

## OS BENEFÍCIOS DA INTERMODALIDADE DA NOVA ROTA DA SEDA

**Ariele Céu Otaviano**

ariele.otaviano@hotmail.com

**Prof. Esp. Helder Boccaletti**

helder.boccaletti@fatec.sp.gov.br

**Fatec Itapetininga**

**RESUMO:** Neste artigo propõe-se analisar os aspectos da Nova Rota da Seda, com o objetivo de verificar como a mesma irá se desenvolver ao longo dos pontos logísticos estipulados e, a partir disso, como o uso da intermodalidade beneficiará as regiões ao longo do percurso dessa nova rota. O conteúdo será explorado por meio de uma análise histórica da antiga Rota da Seda e pelo estudo da nova proposta. Por meio de uma pesquisa bibliográfica constatar-se-ão seus aspectos geográficos e logísticos, a infraestrutura para implantação do projeto chinês e o respectivo uso da intermodalidade e analisar-se-ão os principais pontos envolvidos da nova rota, tanto por terra como por mar e, o consequente resultado para as novas diretrizes do comércio internacional. A metodologia utilizada na realização do artigo envolveu uma pesquisa aplicada, exploratória, de abordagem qualitativa e bibliográfica envolvendo trabalhos acadêmicos, materiais de desenvolvimento de conhecimento sobre o assunto e a síntese das informações subtraídas de teses e sites de leitura e reportagens sobre o assunto. Este artigo visa apresentar as novas diretrizes do comércio internacional chinês e sua interferência no fluxo do comércio exterior e das políticas internacionais, por meio da avaliação de algumas características do projeto e do estudo de dois entrepostos logísticos ao longo da rota, como forma de confirmação dos benefícios desse projeto.

**Palavras-Chave:** Comércio Internacional. China. Fluxos Logísticos.

**THE BENEFITS OF THE INTERMODALITY OF THE NEW SILK ROUTE**

**ABSTRACT:** This paper proposes to analyze the aspects of the New Silk Road, with the objective of verifying how it will develop along the stipulated logistic points and, from this, how the use of intermodality will benefit the regions along the path of this one. new route. The content will be explored through a historical analysis of the old Silk Road and the study of the new proposal. Through a bibliographic research will be verified its geographical and logistic aspects, the infrastructure for the implementation of the Chinese project and the respective use of intermodality and will analyze the main points involved of the new route, both by land and by sea. and the consequent result for the new international trade guidelines. The methodology used in the realization of the article involved an applied, exploratory, qualitative and bibliographical research involving academic works, knowledge development materials on the subject and the synthesis of information extracted from theses and reading sites and reports on the subject. This article aims to present the new guidelines of Chinese international trade and their interference in the flow of foreign trade and international policies, by evaluating some features of the project and by studying two logistics warehouses along the route, as a way of confirming the benefits of this project.

**Keywords:** International Trade. China. logistics flow.

### 1 INTRODUÇÃO

A Rota da Seda foi o mais significativo caminho mercantil do mundo medieval. A sua rota expandia-se por 12.000 km, onde os comerciantes realizavam entre Ásia e Europa a comercialização de mercadorias (RAHME, 2013).

O trajeto iniciava-se na China até Damasco na Síria e Istambul na Turquia, para, posteriormente, as caravanas seguirem viagem até Veneza, na Itália. O novo investimento chinês na Rota do século XXI, é que a retomada do antigo caminho mercantil entre o Oriente e a Europa, neste novo percurso, em resultado da modernização, será possível potencializar a quantidade de mercadorias comercializadas, assim como melhorar o fluxo e o envio de mercadorias e serviços.

De acordo com o Ministério de Relações Exteriores e de Comércio da China (NDRC, 2015; XIAOMING, 2015; XIANG, 2015), tal empreendimento visa promover uma relação ganha-ganha com todos os países ao longo da rota. E vale destacar que não somente ganhos financeiros serão oriundos do empreendimento. Também proporcionará integração cultural e social.

