

1.25 • Conjuntura internacional

PORTUGAL NA FAIXA E ROTA: OPORTUNIDADES E DESAFIOS

Paulo Duarte

O ANO 2017 FOI IMPORTANTE na cooperação entre a China e os países de língua oficial portuguesa. Por um lado, as trocas comerciais entre ambos superaram a barreira dos 100 000 milhões de dólares após dois anos de quebra. Por outro, deve ser sublinhado o passo notável que foi dado a 27 de novembro de 2017, em Pequim, onde estiveram representados os vários países de língua portuguesa (bem como a Região Administrativa Especial de Macau), numa cerimónia de alto nível que culminou com o lancamento do Centro de Estudos Chinês dos Países de Língua Portuguesa (Jornal Tribuna de Macau, 2017; Xinhua, 2017). O episódio é extraordinariamente positivo, aos níveis simbólico e prático, na medida em que a China reconhece, assim, o caráter promissor dos mercados lusófonos. Embora já muito se tenha escrito em Portugal e nos restantes países de língua oficial portuguesa sobre a promoção da lusofonia, falta, contudo, integrá-la na janela de oportunidades que a Faixa e Rota chinesa pode oferecer aos países e regiões (Macau, por exemplo) falantes do português. A língua portuguesa – a quinta mais falada do mundo - assume uma relevância incontornável no contexto da Faixa e Rota. Fruto da minha deslocação, em dezembro de 2017, a Hangzhou (no leste da China), onde troquei impressões com docentes que ensinam português em várias universidades chinesas (como a Universidade de Estudos Internacionais de Zhejiang), figuei a saber que cerca de 2500 estudantes aprendem hoje, na China, a língua de Camões. A procura de tradutores especializados em português e mandarim tem vindo a crescer, fruto da necessidade de a China chegar a mercados em expansão, como é o caso do Brasil, ou de preservar os já existentes, como Portugal e os países africanos de língua oficial portuguesa.

O caso de Portugal

A China é, atualmente, um grande investidor em Portugal (o terceiro parceiro da China no universo dos países de língua portuguesa), em setores diversos, que vão desde a energia e a saúde ao ramo dos seguros. O voo direto Pequim-Lisboa, operacional desde 26 de julho de 2017, tem hoje um impacto positivo na economia portuguesa.

O turismo

Segundo a delegada do Turismo de Portugal na China, Inês Garrett, os chineses mostram cada vez mais curiosidade em conhecer Portugal, preferem viajar em grupo, acompanhados por guia local que fale o mandarim, e situam-se na faixa etária entre os 30 e os 50 e poucos anos (Renascença, 2017). Dados mais recentes confirmam a relação de *causa-efeito* entre o voo direto Pequim-Lisboa e o aumento de turistas chineses em Portugal. Em

2017 os turistas chineses foram responsáveis por 415 882 dormidas em Portugal, um crescimento de 35,6%, o que representa mais 109 240 noites do que em 2016 (Diário de Notícias, 2018a). Mas, tão ou mais interessante é a inversão do paradigma: hoje, o turista que mais gasta em Portugal já não é o norte-americano (506 euros) nem o angolano (252 euros), mas o chinês, despendendo cerca de 642 euros por dia em Portugal, segundo a mesma fonte. Tal deve-se, naturalmente, à emergência da classe média chinesa, superior em número a toda a população dos Estados Unidos, e que pode (contrariamente às restrições impostas, no passado, pelo regime comunista chinês) e quer, cada vez mais, conhecer novos destinos. Perante tal cenário, faz sentido reforçar, igualmente, a promoção turística dos Açores e Madeira, ambos dotados de aeroportos (fundamentalmente o da Lajes e o do Funchal, dito Aeroporto Internacional Cristiano Ronaldo) capazes de receber, à semelhança de Lisboa, voos diretos provenientes da China.

