

# INVESTIMENTOS CHINESES EM INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL: IMPACTOS SOBRE A INTEGRAÇÃO REGIONAL

*Chinese Investments in South American Infrastructure: impacts on regional integration*

*Bruna Coelho Jaeger<sup>1</sup>*

## **Introdução**

O presente trabalho tem como objetivo central analisar os recentes investimentos da China em infraestrutura na América do Sul. Como objetivo complementar, busca-se avaliar os impactos desses investimentos sobre a integração regional sul-americana, bem como sobre a liderança do Brasil no processo. A justificativa desse trabalho emana da crescente expansão chinesa, que tem no investimento de infraestrutura um dos seus principais instrumentos. Para além de sua infraestrutura nacional e regional, a China se faz hoje presente em grandes projetos de energia, transportes e comunicações em praticamente todas as regiões do globo. Em relação ao Brasil e à América do Sul, tais investimentos são comumente abordados na literatura como Cooperação Sul-Sul (CEPAL, 2015) ou como um novo padrão de dependência centro-periferia (VADEL et al., 2014). A escolha por analisar a América do Sul em detrimento da América Latina como um todo se deu devido ao fato de que há diferenças significativas ao direcionar o olhar para o Sul do continente. Além de ser considerada entorno estratégico brasileiro, a América do Sul apresenta um padrão de interação com a China bastante diferente dos países da América Central e Caribe, visto que, ao contrário destes países, a América do Sul é superavitária em relação ao comércio com os chineses, e a cesta de produtos exportados também é relativamente distinta. De forma abrangente, é importante analisar os impactos positivos e negativos dessa parceria China-América Sul, prospectando cenários para o futuro.

É notável que nos últimos anos a liderança brasileira no processo de integração sul-americana vem sofrendo uma retração, ainda que por razões diversas (internas, regionais e internacionais). Contudo, ressalta-se que esse vácuo deixado pelo Brasil vem sendo aproveitado por uma potência extrarregional, no caso a China, que vê na região um grande potencial não aproveitado para investimentos. Sabe-se que a

---

<sup>1</sup> Graduada em Relações Internacionais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e mestranda em Estudos Estratégicos Internacionais pela mesma instituição. Email: brunacjjaeger@gmail.com

infraestrutura é um dos principais pilares da integração regional, pois além de gerar desenvolvimento, amarra de fato os países ao processo, sobrevivendo às mudanças políticas de curto prazo.

Dessa forma, a fim de atingir seus objetivos, o trabalho é estruturado em três seções. A primeira busca realizar um panorama dos objetivos da China na América do Sul. A segunda seção, por sua vez, analisa alguns dos principais projetos de integração de infraestrutura na América do Sul nos quais os investimentos chineses são majoritários, especialmente a Ferrovia Bioceânica entre Brasil e Peru. A terceira seção, por fim, realiza a avaliação dos impactos desses investimentos sobre a integração sul-americana e sobre a liderança regional brasileira. Integrando-se e fortalecendo-se, a região teria maiores condições de direcionar os investimentos chineses em benefício do desenvolvimento regional, inclusive à indústria. Ao Brasil, cabe retomar seu engajamento político e liderança na região, trabalhando lado-a-lado aos chineses para garantir que os investimentos sejam proveitosos ao futuro da América do Sul.

### **Objetivos da China em seu relacionamento com a América do Sul**

Tendo em vista o crescente interesse da China por investimentos na América do Sul, essa seção busca identificar quais são os objetivos do país na região. Além disso, a partir de uma breve análise histórica, bem como a partir de dados quantitativos, procura-se compreender o motivo dessa inflexão nas relações China-América do Sul a partir dos anos 2000. Nesse sentido, o trabalho parte do pressuposto que o aumento do fluxo de comércio e de investimentos entre Pequim e o subcontinente não é uma decorrência natural do alto crescimento chinês. Muito além disso, o início dos anos 2000 marca um período de grande avanço nessas relações, ainda que a China viesse apresentando altas taxas de crescimento (média de 10%) desde os anos 1970 (SILVA, 2015). Por conseguinte, destaca-se a importância em compreender especificamente os fatores internos da política e economia chinesas que levaram a esse redirecionamento em sua política de relacionamento com o exterior.

Para os objetivos de análise dessa pesquisa, é importante salientar a Revolução Comunista de 1949 devido à sua grande inflexão político-econômica na China, cujos princípios balizam a inserção externa do país até os dias atuais e não podem ser ignorados. Nesse sentido, pode-se afirmar que com a Revolução nascem os objetivos norteadores da Política Externa chinesa, os quais são refletidos na atuação internacional do país, inclusive em relação à América do Sul. Portanto, a partir da análise da experiência histórica se compreende os princípios que baseiam a relação da República Popular da China (RPC) com o resto do mundo.