Este artigo justifica-se pelo fato que visa analisar as vantagens logísticas do uso da intermodalidade para simplificar o escoamento e transporte de mercadorias na Nova Rota da Seda. Tal análise será fundamentada no estudo de dois pontos estratégicos em que a rota é desenvolvida, Istambul (Turquia) e Nairóbi (Quênia). Ao

explorar os trajetos marítimos e terrestres, a China poderá aperfeiçoar as questões relacionadas à globalização.

Escolher Istambul e Nairóbi como ponto de comparação está relacionado ao fato de que os dois países apresentam índices de comércio e economia diferentes. Istambul por já ter participado no trajeto anterior e ser um país candidato à União Europeia, irá facilitar a comercialização de produtos chineses na Europa. Já em Nairóbi, ter um ponto estratégico nesta região seria crucial para China estreitar esse relacionamento com a África e alcançar também os países que estão voltados para o Oceano Atlântico.

A Nova Rota da Seda pretende conectar o Leste Asiático com a Europa, por terra e mar cujo intuito inicial é utilizar os corredores logísticos econômicos já existentes, como China / Mongólia / Rússia; China / Ásia Central / Oeste Asiático e China / Península da Indochina (XIAOMING, 2015; XIANG, 2015; NDRC, 2015).

## **2 METODOLOGIA**

Do ponto de vista de sua natureza, essa é uma pesquisa aplicada, uma vez que é voltada à análise de conteúdo da questão estudada. Além disso, do ponto de vista da forma de abordagem ao problema, é uma pesquisa qualitativa, já que levanta problemas gerais sem partir de dados específicos. Ademais, do ponto de vista dos objetivos, é exploratória, visto que busca evidenciar um

problema, envolvendo revisão bibliográfica e análise de exemplos. E, do ponto de vista dos procedimentos técnicos, é utilizada a pesquisa bibliográfica, a partir de livros, artigos científicos, dissertações, teses e revisão na leitura de *sites* sobre o assunto, além das informações fornecidas pelo Ministério de Desenvolvimento e Comércio Chinês. As pesquisas terão o foco na história da Rota da Seda, na análise da proposta para sua reformulação, estrutura necessária e estudo logístico que será aplicado, assim como a influência em dois pontos estratégicos para sua expansão e sua ascensão global.

### 3 REFERENCIAL TEÓRICO

#### 3.1 A NOVA ROTA DA SEDA

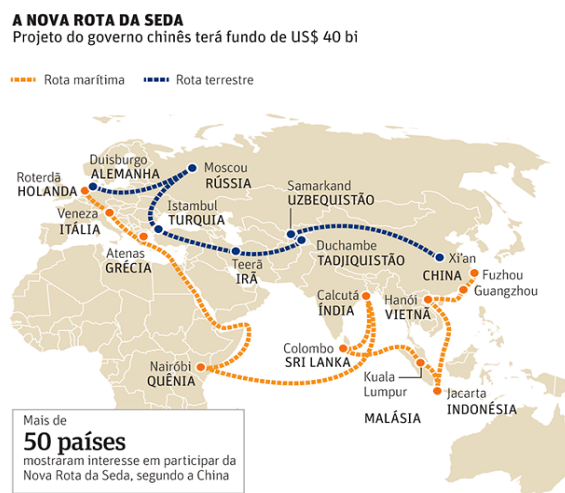
A nova rota da seda é o mais recente investimento chinês em escala global, que permitirá uma conexão mais rápida, direta e assertiva ao comércio de diversas regiões do mundo. Tal empreendimento possibilitará que a China, junto com os países e regiões aos quais tal projeto estará ligado, tenha seu PIB elevado segundo dados fornecidos pelo Fórum Econômico Mundial de Davos – Suíça em 2017, entre 4% e 7% (ECONOMIA UOL, 2017).

Essa nova rota nada mais é que retomar o antigo trajeto econômico entre o Oriente e a Europa, porém, neste novo percurso, em função das novas tecnologias desenvolvidas, poder-se-á maximizar o volume de cargas

transportadas, assim como melhorar o fluxo e distribuição de mercadorias e serviços, além de atingir diversos pontos não explorados na rota anterior (FOLHA, 2015).

Na figura 1, o mapa retrata as dimensões do projeto.

