road initiative. **Global Policy**, [s.l.], v. 10, n. 2, p. 207-216, 12 mar. 2019. Disponível em: https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1758-5899.12662 . Acesso em: 5 mai. 2024.