A vitória comunista em 1949 representou a afirmação de um projeto nacionalista de inserção internacional da China e marcou o fim do período que se iniciara no século XIX, marcado pela eclosão da Guerra do Ópio (1839-1842), considerado o “século de humilhação” do país. Assim, pode-se dizer que a vitória do Partido Comunista Chinês (PCC) na guerra civil contra o Guomindang (KMT) deu início a um processo de busca por recuperação nacional e reinserção do país no Sistema Internacional (BRITES & JAEGER, 2015). É nesse contexto que se definem alguns dos objetivos estratégicos que norteariam a atuação externa do país e que, grosso modo, se mantêm até os dias atuais. Basicamente, a RPC surge a partir da

Revolução com quatro objetivos básicos, como decorrência da guerra civil e do “século de humilhação”: (I) consolidar o governo revolucionário; (II) estabelecer o controle da economia; (III) reestabelecer a soberania sobre os territórios do país; e (IV) inserir a China no Sistema Internacional como potência independente e não-alinhada (KISSINGER, 2011; ROBERTS, 2012; VISENTINI et al., 2013).

A eclosão da Guerra da Coreia (1950-1953) evidenciou que a manutenção do regime comunista encararia severas dificuldades. O enfrentamento com as tropas lideradas pelos EUA e as ameaças nucleares sofridas durante e após o conflito contribuíram para que o país fortalecesse um projeto de inserção internacional autônomo, calcado no desenvolvimento de capacidades industriais, já que esse seria o único mecanismo para desenvolver sistemas de defesa capazes de assegurar a segurança externa do país. Cabe lembrar que a China acabara de romper com um século de colonização da Europa e dos EUA, assim a experiência na Coreia expôs as vulnerabilidades do país. Do ponto de vista externo, esse período de grandes desafios impulsionou uma renovada perspectiva diplomática, baseada nos Cinco Princípios de Coexistência Pacífica de Zhou Enlai, formulados em 1953: (I) respeito mútuo à soberania e à integridade nacional; (II) não-agressão; (III) não-intervenção nos assuntos internos de um país por parte de outro; (IV) igualdade e benefícios recíprocos; e (V) coexistência pacífica entre Estados com sistemas sociais e ideológicos diferentes (VISENTINI, 2011).

São esses cinco princípios que definem o padrão de conduta da atuação externa chinesa, os quais são concretizados na Conferência de Bandung, ou Conferência Afro-asiática, em 1955. Em Bandung<sup>2</sup>, a China, como uma das lideranças morais do Movimento Não-Alinhado, acaba pautando os princípios norteadores da conferência, influenciando de forma decisiva os demais Estados do Terceiro Mundo (VISENTINI, 2011). Dessa forma, pode-se afirmar que foram assimilados tais objetivos de forma a se tornarem basilares quanto à condução do relacionamento da RPC com países em desenvolvimento e subdesenvolvidos – com exceção da região de seu entorno, cujas relações estratégicas e securitárias rompem com esse padrão de conduta. De qualquer forma, esse padrão norteador da inserção internacional da China mantém sua atualidade, tal como afirma Visentini:

Assim, hoje, quando os regimes internacionais supranacionais e a nova hegemonia norte-americana buscam reafirmar uma política de poder, ainda que dentro de outros parâmetros, os Cinco Princípios mostram sua atualidade como instrumento de ação dos países em desenvolvimento. Mais do que isto, eles representam uma estratégia para a afirmação de um sistema mundial multipolar. Daí o destaque que a diplomacia chinesa deu às comemorações do cinquentenário dos mesmos, afirmando que a globalização deve coexistir com o legado da história, que produziu uma diversidade de países e pluralidade de culturas. (VISENTINI, 2011, p. 53)

Essa autoimagem da China em relação às superpotências e aos países do Terceiro Mundo reflete-se na premissa de horizontalização das relações internacionais, princípio o qual também ainda norteia a inserção externa do país. Para fins dessa pesquisa, é importante destacar a essência da política externa chinesa justamente nesse sentido horizontal, o que se traduz atualmente nos padrões de interação Sul-Sul e

<sup>2</sup> A Conferência Afro-asiática de 1955, realizada em Bandung na Indonésia, foi a primeira reunião entre as duas regiões sem o intermédio das potências colonizadoras. Mais de trinta nações se reuniram e lançaram uma declaração que decretava a essência do movimento. Grande parte da declaração incorporava os princípios da Coexistência Pacífica de Zhou Enlai.

da multilateralidade. A literatura ocidental dominante costuma caracterizar as atuais relações entre China e países em desenvolvimento tal como um padrão Norte-Sul, seguindo o exemplo das potências ocidentais tradicionais (VADELL, 2011; FERCHEN, 2011; JENKINS & PETERS, 2009). Alguns autores atestam que esse relacionamento apresenta as mesmas características de uma dependência centro-periferia, constituindo o Consenso Asiático, ou Consenso do Pacífico, tal como o Consenso de Washington (VADELL, 2011; VADELL et al, 2014). Contudo, é errôneo basear a análise apenas em termos de capacidades econômicas e militares, visto que há um substrato ético, moral e político subjacente à história chinesa que baseia a sua atuação internacional, e que se apresenta de forma bastante distinta dos princípios constitutivos e norteadores de Estados Unidos e Inglaterra, por exemplo.