Figura 1 - Mapa da Nova Rota da Seda



Fonte: Folha (2015)

A China vem apresentando, nos últimos anos, altíssimas taxas de crescimento econômico, assim como de influência no comércio internacional; a nova rota da seda permitirá que o país se aproxime ainda mais da Europa, do Oriente Médio, da África e do próprio Sudeste Asiático como um todo, contribuindo estrategicamente para fortalecer seu posicionamento no cenário mundial, além de benefícios mútuos entre os integrantes da rota (NDRC, 2015).

De acordo com o Ministério de Relações Exteriores e de Comércio da China (NDRC, 2015; XIAOMING, 2015; XIANG, 2015), tal empreendimento visa promover uma relação ganha-ganha com todos os países ao longo da rota. Também afirmam que promoveria o desenvolvimento e prosperidade dos países,

além de melhorar a cooperação entre os mesmos, aprimorar as relações e interesses, assim como possibilitar uma maior integração cultural.

Existe ainda, o fundamento de que a nova rota poderá promover o aumento do fluxo de comércio internacional, assim como estimular as economias dos países, pois permitirá um maior volume de produtos e serviços circulando entre as fronteiras. Ademais, isso favorecerá a criação de empregos, além de aperfeiçoar a infraestrutura e expansão dos níveis tecnológicos dos países. Outra ideia que alimenta tal iniciativa é o compartilhamento dos diversos recursos existentes, devido à pluralidade de membros envolvidos (PUCMINAS, 2016).

De acordo com o governo da China, os países precisarão melhorar a infraestrutura, além de implementar redes de transporte em diferente modais para serem mais eficientes e aumentar os pontos de conexão na região.

Precisarão também incentivar o investimento e o comércio, aumentar os intercâmbios culturais, para manter as relações econômicas e políticas, pois assim todos prosperarão em conjunto, promovendo a compreensão mútua, paz e amizade entre os países (BARROS, 2017).

Em contrapartida, alguns autores relatam que tal empreendimento é apenas uma jogada para superar os Estados Unidos (CORDEIRO, 2017). A China ao construir essas obras gera desenvolvimento, empregos e novos mercados, porém, emprestando dinheiro aos

outros países acarreta um domínio econômico e cria relações de influência e poder (CORDEIRO; GARATTONI, 2017).

### 3.2 ANÁLISE GEOGRÁFICO-LOGÍSTICA

A Nova Rota da Seda pretende conectar o Leste Asiático com a Europa, por terra cujo intuito inicial é utilizar os corredores logísticos econômicos já existentes, como China / Mongólia / Rússia; China / Ásia Central / Oeste Asiático e China / Península da Indochina (XIAOMING, 2015; XIANG, 2015; NDRC, 2015), além de aproveitar os parques industriais e sistemas de cooperação, tendo como foco as importantes cidades na região.

Segundo os mesmos autores, por mar, o objetivo é desenvolver redes de transporte marítimo eficientes, conectando os principais portos dessa rota, sendo os principais corredores: China / Paquistão e Bangladesh / China / Índia / Myanmar.

Com base nessa análise, é possível identificar que três corredores logísticos serão as melhores e mais importantes alternativas de tráfego nessa Nova Rota da Seda (SAHBAZ, 2014):

O chamado Corredor Norte usaria a Ferrovia Transiberiana, a partir do Cazaquistão até a Rússia, atravessando o continente russo até Bielorrússia e Polônia, sendo entrada para o continente europeu. Entre as alternativas é o corredor que menos cruza países e fronteiras (XIAOMING, 2015; XIANG, 2015; NDRC, 2015).

Já o Corredor Sul se inicia no Cazaquistão, e atravessa o Turcomenistão ou pode seguir do Quirguistão e do Tajiquistão para o Irã, seguindo para a Turquia e, finalmente, conecta-se a Europa. Esse corredor possui desvantagens significativas, devido à instabilidade política em alguns países (XIAOMING, 2015; XIANG, 2015; NDRC, 2015).

