



3.12 • Integração regional e multilateralismo

Rota da Seda, velha(s) e nova(s)

Sandro Mendonça

A “ROTA DA SEDA” é mais que uma prática humana com raízes antigas, é também uma ideia, conceito que vive desafiando o tempo e o espaço. Esta terminologia foi entretanto relançada no campo da política pública internacional actual. Mais que a integração de grandes espaços, se a globalização é também o vigor de longos, duradouros e vibrantes fluxos, então, faz sentido uma nova reflexão sobre uma velha realidade, inquirir-mos o que terá sido a “rota da seda”, e mapear os significados básicos que poderá ainda projectar no futuro, é uma reflexão pertinente.

Acepções estreitas e amplas

A “rota da seda” denota uma via de comunicação terrestre entre a Ásia Oriental e o Médio Oriente. Essa rota atravessa o ventre da plataforma continental euro-asiática, compreendendo países como o Afeganistão, Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Turquemenistão e Uzbequistão. Um percurso de cerca de 4000 quilómetros por desertos e cordilheiras com uma história calcorreada ao longo de quase 2500 anos por caravanas de mercadores (como Marco Polo) e peregrinos (como Xuanzang), mas também por migrantes e salteadores que contribuíram para que a Rota não vivesse só de factos, mas também de mistérios e mitos.

A Rota não era um percurso pré-definido e marcadamente fixado, mudando com o uso e com o passar das gerações. As cargas eram também pequenas, com um rácio elevado valor/peso. Transportava-se sobretudo para servir necessidades de elite, isto é, produtos agrícolas, como especiarias ou chá, mercadorias nobres, como artefactos metálicos e artigos de luxo, como seda ou pedras preciosas, mas não somente “bens” se moviam:

males como micróbios e pestes também se disseminavam. Não se tratou apenas de um circuito comercial, mas também de um fenómeno biológico e de uma realidade ecológica mais vasta (Isenberg, 2014:141).

Mais do que uma canalização de seda do Oriente para o Ocidente, o tráfego era multidireccional e transcendia a sua base material. Uma particular combinação de variáveis “tempo” e “espaço” assim o propiciava: uma longa distância que podia ser cruzada em quatro meses. Tempo suficiente para o intercâmbio entre os viajantes (a maioria dos quais, contudo, operava apenas em segmentos delimitados) e uma separação geográfica significativa para se verificarem marcadas diferenças (as cidadelas, reinos e oásis onde se efectuavam as paragens e se constituíam bazares). A rota conectava sociedades complexas, implicando a Pérsia e convocando a Índia, e capitalizava a riqueza da diversidade disponível. Na verdade não houve “uma” rota, mas sim uma combinação de vários percursos, tanto a norte como a sul, substanciando uma rede de caminhos e trilhos e entrelaçando vários entrepostos (Beckwith, 2009).

Reconfigurações da globalização

O trânsito de ideias e costumes ao longo desse cordão de comunicação viria a transformar todo o mundo então conhecido. Tratava-se de uma plataforma de trocas onde circulavam técnicas como a domesticação de animais de grande porte, se transmitiam inovações como o papel ou a pólvora, se transferiam idiomas e tradições artísticas, e se difundiam religiões como o budismo e o cristianismo. Tolerância e mestiçagem também faziam parte das consequências da sua actividade e das causas da sua sustentação. Dada a sua im-

portância, vários foram os suseranos e burocracias senhoriais que investiram na sua segurança e conduziram obras de interesse público para sustentar o tráfego (Liu, 2010:12).

“
A antiga “Rota da Seda” é afinal um conceito cujo desenho é recente. O autor foi Ferdinand von Richthofen (1833-1905), tio daquele que seria o célebre “Barão Vermelho”, ás alemão da Primeira Guerra Mundial. Foi em 1877 que surgiu essa designação estilizada.”

A rota da seda foi, portanto, a infraestrutura mercantil e cultural de uma protoglobalização: articulou entidades até então isoladas, tornou-as “componentes interactivas de um sistema unificado” (Findlay & O’Rourke, 2008:108). Durante séculos a acção esteve no coração da Eurásia central, terra de impérios e confederações nómadas, uma rica tapeçaria e um centro de acumulação do desenvolvimento da humanidade durante séculos. Esta realidade conheceria o seu declínio, coincidindo com a expansão marítima das potências europeias. As informações das riquezas orientais inspiraram várias tentativas de chegar a Oriente por via marítima e desalojar o República de Veneza que tanto ganhava no negócio. Esse foi o caso dos irmãos Vivaldi em 1291, mas foi a empresa portuguesa que o consegui em 1498, com a chegada de Vasco da Gama à Índia. Em meados do século XVI os portugueses dominavam o mar Árábico e o Oceano Índico com os seus navios e fortalezas, utilizando Goa e Macau para suportar o seu comércio com o Japão e a orla costeira da China. O sistema global potenciará então o desenvolvimento das zonas litorais na Eurásia, polarizando o crescimento em novos protagonistas e bases de vantagem.