A normalização das relações com a comunidade internacional, marcada pela entrada da China na ONU em 1971, reflete o início efetivo do projeto de inserção internacional, outro objetivo que se insere nos fundamentos da política externa chinesa. A partir da decorrente aproximação com os EUA devido à Doutrina Guam<sup>3</sup>, surge a oportunidade para o início de uma modernização econômica a partir da entrada de investimentos externos e das reformas promovidas por Deng Xiaoping ao final da década de 1970. Cabe destacar que essa mudança de postura por parte do governo chinês se deve à transição política interna por que passa o país após a morte de Mao Tsé-tung. As chamadas “Quatro Modernizações” implementadas a partir de 1978 por Deng representam a busca do crescimento econômico almejado pelo país. Os quatro setores contemplados - indústria, agricultura, forças armadas e ciência & tecnologia - passam a ser privilegiados por políticas governamentais. A partir de então, a China passou a vivenciar um período de vertiginoso crescimento econômico que refletiu em um processo de modernização em diversas áreas. Embora os resultados específicos das “Quatro Modernizações” sejam discutíveis, é nesse momento que o país passa a priorizar o aspecto econômico da sua inserção internacional. Cabe destacar que um dos pilares dessa modernização é um ambicioso projeto de incremento da produção de ferro e aço, cujo setor industrial passa a alavancar parte do crescimento do país (KISSINGER, 2011).

Com o final da Guerra Fria, há um novo redirecionamento na pragmática política diplomática chinesa. A vitória do ideário neoliberal atingiu a RPC a partir das pressões feitas pelas instituições ocidentais, as quais passaram a cobrar do país em ascensão políticas de direitos humanos e de democratização. As consequências desse processo refletem-se no afastamento entre EUA e China, que por sua vez passa a buscar em outras regiões do globo um modo para ampliar sua inserção internacional afim de alavancar o desenvolvimento interno (SILVA, 2015).

Como resultado dessa inflexão na sua política externa, nos anos 1990, a China passa de exportador para relevante importador de commodities, especialmente de petróleo proveniente da África e do Oriente Médio. Essa mudança no padrão de relacionamento com o exterior não é simplesmente decorrência de seu crescimento econômico, mas sim, é essencialmente produto da reorientação de sua política de

<sup>3</sup> A chamada “Doutrina Guam”, ou “Doutrina Nixon”, lançada em 1969, representou uma transformação na condução da hegemonia americana no pós-II Guerra Mundial. Envolto com as dificuldades da Guerra do Vietnã, o governo Nixon passa a atribuir aos seus aliados maiores responsabilidades na manutenção e custeio de suas necessidades securitárias. Essa nova política abre espaço para uma maior atuação dos aliados regionais dos EUA, como Alemanha e Japão. O Japão passa, então, a fortalecer os laços com os vizinhos asiáticos o que promove um processo de industrialização regional.

desenvolvimento e de modernização nacional iniciada nos anos 1950 e aprofundada nos anos 1970. Nesse sentido, o avanço da produção industrial, bem como a decorrente urbanização e maior demanda energética se refletem na busca por parcerias externas, tendo em vista o objetivo norteador de manter o desenvolvimento e o fortalecimento interno do país (FERCHEN, 2010).

A inserção econômica em outras regiões se amplia a partir da entrada da China na Organização Mundial do Comércio em 2001. Se por um lado gera oportunidade para o incremento das relações econômicas do país asiático com o resto do mundo, por outro representa a consolidação da inserção internacional do país, iniciada com a entrada na ONU em 1971. A partir de então, o governo chinês passa a aprofundar ainda mais a busca por parceiros extrarregionais, tal como a África e a América Latina.

Em 2002, a ascensão de Hu Jintao e Wen Jiabao à liderança na China representou uma inflexão na inserção internacional do país. O crescimento chinês em termos econômicos, políticos e militares gerou a necessidade de se adequar a perspectiva de inserção internacional do país, bem como o seu papel internacional. Esse processo estabeleceu uma presença global da China, o que gerou uma percepção de “ameaça chinesa”. Assim, exigia-se que a RPC atuasse enquanto “sócio responsável” do sistema internacional (EUA, 2005; SILVA, 2015). Desse modo, o governo chinês passou a procurar reduzir a percepção de que o país tinha como objetivo central contestar a posição dos EUA. Assim surgiu o conceito de “ascensão pacífica”, depois transformado em “desenvolvimento pacífico”, que estabelece que o desenvolvimento da China teria como compensação a contribuição ativa para o desenvolvimento, a prosperidade e estabilidade da Ásia e do mundo (ZHENG, 2005). O “desenvolvimento pacífico” seria o ajuste do modelo de desenvolvimento chinês, tornando-o mais abrangente e balanceado, contrapondo a perspectiva de crescimento a qualquer custo (CHAN, 2010; ZHOU, 2011; BRITES & JAEGER, 2016).

Tendo em vista o exposto acerca da formação histórica dos padrões de conduta da inserção internacional chinesa, destaca-se que há um importante incremento nas relações externas da RPC a partir dos anos 2000, tendo impactos diretos sobre a América do Sul. Nesse sentido, como reflexo dos objetivos estabelecidos desde a Revolução Comunista e dos Cinco Princípios de Coexistência Pacífica, identifica-se nessa pesquisa como objetivos da China na região sul-americana: (I) promover seu próprio desenvolvimento e fortalecimento interno; (II) consolidar o reconhecimento internacional; e (III) alavancar a sua inserção internacional.