Há também o Corredor Central, o qual cruza o Cazaquistão até o Porto de Aktau, no Mar Cáspio, seguindo via marítima até o porto de Alt no Azerbaijão, depois, atravessará a região do Cáucaso e chegará à Europa pela Turquia. O Corredor Central é politicamente viável, e a relação entre os países envolvidos é mais amigável. Os problemas podem surgir no transbordo no Mar Cáspio e com as baixas temperaturas na região do Cáucaso (XIAOMING, 2015; XIANG, 2015; NDRC, 2015).

### 3.3 INFRAESTRUTURA

Para possibilitar o financiamento da nova Rota da Seda, a China constituiu um fundo de US\$ 40 bilhões destinados à construção de oleodutos, de cabos de fibra ótica, de ferrovias, rodovias e portos e até de uma hidrelétrica, além de um capital de US\$ 50 bilhões do Banco Asiático de Infraestrutura e Investimento, contando com a participação de outros 21 países, como os antigos aliados os Estados Unidos, o Reino Unido e a França e

o Novo Banco de Desenvolvimento do BRICS (CORDEIRO; GARATTONI, 2017).

Estas obras, ao invés de serem realizadas apenas em território chinês, serão erguidas em países que ampliem os negócios da China. O Paquistão é o primeiro da lista de contemplados, onde serão construídas uma hidrelétrica e uma rede de distribuição de energia que serão administradas durante 30 anos pela China após sua entrega, que está prevista para 2020 (BARROS, 2017).

### 3.4 INFLUÊNCIAS DA NOVA ROTA EM ASPECTO GLOBAL

De acordo com o novo projeto, a nova rota da seda tem como objetivo interligar o Leste Asiático à Europa, onde se encontram os dois parceiros econômicos mais importantes para a maioria dos países do mundo a China e a União Europeia (RABELO; CORDEIRO, 2016).

Considerando-se que nos últimos 25 anos ambas as regiões desenvolvem iniciativas de integração por meio de acordos econômicos, esse projeto da nova rota terá influência nesse desenvolvimento econômico e na melhoria da posição de cada país na divisão internacional do trabalho, considerando que muitos países do Leste Asiático usam o comércio internacional para o seu crescimento econômico (NDRC, 2015).

Para o comércio chinês terá um impacto considerável através de benefícios aduaneiros e pela ausência de fronteiras

aduanейras que facilitem o comércio e o transporte de mercadorias entre a China e a União Europeia, com novas oportunidades comerciais entre os envolvidos (JINZHANG, 2017).

Sabendo-se que a Nova Rota da Seda utilizará transportes marítimos e terrestres, ajudará também a reduzir os custos de transporte e a aumentar a competitividade dessa rota comercial e conseqüentemente as empresas de transporte e logística serão atraídas para a utilização dessas rotas.

### **3.4.1 Nairóbi – Quênia**

Após o fim da Guerra Fria, barreiras que dividiam o mundo se romperam, fazendo com que diversos novos contornos geopolíticos se estabelecessem, e isso não foi diferente no continente africano. Inúmeros países tiveram seus regimes governamentais alterados, além de independências eclodindo no continente e outros fatores que influenciaram para problemas civis e econômicos (MACEDO, 2013).

Para a China, tal situação não foi diferente. Devido ao fato de manter a política socialista remanescente da Guerra Fria e, após o episódio de confirmação político-militar, na Praça da Paz, em 1989, a China sofreu uma tentativa de isolamento pelos países ocidentais, sendo afastada de negociações e participações de acordos em âmbito internacional.

Assim, o contato com a África foi fator crucial para a China romper as barreiras impostas pelos países ocidentais, como forma de globalizar sua política externa e ampliar a sinergia econômica que se encontrava em crescimento. Portanto, a partir da década de 90, a China estabelece comércio com o continente africano e opera com os países desse continente cerca de 5% do total de suas exportações. Conseqüentemente, ter um ponto estratégico na região seria fundamental para estreitar esse relacionamento e, ao mesmo tempo, alcançar também os países do continente africano que estão voltados para o Oceano Atlântico. Por isso, a China apontou o Quênia como entreposto para a continuidade da rota marítima, pela região do Chifre Africano (PORTAL VERMELHO, 2017)

O Quênia é um dos países mais estáveis e economicamente viáveis para se estabelecer acordos financeiros, na região leste da África. Além disso, produz alimentos como: chá, milho, café, cana de açúcar, batata, além de comercialização de alimentos do reino animal, produtos importantes para abastecer o mercado chinês, além de serem alvo das importações de produtos chineses manufaturados (MACEDO, 2013).