Uma estilização moderna

Antes do século XIX a “Rota da Seda” não era conhecida como tal. A antiga “Rota da Seda” é afinal um conceito cujo desenho é recente. O autor foi Ferdinand von Richthofen (1833-1905), tio daquele que seria o célebre “Barão Vermelho”, ás alemão da Primeira Guerra Mundial. Foi em 1877 que surgiu essa designação estilizada, a “Seidenstrasse”, no primeiro de cinco volumes sobre a história do conhecimento geográfico da região, com um enfoque particular na China (Hansen, 2012).

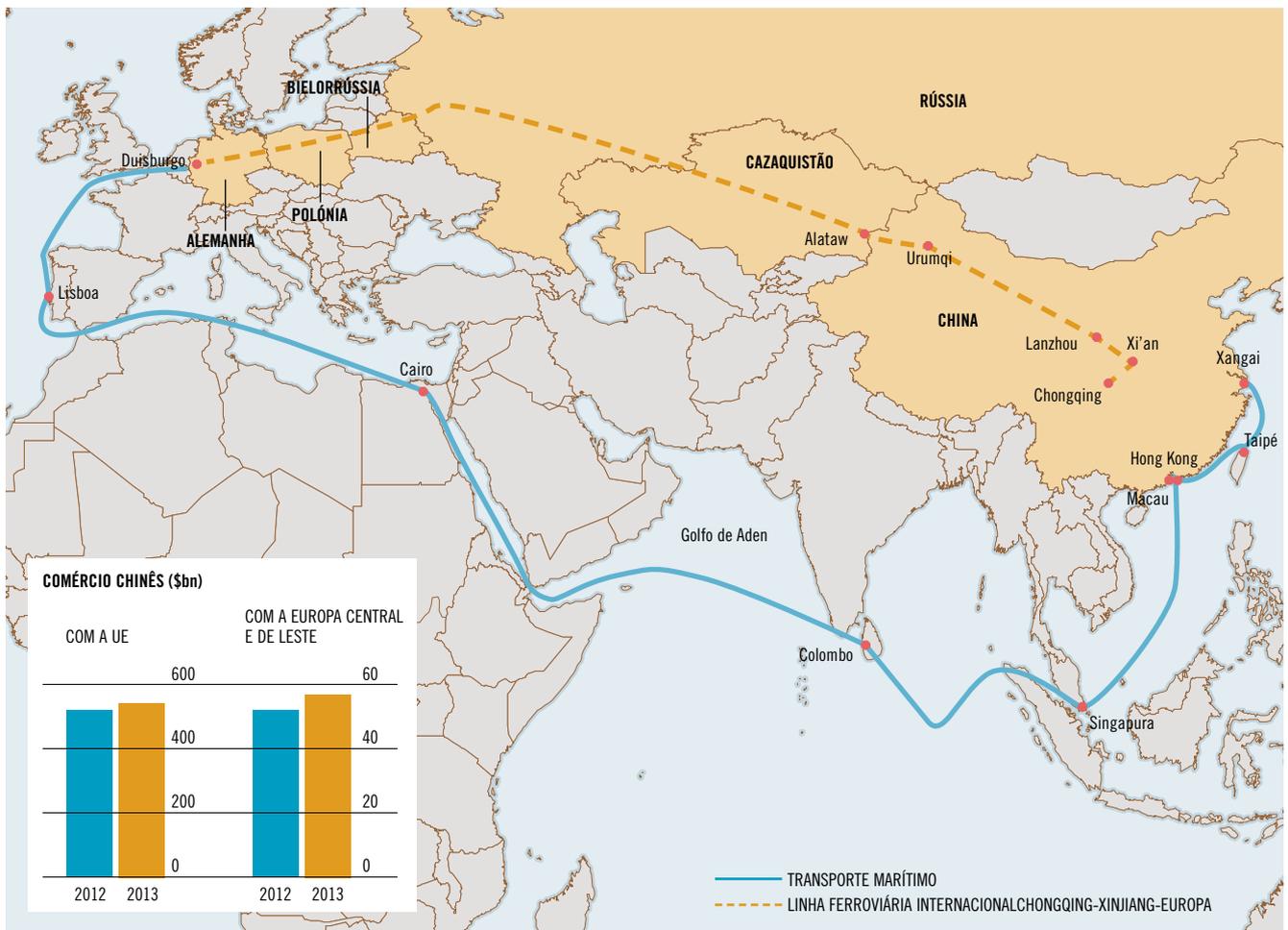
A NOVA GEOECONOMIA DAS ROTAS TRANSCONTINENTAIS

O presidente Xi Jinping anunciou o “Cinturão Económico da Rota da Seda” em Setembro de 2013 numa visita ao Cazaquistão. No mês seguinte, durante uma cimeira da ASEAN na Indonésia, anunciava-se a “Rota da Seda Marítima”. Chegando à Europa e ao Norte de África, a ideia envolve mais de 60% da população mundial.

Em Maio de 2014, quando a China assumia a coordenação bianual da CICA, volta-se a falar da ideia como forma de “reconectar países que partilhavam um passado comercial comum” (segundo o canal de televisão oficial). Programas de ferrovia de mercadorias até à Europa, de transporte de gás com a Rússia e de corredores económicos com a península indostânica, têm sido anunciados.