A partir da análise da experiência histórica, tais objetivos são estabelecidos de forma hierárquica, assim como a ordem apresentada acima. Dessa forma, o objetivo central da China em seu relacionamento com a América do Sul - assim como com qualquer outra região do globo - é o de garantir a manutenção do seu desenvolvimento nacional, tal como postula a estratégia do Livro Branco sobre o Desenvolvimento Pacífico da China (CHINA, 2011,). Para tanto, a diversificação de parcerias é fundamental. Esse objetivo submete a todos os demais quando se trata de política externa da China e é reflexo direto de sua política interna de busca por desenvolvimento (PIRES & SANTILLÁN, 2014). Sintoma disso é a prioridade dada à indústria e tecnologia, ao suprimento de alimentos e de energia, bem como à promoção de infraestrutura.

Nesse sentido, o segundo objetivo é subjacente ao primeiro, visto que o reconhecimento internacional incide diretamente sobre a soberania do país em relação a seus territórios e, portanto, sobre suas próprias capacidades de desenvolvimento econômico e político. A questão de Taiwan surge assim como uma das prioridades da política externa chinesa, a qual busca o reconhecimento da soberania da RPC sobre a ilha. Dessa forma, a atuação da China na América do Sul, além dos objetivos econômicos, apresenta também importantes objetivos políticos, o que acaba reforçando os investimentos como forma de assegurar o reconhecimento<sup>4</sup>.

Por fim, o terceiro objetivo da China na América do Sul, submetido aos demais, é o de alavancar sua inserção internacional. Como resultado do princípio de desenvolvimento pacífico, o país não busca alterar radicalmente a ordem internacional. Nesse sentido, a atuação chinesa nos fóruns internacionais é marcada pela defesa da multilateralidade e da cooperação. Tais pressupostos são decorrência dos princípios do Zhou Enlai na busca por reciprocidade e ganhos mútuos (VISENTINI, 2011). Além da atuação diplomática, destaca-se também os incentivos à internacionalização de empresas chinesas, visando garantir recursos ao país e aumentar a sua participação na economia global. Dessa forma, o relacionamento com a América do Sul insere-se em sua política externa de cooperação Sul-Sul, bem como é uma região com grande potencial não aproveitado para investimentos e inserção de empresas chinesas (COSTA, 2011).

Por conseguinte, como foco dessa pesquisa, apresenta-se os investimentos chineses em infraestrutura na América do Sul como um dos mais relevantes fatores nesse relacionamento. Tal forma de investimento vem aumentando significativamente desde 2012, quando há uma mudança no modelo de atuação externa da China devido ao arrefecimento de seu crescimento econômico, como será visto na seção a seguir.

### **Relação China-América do Sul e os investimentos em infraestrutura**

Tendo em vista os objetivos da China em seu relacionamento com a América do Sul, os investimentos do país na região têm crescido de forma significativa nos últimos anos, transpondo a relação baseada essencialmente no comércio. Visando garantir o suprimento necessário para o seu desenvolvimento, bem como viabilizar oportunidades de inserção para suas empresas, os investimentos na infraestrutura sul-americana ascendem como uma grande oportunidade aos chineses. Para fins desse trabalho, o termo infraestrutura trata-se do aparato de estruturas físicas e organizacionais necessárias para o funcionamento de uma sociedade ou de uma empresa, bem como serviços e instalações necessárias para uma economia funcionar (COSTA, 2011). Pode ser geralmente definida como o conjunto de elementos estruturais interconectados que fornecem suporte ao desenvolvimento. No presente trabalho, aborda-se a infraestrutura econômica, que compreende as atividades de energia, transportes e comunicações. Essas atividades lastreiam a produção de insumos essenciais para a constituição da atividade produtiva e garantem a distribuição de bens e serviços (COSTA, 2011; JAEGER, 2014a).

---

<sup>4</sup> Atualmente, o Paraguai é o único país sul-americano que reconhece Taiwan em detrimento da RPC. Isso garante ao país um significativo poder de barganha, visto que não impede a China de investir no país, o que também causa a reação de Taiwan na busca por assegurar o parceiro (CINTRA, 2013).



O objetivo central dessa seção é analisar a evolução e as características dos investimentos chineses em infraestrutura na América do Sul. Especificamente, busca-se explicar por que a China passa a direcionar cada vez mais seus investimentos externos para esse setor, tendo como base o padrão de relacionamento entre o país e a região. Ademais, serão analisadas as recentes iniciativas políticas e diplomáticas entre China e América do Sul e os seus reflexos para a infraestrutura regional. Por fim, o projeto da Ferrovia Bioceânica que cruzará Brasil e Peru será abordado como caso-modelo desse relacionamento no setor infraestrutural.

Desde 2012, a China tem empreendido importantes reformas em sua economia para assegurar a pujança de seu desenvolvimento. As perspectivas de desaceleração e os riscos de uma crise de superprodução levaram ao país a adotar diversas medidas no setor macroeconômico, dentre elas, destaca-se aqui o maior incentivo para o investimento no exterior em detrimento do crédito interno. Além de buscar evitar uma crise econômica e uma possível bolha imobiliária, esse novo direcionamento também tem como objetivo alavancar a inserção internacional do país por meio de suas empresas. Na América do Sul, o aumento dos investimentos chineses passou a se direcionar especialmente a projetos de infraestrutura. Apesar da dificuldade trazida pelos dados oficiais, que não capturam a real magnitude do IED chinês na região<sup>5</sup>, pode-se afirmar que esses investimentos se baseiam principalmente na aquisição de empresas e na construção de grandes obras de infraestrutura (CEPAL, 2015).