Sendo assim, após a visita do Ministro Chinês ao Quênia, em 2014, o mesmo comunicou o investimento de US\$ 3,8 bilhões, na construção de uma ferrovia que conectará o Porto de Mombaça, no Quênia, até a capital Nairóbi. Assim, a capital do país estará conectada com a rota marítima da seda,

possibilitando o escoamento de mercadorias provenientes do interior do país e de outras regiões que não possuem acesso direto ao porto e, eventualmente, conectará a capital queniana com outras capitais africanas, como Ruanda (Uganda) e Burundi (Sudão do Sul) (MARQUES, 2014).

O objetivo é integrar essas regiões através de obras de infraestrutura com a construção de rodovias e ferrovias, aeroportos, refinarias de petróleo e cabos de fibra ótica, visando integrar a indústria de petróleo e gás do leste africano.

Tal iniciativa chinesa conectará não só a China, mas todo o sudeste asiático com o emergente continente africano, possibilitando o aprimoramento na relação diplomática e econômica entre ambos os continentes. Além disso, permitirá que a região centro-africana tenha visibilidade de comércio e escoamento de mercadorias (ICTDS. 2017).

### **3.4.2 Istambul – Turquia**

A Turquia está muito familiarizada com a antiga Rota da Seda, fazendo parte do percurso entre Istambul, na Turquia, até Xi-an, na China e conforme o embaixador da China na Turquia “Gong Xiaosheng”, no passado, a histórica Rota da Seda era um emblema de amizade, comunicação e colaboração entre nossos dois países” (BYRNE, 2012).

O novo projeto apoiado pela China é de extrema importância para o objetivo do país de elevar seu volume de comércio. A nova

rota da seda irá impulsionar as oportunidades econômicas e alavancar o volume de comércio entre todas as partes envolvidas. Desde o final da Primeira Guerra Mundial, a Turquia tem desenvolvido uma política de aproximação política e cultural, junto à civilização ocidental, tornando a União Europeia o seu principal parceiro comercial (SENSOY, 2016).

Como um candidato a membro da União Europeia e pela sua localização ser em um ponto estratégico, perto do final da Rota da Seda, a região é considerada um centro de integração, pois é a “entrada para a Europa” e através da sua rota terrestre, a Turquia está em posição ideal para se tornar uma base mais eficiente para a comercialização da produção chinesa na Europa (KORU, KAYMAZ, 2016).

Dentre os fatos importantes, pode-se destacar que a China e a Turquia são dois centros econômicos em rápido crescimento com oportunidades para a cooperação econômica e política. Do ponto de vista econômico, a Turquia corresponde um mercado importante para a China, pois em 2010 a China era a terceira maior fonte de importações da Turquia e na última década o comércio entre os dois países aumentou mais de 12 vezes para um valor de US\$ 20 bilhões e esta taxa de crescimento tende a continuar.

As autoridades turcas apoiam fortemente o que eles chamam de “Corredor Central”, que começa em Xi-an na China, atravessa o Tadjiquistão, passa por Uzbequistão e segue

do Irã à Turquia. Para facilitar a expansão do comércio entre os países, ambos os governos estão trabalhando em estágio adiantado para a construção e melhoria de caminhos férreos transcontinentais para o transporte de cargas e passageiros (KARAGOL, 2017).

A China e o Cazaquistão já concluíram a ligação ferroviária que se reúne ao novo centro de comércio internacional em Khorgos. A China também pretende ajudar a modificar os trilhos ferroviários do Quirguistão de 1.520 milímetros para o padrão internacional de 1.435 milímetros, para interligar facilmente os sistemas, ferroviários chinês, turco e iraniano (BYRNE, 2012).