66

A Faixa e Rota é, literalmente, um projeto de extremos.
A ligação terrestre do Extremo Oriente ao Extremo Ocidente, onde a terra acaba e o mar começa, pode trazer momentum a Portugal.

O porto de Sines

Além do turismo, que beneficia hoje de uma logística aérea *non-stop*, Portugal pode maximizar ganhos noutras áreas. É o caso do porto marítimo de Sines, suscetível de desempenhar um papel notável na Rota da Seda Marítima do Século XXI.

Desde finais de junho de 2016 que a conclusão dos trabalhos de alargamento do Canal do Panamá veio permitir a ligação transoceânica entre o Atlântico e o Pacífico a navios com o dobro da capacidade máxima anterior, podendo estes medir até 40 metros de largura e 366 metros de comprimento. Este facto torna possível que muitos navios, que antes do término da expansão do Canal do Panamá se viam obrigados a cruzar o Suez (com maior tempo de expedição e custos), beneficiem hoje de uma navegação mais curta e económica até aos portos europeus (Diário Imobiliário, 2016). É neste contexto propício ao redesenhar de novas rotas e serviços que Sines, enquanto porta atlântica da Europa (Figura 1), pode desempenhar um papel mais relevante no futuro, sob o impulso chinês da Rota da Seda Marítima do Século XXI.

À localização estratégica de Sines - no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais - acrescem outros fatores igualmente apelativos. Saliente-se o facto de este ser um porto de águas profundas, compatível com o calado dos maiores navios de carga do mundo. Por outro lado, a ausência de restrições de canal e barra, bem como de necessidade de dragagem, juntamente com a existência de fundeadouros dentro da área portuária e de terminais próprios para operações envolvendo qualquer tipo de cargas, explicam que Sines possa vir a ser o porto de entrada e saída e de redistribuição das cargas europeias (Pinto, 2010). Apesar de não possuir aquilo a que se chama um binterland comparável ao de Roterdão, Sines é um porto europeu e mundial de referência, amparado por canais secos, rodovias e ferrovias, que permitem o trânsito de mercadorias ao nível doméstico e internacional (Figura 2).

No âmbito da Faixa e Rota, Sines poderá vir a beneficiar a médio/longo prazo da eventual extensão daquela que é, atualmente, a linha férrea mais comprida do mundo (superando,



Figura 1 – Sines na intersecção das principais rotas marítimas internacionais



Figura 2 – O transporte de contentores por via-férrea de/para Sines

Fonte: Administração dos Portos de Sines e do Algarve, 2016.



Figura 4 – 0 Corredor Internacional Sul Fonte: www.infraestruturasdeportugal.pt, cis I.leste elv-elf.pdf

inclusive, a extensão do Transiberiano) e que liga Yiwu, a cerca de 300 km de Xangai, a Madrid (Figura 3). Se, no futuro, em vez de Madrid (que não dispõe de portos marítimos), Sines for literalmente o fim da linha férrea, como previsto no Corredor Internacional Sul (Figura 4), então é expectável que Portugal assuma uma posição de vanguarda na Faixa e Rota chinesa (Diário de Notícias, 2018b). A partir de Sines, os contentores de mercadorias provenientes da China, por via férrea, poderão seguir viagem, por mar, até às Américas. Ou o inverso. Ou seja, a Sines podem, igualmente, chegar por navio mercadorias que serão depois expedidas por comboio ao longo do Corredor Internacional Sul até Madrid, a partir de onde prosseguirão quer rumo ao binterland europeu, quer, eventualmente, até Yiwu. Destarte, teremos o porto de Sines a ocupar um lugar estratégico na convergência entre o eixo terrestre eurasiático e a componente marítima, que constituem a Faixa e Rota (Figura 5).