A principal causa do aumento dos investimentos chineses na América do Sul decorre da crescente importância do setor agrícola ao país. Abrigando 22% da população mundial, a China possui 7% das terras férteis e 6% dos recursos hídricos do mundo (CEPAL, 2015). Essa pressão por garantia de suprimentos se soma ao fato de o país apresentar taxas cada vez mais elevadas de urbanização e, portanto, de aumento da classe média, o que tem alterado os costumes alimentares do país, tornando-se cada vez mais exigente (CINTRA, 2013). Brasil e Argentina são os países que concentram a maior parte das exportações agrícolas latino-americanas à China, representando 75 e 16% do setor, respectivamente, e que juntamente a Uruguai e Chile conformam 98% dessas exportações, nas quais a soja representa 77% do montante agrícola (CEPAL, 2015).

Não obstante, desde 2011, Argentina e Brasil impõem restrições à compra e ao arrendamento de terras por estrangeiros, o que levou a China a investir na infraestrutura regional para assegurar o fornecimento de produtos como grãos, outros alimentos, petróleo e minérios, que compõem a quase totalidade das exportações da região ao país (MOREIRA, 2012). Nesse sentido, interessa à China investir em infraestrutura regional para assegurar o seu abastecimento, investindo principalmente no setor de irrigação e transporte. Assim, “a China tanto assegura contratos de longo prazo para reduzir sua exposição a vulnerabilidades no abastecimento agrícola, como torna-se menos dependente das grandes companhias tradings e evita custos de intermediação” (MOREIRA, 2012). A infraestrutura na qual a China investe vai ao encontro do padrão de relacionamento comercial complementar que vem sendo observado entre o país e a América do Sul, no qual importa bens primários e exporta manufaturas. Ademais, a região representa um grande mercado consumidor dos produtos chineses, cuja entrada será ainda mais facilitada quando as obras

<sup>5</sup> Isso se deve ao costume das empresas chinesas em canalizar a maior parte de seus investimentos no exterior através de suas filiais em outros países (CEPAL, 2015).

forem concluídas. Esse é um ponto fulcral para o desenvolvimento interno chinês, visto que a sua produção de bens ultrapassa muito o consumo interno do país. Portanto, a fim de evitar a superprodução, a busca por mercados no exterior é cada vez mais importante à estabilidade de sua economia.

Além disso, em termos geopolíticos e geoestratégicos, aumentar o controle sobre a infraestrutura de uma região-chave como é a América do Sul representa um importante ganho de capacidades e de poder. Especialmente, visto que o acesso à infraestrutura é o que garante maior autonomia na exploração de recursos estratégicos (energia, minérios, água), bem como é fundamental para a mobilização de forças (JAEGER, 2014a). Somente através de uma rede integrada de infraestrutura a América do Sul pode aproveitar de sua condição bioceânica, condição essa que vai bastante ao encontro dos interesses chineses no exterior. Ao longo da primeira década do século XXI, o Brasil passou a assumir maior responsabilidade e liderança na integração regional, principalmente na construção de obras fundamentais para a conexão física entre os vizinhos (COSTA, 2011; JAEGER 2014a). Desde 2011, a China tem ocupado o vácuo deixado pelo Brasil nesse setor, explorando um grande potencial não-aproveitado para investimentos na América do Sul (PINI, 2015).

Quase todos os investimentos em infraestrutura sul-americana buscam aumentar a segurança e a eficiência no transporte e no escoamento de commodities à China. Como exemplo das principais iniciativas, podemos citar: as obras das represas Nestor Kirchner e Jorge Capernic no Rio Santa Cruz, na Argentina; a participação no Leilão de Libra, dos recursos do Pré-Sal brasileiro; Metrô de Quito, no Equador; porto de águas profundas no Suriname, assim como uma rodovia e uma ferrovia de Paramaribo até Manaus; modernização do porto de Buenaventura, na Colômbia; construção de uma rodovia de 600 km ligando o centro colombiano à fronteira com a Venezuela; melhorias na navegação do Rio Meta, na Venezuela; expansão do porto venezuelano de Palúa; desenvolvimento do porto chileno de Desierto; expansão do porto argentino San Antonio Oeste; e a Ferrovia Bioceânica entre Brasil e Peru que será especificamente abordada a seguir (GUIMARÃES & IVES, 2015; ACTIS, 2015; OLIVEIRA et. al., 2013; ABNEDUR, 2013).