A China e a Turquia concordaram em trabalhar em conjunto na construção de uma rede ferroviária de 7000 km de alta velocidade conectando todas as principais cidades da Turquia. Para o projeto turco a China está fornecendo considerável financiamento e tecnologia, a construção já terminou em vários estágios da rota e está previsto para acabar totalmente por volta de 2023. Para a China, as ligações ferroviárias rápidas reduziriam drasticamente os tempos de transporte dos seus portos orientais, que atualmente demoram cerca de cinco semanas por mar. Também reduziria os custos logísticos (BYRNE, 2012).

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

De acordo com o assunto abordado, torna-se evidente que o empreendimento chinês,

com a evolução da antiga rota da seda, para um projeto de escala global e intermodal, não só irá mudar as diretrizes e o fluxo do comércio internacional, como também será um grande avanço para os fundamentos da logística internacional. Afinal de contas, a China, ou melhor, o Sudeste Asiático, irá se conectar com a Europa, através de ferrovias e entrepostos marítimos, melhorando a recepção de mercadoria e agilizando o processo de distribuição.

Além do mais, a China está investindo maciçamente no desenvolvimento e aprimoramento de todos os países envolvidos, para que a o fluxo seja contínuo e eficiente. Isso também faz parte do próprio conceito da política externa chinesa, em permitir a igualdade de desenvolvimento entre os países, mantendo sua soberania e tornando-se uma potência global influente, conseqüentemente fazendo um contrapeso às políticas ocidentais e supremacia dos Estados Unidos (ICTDS,2017).

Portanto, o que pode ser observado é como a ascensão do estado chinês é eminente e é a partir desse desenvolvimento econômico, que a China está disposta a moldar a evolução do comércio mundial. Se considerado o fato de que a Nova Rota da Seda e toda sua estrutura intermodal é o projeto de maior investimento financeiro e político, já que são necessarias parcerias diplomáticas, a China estará conectada com mais da metade dos países que compõe o sistema mundial de comércio, e toda a



estrutura geoeconômica e política serão diretamente orientadas pelo estado chinês.

A implantação da Nova Rota da Seda trará benefícios para o desenvolvimento da logística internacional a fim de proporcionar uma integração intermodal, tornando o escoamento de mercadorias e serviços de forma mais rápido e eficiente, aumentando a concorrência no mercado externo, assim como na taxa de crescimento econômico.

Apresentará benefícios também em relação ao crescimento dos países com menor desenvolvimento, possibilitando uma melhoria em infraestrutura e nas condições sociais.

Com a participação das grandes nações, a execução das obras tende ser mais veloz, considerando os fundos monetários disponíveis. Sendo assim, supõe-se que o projeto se estabeleça em breve.

Acredita-se, desse modo, que apesar dos fatores estarem a favor do projeto e de sua intermodalidade, até então para a China alcançar seus objetivos finais há muito trabalho e acordos a serem feitos.

## REFERÊNCIAS

BARROS, Mariana. **Em sua nova 'Rota da Seda', China construirá estradas, hidrelétricas e até transporte público em outros países.** 2017. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/blog/cidades-sem-fronteiras/em-sua-nova-rota-da-seda-china-construira-estradas-hidreletricas-e-ate-transporte-publico-em-outros-paises/>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

BYRNE, P. **China and Turkey – building a new Silk Road together.** Disponível em: <[http://www.china.org.cn/opinion/2012-01/04/content\\_243220.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2012-01/04/content_243220.htm)>. Acesso em: 26 abr. 2017.

CORDEIRO, Thiago; GARATTONI, Bruno. **A nova rota da seda.** 2017. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/sociedade/a-nova-rota-da-seda/>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

ECONOMIA, Uol. **Nova Rota da Seda pode aumentar PIB em até 7%, segundo relatório.** 2017. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/efe/2017/01/17/nova-rota-da-seda-pode-aumentar-pib-em-ate-7-segundo-relatorio.htm>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

FOLHA DE SÃO PAULO – **China ambiciona poder global com a nova rota da seda. II.** Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2015/03/1596528-china-ambiciona-poder-global-com-nova-rota-da-seda.shtml>. Acesso em: 15/03/2017

ICTDS– **International Centre For Trade and Sustainable Development.** Disponível em: <http://www.ictsd.org/bridges-news/pontes/news/como-a-iniciativa-chinesa-nova-rota-da-seda-afeta-o-presente-e-o-futuro-da>. Acesso em: 28/04/2017

JINZHANG, LI. **Progresso comum nas Novas Rotas da Seda.** 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/opiniaop/progresso-comum-nas-novas-rotas-da-seda-21347643>>. Acesso em: 07 set. 2017.