Esta teia de iniciativas estratégicas está em linha com a formação em Outubro de 2014 do Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), um banco de investimento com cerca de sessenta países interessados. A missão desta coligação financeira será alicerçar megaprojectos de infraestruturas nas áreas das telecomunicações, energia e transportes.

Estas movimentações ocorrem ao mesmo tempo que se animam vários outros esquemas de reconfiguração global. Por um lado, ao nível de rotas, procede-se ao alargamento da passagem interoceânica da América Central e está em curso a corrida pela passagem marítima no Ártico. Por outro lado, ao nível das movimentações institucionais, os EUA tentam dar corpo a tratados de cooperação e livre comércio como o Trans-Pacific Partnership (TPP) e o Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP).



Sistema emergente de “Rotas da Seda” no século XXI.

Fonte: FT, “Geopolitics risks new Silk Road”, 18 Outubro 2014.

A primeira vez que o conceito apareceu como título de uma obra foi em 1915, num ensaio de outro geógrafo alemão: August Hermann, *As Rotas da Seda entre a China e o Império Romano*. A sua concentração nos pontos de término, talvez explicada por uma concepção eurocêntrica e sinocêntrica, exagerava; porém, veio a dominar a percepção da rota como um eixo este-oeste (Millward, 2013:21). Só depois, nas décadas de 1920 e 1930, o nome e este conteúdo entrariam no imaginário. Os arquivos da imprensa internacional guardam registo deste processo: no jornal *The Times* de 6 de Abril em 1926 uma peça sobre “Aventuras na Ásia central” falava de uma cidade da “grande ‘rota da seda’ entre a China e o Ocidente”; no mesmo diário em 18 de Novembro de 1935, e de modo mais dilatado, já se podia ler que essa era a “mais romântica e culturalmente mais importante rota comercial da história do mundo”. Sobretudo, é interessante observar que a fundação do termo não é neutra, isto é, ela pode ser vista como “propositiva” e não tanto como meramente “descritiva”. Embora um académico como von Richthofen fosse atento aos recursos económicos dos territórios que estudava. Chegou a trabalhar como consultor na possibilidade de um caminho-de-ferro unindo interesses industriais alemães à província de Shandong, na parte oriental-litorânea da China, onde jazidas de carvão mineral despertavam então a atenção. A sua

ilustração original da “rota da seda” aparenta os traços, direitos e bem demarcados, de um trajecto moderno de linha de comboio. Embora os *inputs*-chave que no final do século XIX pudessem levar a uma revitalização da “rota da seda” fossem os de uma era industrial, é significativo que ao baptizar o conceito se procurasse uma ressonância simbólica, e talvez estética, de um passado grandioso.

A assim-chamada “Rota da Seda”, agora reinventada

A terminologia “rota da seda” terá, assim, sido forjada entre a análise e o interesse. Ultimamente tem sido utilizada (e abusada?) crescentemente. Depois da década de 1980 tem ressurgido como se de um aparato ideológico ou de um nome de marca se tratasse.

Com o tombar da URSS os EUA publicaram o “US Silk Road Strategy Act” em 1997 e até cerca de 2006 a expressão foi utilizada para apontar uma política de promoção dos seus interesses e uma área de cooperação desde o Cáucaso até ao Sudeste Asiático.

A designação aparece também ligada a iniciativas de investimento, nomeadamente projectos de transporte de energia (oleodutos, gasodutos) e comunicações (estradas, ferrovias).

Mais recentemente, a República Popular da China apropriou-se da formulação e revitalizou o seu uso. Olhando a Ocidente, desejando uma região estável

e procurando reforçar os laços intraregionais a China tem passado da fase de simplesmente se integrar na economia-mundo para tomar a iniciativa de moldar o processo de globalização à sua maneira. Revertendo o processo de globalização que dominou as últimas décadas, a China presta-se então a vertebrar as zonas interiores do sistema euro-asiático. Durante o resto deste século a globalização deixará, certamente, de ser o que tem sido. ■

Referências

- BECKWITH, C.I. (2009), *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- FINDLAY, R. & K. O'ROURKE (2007), *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- GANGULI, S. (2013), “The revival of the Silk Roads Topic: A contemporary analysis”, in S. Peyrouse e M. Laruelle (eds), *Mapping Central Asia: Indian Perceptions and Strategies*, London: Ashgate Publishing, pp. 61-74.
- HANSEN, V. (2012), *The Silk Road: A New History*, New York: Oxford University Press.
- ISENBERG, A.C. (2014), “Seas of grass: Grasslands in world environmental history”, in A.C. Isenberg (ed.), *The Oxford Handbook of Environmental History*, Oxford: Oxford University Press, pp. 133-54.
- LIU, X. (2010), *The Silk Road in World History*, Oxford: Oxford University Press.
- MILLWARD, J.A. (2013), *The Silk Road - A Very Short Introduction*, Oxford: Oxford University Press.