O padrão é semelhante ao papel dos investimentos chineses na infraestrutura africana, onde predominam linhas ferroviárias e rodoviárias simples, que se estendem do interior até portos voltados à exportação dessa produção específica. Na América Latina, em toda a costa do Pacífico – onde os países latino-americanos têm priorizado suas relações com a China –, empresas chinesas estão expandindo e modernizando diversos portos dessa mesma forma, sempre associando-os a um centro de mineração. (ABDENUR, 2013, p. 4)

As principais empresas chinesas envolvidas nesses projetos na América do Sul são: China Communication Construction Company (CCCC), China Overseas Shipping Company (COSCO), China Shipping, Hanjin, China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), China National Petroleum Corporation (CNPC), China CAMC Engineering, China Eryuan Engineering Group Co. Ltd. (CREEC) e China Railway Corporation. Os projetos são financiados por bancos e instituições financeiras, tal como o Banco de Desenvolvimento da China, o Banco de Construção da China e o EximBank chinês, que oferecem crédito para projetos de infraestrutura e industrialização (ABNEDUR, 2013).

A diplomacia tem sido a principal ferramenta utilizada pelos chineses para aumentar suas oportunidades de investimento na América do Sul. O país participa do Banco Interamericano de



Desenvolvimento (BID) e é observador da Organização dos Estados Americanos (OEA) e da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (CELAC). Em junho de 2012, a visita do então Primeiro Ministro Wen Jiabao à sede da CELAC (Santiago/Chile) marca esse novo momento de estreitamento das relações entre o país e a região, elevando ainda mais a sua dimensão. Em seu discurso, o Primeiro Ministro enfatizou a importância estratégica da região para a segurança alimentar da China, bem como destacou a necessidade de ampliar os interesses comuns e a cooperação para ganhos recíprocos<sup>6</sup> (PIRES & SANTILLÁN, 2014). Dessa forma, o Primeiro-Ministro reafirmava os princípios da diplomacia chinesa para a região, conformada pelo “Livro Branco sobre a Política da China para a América Latina e o Caribe” (CHINA, 2008). Em janeiro de 2015, na ocasião da I Reunião Ministerial do Foro CELAC-China, em Pequim, foi aprovado o “Plano de Cooperação CELAC-China (2015-2019)”. “O plano tem como maiores metas criar um comércio bilateral de US\$ 500 bilhões e uma remessa de investimentos diretos chineses à região de US\$ 250 bilhões até 2025” (BRASIL, 2015 in: GUIMARÃES & IVES, 2015). Desse montante de investimentos, US\$ 15 bilhões de dólares devem ser destinados à infraestrutura regional, além daqueles que já estavam em andamento à época (ABDENUR, 2013). Das 13 áreas temáticas de trabalho contidas no Plano, duas delas estão relacionadas à infraestrutura: Infraestrutura e Transporte (IV) e Energia e Recursos Naturais (V)<sup>7</sup>.

#### IV - Infraestrutura e transporte

- Fomentar a cooperação em transporte, portos, estradas e instalações de armazenamento, logística empresarial, tecnologias da informação e comunicação, banda larga, rádio e televisão, agricultura, energia e eletricidade, moradia e desenvolvimento urbano.
- Incentivar a empresas de ambas partes a participar dos projetos prioritários<sup>8</sup> destinados a favorecer a integração na América Latina e Caribe e a melhorar a conectividade entre China e os Estados membros da CELAC. (CEPAL, 2015, p. 74)

#### V - Energia e recursos naturais

- Pesquisa e desenvolvimento tecnológico no uso sustentável dos recursos naturais.
- Cooperação e inversão em eletricidade, incluindo a geração elétrica, a transmissão elétrica de alta e ultra-alta voltagem, o planejamento e desenvolvimento de recursos hídricos, a biomassa e a energia solar, geotérmica e eólica.
- Promover programas de capacitação para técnicos e especialistas em administração e desenvolvimento de energias renováveis. (CEPAL, 2015, p. 75)

Em maio de 2015, a visita do Primeiro Ministro Li Keqiang a Brasil, Chile, Colômbia e Peru teve como objetivo avançar com as metas do Plano CELAC-China. Além dos anúncios de participação em diversas obras de infraestrutura na América do Sul, pode-se afirmar que o principal resultado dessa visita foi o prosseguimento dos estudos e negociações acerca da Ferrovia Bioceânica entre Brasil e Peru na qual a China está investindo.

<sup>6</sup> Na ocasião dessa visita à América Latina, a parceria Brasil-China foi elevada à parceria estratégica de nível global. Além do Brasil, são parceiros estratégicos (não de nível global) Argentina, México, Peru e Venezuela (PIRES & SANTILLÁN, 2014).

<sup>7</sup> Ver mais em BRASIL (2015a).

<sup>8</sup> Em dezembro de 2014, o Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) estabeleceu 7 projetos prioritários à integração regional, com o custo estimado entre 12 e 14 bilhões de dólares: 1) Corredor rodoviário Caracas-Bogotá-Buenaventura-Quito; 2) Acesso nordeste ao Rio Amazonas; 3) Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá-Antofagasta; 4) Rotas de conexão entre Venezuela, Guiana e Suriname; 5) Melhoramento da navegabilidade dos rios da Bacia do Prata; 6) Conexão rodoviária Foz do Iguaçu-Ciudad del Este-Asunción-Clorinda; 7) Interconexão ferroviária Paraguai-Argentina-Uruguai. (CEPAL, 2015).

Desde 2014, os chineses sinalizaram o interesse em investir na América do Sul em uma ferrovia que interligasse os oceanos Atlântico e Pacífico. Essa iniciativa vai ao encontro da busca por criar alternativas ao Canal do Panamá, o qual atualmente representa a principal rota entre os dois oceanos, e muitas vezes encontra-se saturado. Dessa forma, o Canal da Nicarágua, que está sendo construído por empresas chinesas, é um exemplo desse fenômeno.