KARAGOL, Erdal. **A Nova Rota da Seda: A Economia Mundial.** 2017. Disponível em: <<http://www.trt.net.tr/portuguese/programas/2017/11/15/a-nova-rota-da-seda-847228>>. Acesso em: 10 jul. 2017

KORU, S.; KAYMAZ, T. T.: Perspectives on Eurasian integration. Disponível em: <[http://www.ecfr.eu/article/essay\\_turkey\\_perspective\\_s\\_on\\_urasian\\_integration](http://www.ecfr.eu/article/essay_turkey_perspective_s_on_urasian_integration)>. Acesso em: 25 abr. 2017.

MACEDO J. R. **História da África**. São Paulo: Editora Contexto, 2013. 192p.

MARQUES, Rafael. **China financia em 90% linha férrea de Nairobi a Mombaça**. 2014. Disponível em: <<https://noticias.sapo.ao/actualidade/artigos/china-financia-em-90-linha-ferrea-de-nairobi-a-mombaca>>. Acesso em: 10 jul. 2017

NDRC – **National Development and Reform Commission**. Disponível em: <[http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)>. Acesso em: 15/03/2017.

NEWS CHINA. Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/23/c\\_135458470.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/23/c_135458470.htm)>. Acesso em: 21/04/2017.

PORTAL VERMELHO – **O papel da África na Nova Rota da Seda**. Disponível em: <http://www.vermelho.org.br/noticia/292195-9>. Acesso em: 22/04/2017.

PORTUGUESE PEOPLE. Disponível em: <<http://portuguese.people.com.cn/n3/2016/0129/c309809-9011189.html>>. Acesso em: 21/04/2017.

PUCMINAS, **A nova rota da seda e o projeto de ascensão chinês**. Disponível em: <https://pucminasconjuntura.wordpress.com/2016/04/06/a-nova-rota-da-seda-e-o-projeto-de-ascensao-chines/>. Acesso em: 10/03/2017.

RABELO C. C.;CORDEIRO, T. A Nova Rota da Seda e o projeto de ascensão chinês. Disponível em: <<https://pucminasconjuntura.wordpress.com/2016/04/06/a-nova-rota-da-seda-e-o-projeto-de-ascensao-chines/>>. Acesso em: 09 abr. 2017.

RAHME, Claudia. **A Rota da Seda**. 2013. Disponível em: <<http://www.gazetadebeirute.com/2013/08/a-rota-da-seda.html>>. Acesso em: 10 abr. 2017.

SAHBAZ, U. 2014. The Modern Silk Road: one way or another? On wider Europe, Black Sea Trust for Regional Cooperation, January.

SENSOY, S. **One Belt One Road China Turkey and World**. Disponível em: <[http://www.tasam.org/en/lcerik/25700/one\\_belt\\_one\\_road\\_china\\_turkey\\_and\\_world](http://www.tasam.org/en/lcerik/25700/one_belt_one_road_china_turkey_and_world)>. Acesso em: 27 abr. 2017.

SUPER INTERESSANTE, 2017. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/sociedade/a-nova-rota-da-seda/>>. Acesso em: 25/04/18.

THE DIPLOMATIC, 2015. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2015/11/chinese-state-firm-takes-control-of-strategically-vital-gwadar-port/>>. Acesso em: 21/04/2017.

XIANG, Z. **Belt and Road initiative open to all**. **China Daily**. 16 Abr2015. Disponível em: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-04/16/content\\_20452313.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-04/16/content_20452313.htm). Acesso em: 15/03/2017; 01/04/2017; 15/04/2017.

XIAOMING, L. **New Silk Road is an opportunity and not a threat**. **Financial Times**. 24 Mai 2015. Disponível em: <http://www.ft.com/cms/s/0/c8f58a7c-ffd6-11e4-bc30-00144feabdc0.html>. Acesso em: 15/03/2017; 01/04/2017; 15/04/2017.