Num contexto de competição face a outros portos ibéricos e do Norte de África, cabe ao Governo português o esforço de identificar mais-valias que justifiquem a preferência dos players por Sines, em detrimento de outros portos. Por muito interessante que seja, a posição geoestratégica não é, por si só, determinante na opção das grandes empresas e investidores internacionais. Por conseguinte, importa que Sines acrescente valor às mercadorias, permitindo a conversão de produtos inacabados (provenientes, entre outros, do Oriente) em produtos acabados em solo português-europeu, com comissões para Portugal e baixos custos de processamento aos investidores. Uma vez alcançado este objetivo, Portugal estará em condições de rentabilizar uma outra infraestrutura, o Aeroporto Internacional



Figura 3 - A linha férrea Yiwu-Madrid

Fonte: www.independent.co.uk/news/world/europe/china-to-spain-cargo-train-successful-first-16156-mile-round-trip-on-worlds-longest-railway-brings 10067895.html



Figura 5 – Sines na convergência estratégica terra-mar da Faixa e Rota chinesa Fonte: Elaborado pelo autor

de Beja, atualmente subaproveitado. A cerca de 100 km deste equipamento, a plataforma multimodal de rodovias e ferrovias que serve o porto de Sines poderia ver operacional a componente que lhe falta: o transporte aéreo, sobretudo para mercadorias perecíveis e/ou sensíveis à humidade e que não podem, portanto, esperar demasiado nos portos. Em Beja, existem condições para a aterragem da maior aeronave (de carga) do mundo, o *Antonov An-225 Mriya*, algo que vem reforçar o potencial logístico multimodal de Sines.

Considerações finais e prospetiva

A Faixa e Rota comporta simultaneamente grandes desafios e oportunidades para Portugal. Desafios não só logísticos (estes últimos, mera questão de tempo porque os engenheiros e a tecnologia estão capacitados para tal), mas, igualmente, geoeconómicos e geopolíticos. Está em causa uma revolução silenciosa: o redesenhar das rotas internacionais do comércio terrestre e marítimo, o reformular dos padrões de integração à escala regional e global. Processar e concluir em Sines, algures no futuro, os produtos inacabados provenientes, por mar e terra, do Oriente, pode implicar ganhos para Portugal mas, ao mesmo tempo, uma situação imprevisível para a economia europeia. Ao finalizar, quiçá um dia, produtos do Oriente, dando-lhes uma marca e/ou rótulo português, Portugal poderá estar a contribuir para a melhoria da sua economia, e, paradoxalmente, para o arruinar da competitividade (já abalada) dos produtos europeus. Ou, talvez, o cenário seja marcado por uma complementaridade saudável, ao invés de imbuído em contornos negativos. A Faixa e Rota é, literalmente, um projeto de extremos. A ligação terrestre do Extremo Oriente ao Extremo Ocidente, onde a terra acaba e o mar começa, pode trazer momentum a Portugal.

Referências

Diário Imobiliário (2016). Disponível em http://www. diarioimobiliario.pt/Actualidade/Internacional/Alargamento-do--Canal-do-Panama-beneficia-Porto-de-Sines

Diário de Notícias (2018a). Disponível em https://www.dn.pt/dinheiro/interior/novo-voo-direto-ajudou-a-trazer-mais-74-mil-chineses-a-portugal-9133124.html

Diário de Notícias (2018b). Disponível em https://www.dn.pt/portugal/interior/mariano-rajoy-considera-excelentes-noticias-investimento-ferroviario-de-portugal-9162971.html Jornal Tribuna de Macau (2017). Disponível em https://jtm.com.mo/opiniao/iim-co-organizou-importante-conferencia-em-pequim/

Pinto, L. (2010). Disponível em https://www.publico. pt/2010/11/14/jornal/comercio-do-extremo-oriente-coloca-sines-na-confluencia-das-rotas-dos-canais-do-suez-e-do-panama-20616504

Renascença (2017). Disponível em http://rr.sapo.pt/ noticia/99141/turismo-chineses-mostram-cada-vez-maiscuriosidade-por-portugal

Xinbua (2017). Disponível em http://portuguese.xinhuanet.com/2017-11/28/c_136782826.htm