A Ferrovia Bioceânica, ou Ferrovia Transcontinental, é um ambicioso projeto de US\$ 10 bilhões de dólares que busca empreender uma interconexão Atlântico-Pacífico por praticamente 5 mil quilômetros, com duração prevista nove anos para a conclusão das obras (CESARIN, 2016; AMORA, 2016). Como pode ser visto no Mapa 1 abaixo, o projeto passa por Brasil e Peru.

Mapa 1: Trecho planejado para a Ferrovia Bioceânica<sup>9</sup>



Fonte: AMORA (2016).

Apesar da insistência do governo brasileiro, os chineses não pretendem investir no projeto como um todo, e sim, somente a partir de Campinorte/Goiás, conectando-se com a já existente Ferrovia Norte-Sul e terminando em Bayovar, ao norte do Peru<sup>10</sup>. Dessa forma, a intenção do Brasil de iniciar a ferrovia a partir do Porto de Açu/RJ não foi concretizada (MORAES, 2015). Em 2014, foi estabelecida uma comissão trilateral

<sup>9</sup> A e B: trechos incluídos no programa de concessões lançado pela presidente Dilma em 2012 (AMORA, 2016).

<sup>10</sup> Havia três traçados em estudo, cujas opções eram: Norte, Centro ou Sul do Peru. A do Norte se mostrou mais viável, mesmo sendo 600 quilômetros mais distante, devido à menor altitude. Nas outras, a ferrovia teria que enfrentar os 4 mil metros de elevação da Cordilheira dos Andes, o que encareceria o projeto (AMORA, 2016). Ainda assim, mantêm-se as controvérsias acerca dos impactos ambientais da Ferrovia, a qual pode passar por reservas indígenas e áreas protegidas no Peru (DAR, 2016). A empresa chinesa alega que serão utilizadas estruturas de pilares de alta elevação para minimizar o desmatamento. Além disso, no Acre, os estudos buscaram alternativas de caminhos que não passem por áreas indígenas e protegidas (AMORA, 2016).

Peru-China-Brasil para realizar os estudos de viabilidade técnica do projeto, a qual contratou a empresa China Railway Eryuan Engineering Group Co. (CREEC) para a sua realização. A projeção feita é de que, inicialmente, a Ferrovia tenha capacidade para transportar 23 milhões de toneladas, com previsão de aumento para 53 milhões em vinte e cinco anos. De acordo com Amora (2016, p. 1), “isso equivale a levar 37% da carga da região do Mato Grosso ao país vizinho”.

Apesar da insistência do governo brasileiro, os chineses não pretendem investir no projeto como um todo, e sim, somente a partir de Campinorte/Goiás, conectando-se com a já existente Ferrovia Norte-Sul. Dessa forma, a intenção do Brasil de iniciar a ferrovia a partir do Porto de Açu/RJ não foi concretizada (MORAES, 2015). Em 2014, foi estabelecida uma comissão trilateral Peru-China-Brasil para realizar os estudos de viabilidade do projeto, o qual deve ser divulgado em maio de 2016. Dessa forma, ainda não foi definido até qual porto peruano a ferrovia deve se conectar (BRASIL, 2015b).

Como já foi abordado, à China interessa a construção dessa ferrovia a fim de garantir o suprimento de commodities advindas da região, bem como facilitar sua inserção no mercado sul-americano. Ao Peru, a ferrovia serve aos seus objetivos de política externa, que busca estreitar as relações com os países do Pacífico. Além disso, é uma grande oportunidade de investimentos e aporte de recursos para a exploração de minérios. O Brasil, por sua vez, beneficia-se ainda mais dessa ferrovia devido à grande redução dos custos logísticos à exportação de soja e outros produtos agrícolas. Sabe-se que atualmente o modo rodoviário aumenta de forma significativa os custos econômicos e ambientais do transporte de carga. Portanto, o módulo ferroviário de exportação tornaria a produção do país muito mais competitiva (JAEGER, 2014b). Ademais, a própria integração regional sul-americana é incentivada, visto que a interconexão física é um dos principais pilares do processo, juntamente com economia, cultura, política e defesa (OLIVEIRA, 2012).

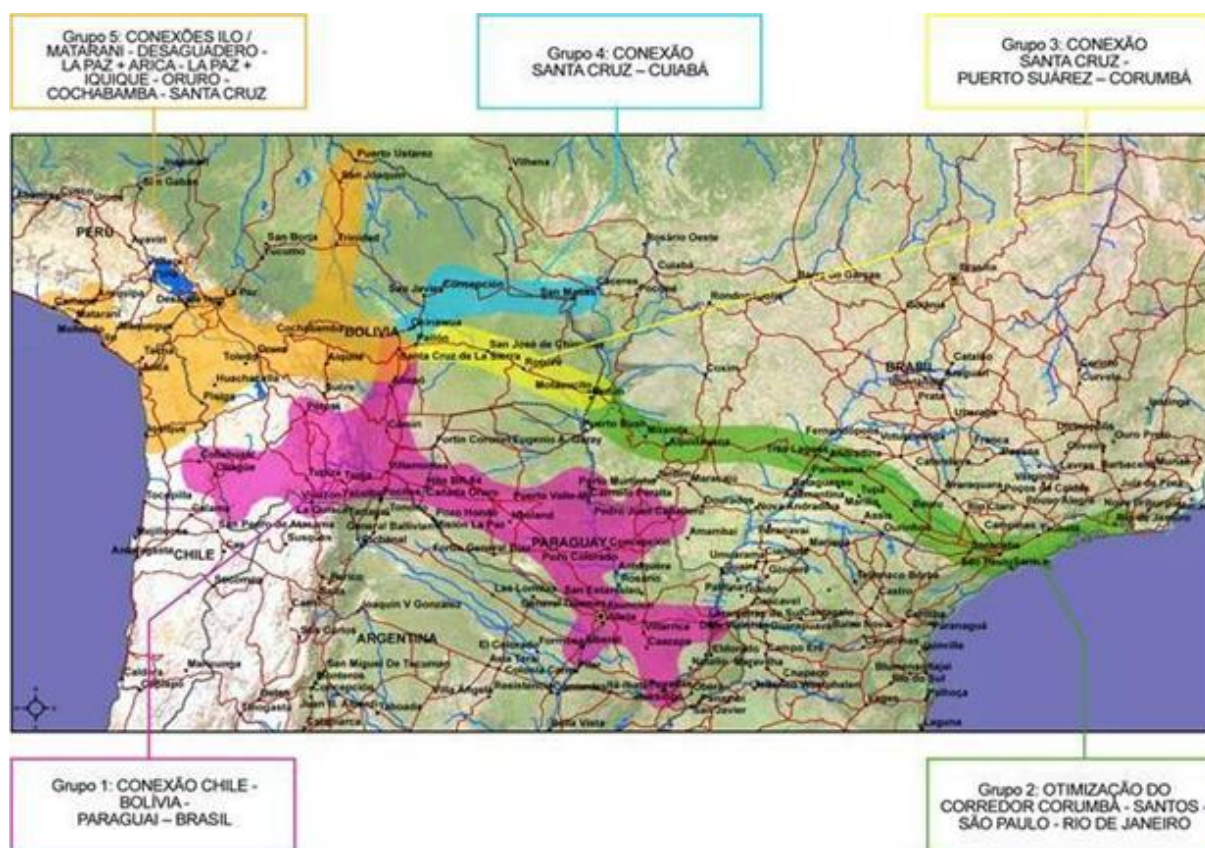
Uma das principais dificuldades do empreendimento se encontra em vencer as adversidades da Amazônia e da Cordilheira dos Andes com o mínimo de danos ao meio-ambiente. Dessa forma, o próprio custo previsto em US\$ 10 bilhões pode se elevar para US\$ 35 bilhões de acordo com o presidente boliviano Evo Morales, o que é bastante comum quando se trata de grandes obras de infraestrutura que visam se enquadrar nas políticas de desenvolvimento sustentável. Outro problema decorrente da ferrovia é o risco de se aprofundar a especialização da produção regional em bens primários, da mesma forma em que entrariam com mais facilidade os produtos industrializados chineses, agravando a assimetria entre América do Sul e China e aumentando a concorrência à produção industrial local.

Não obstante, a Ferrovia Bioceânica não representa uma inovação criada pelos chineses para a integração sul-americana. Como fato mais relevante nessa trajetória está a formação da Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no ano 2000 e a decorrente criação dos Eixos de Integração e Desenvolvimento, nos quais o Eixo Interoceânico Central (EIC) se insere como um dos dez eixos considerados prioritários à integração regional.

Como pode ser visto no Mapa 2 abaixo, o projeto também busca empreender uma conexão bioceânica no subcontinente. Contudo, diferentemente do atual projeto da Ferrovia Bioceânica, o EIC integra Bolívia, Paraguai e Chile, além de Brasil e Peru, envolvendo a construção e melhorias de rodovias,

ferrovias e portos. Quando elaborado, o projeto contava com a promessa de financiamento do BID, do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento), da CAF (Corporação Andina de Fomento) e, pela esfera privada, do FONPLATA (Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia de Prata), entre outros bancos e empresas (IIRSA 2010).

Mapa 2: Grupos de Projetos do Eixo Interoceânico Central



Fonte: IIRSA, 2010.

Mais do que representar vantagens para o escoamento de produtos da região para fora, o EIC contribui para a redução das assimetrias regionais, que é um dos objetivos centrais da integração sul-americana postulados pela UNASUL. Assim, auxilia no desenvolvimento de uma região que carece de acesso a bens fundamentais, possibilitando à Bolívia e ao Paraguai acesso aos mares, bem como ao desenvolvimento que grandes obras podem trazer a uma região desfavorecida (ROZAS & SANCHÉZ, 2004; JAEGER, 2014a).

Dessa forma, especialmente a exclusão da Bolívia do projeto da Ferrovia Bioceânica causou revolta à sua população. O Presidente Evo Morales chegou a afirmar que a atitude representou uma “jogada suja” por parte do Peru, visto que ambos os países assinaram o Protocolo de Ilo, que deveria conceder à Bolívia benefícios portuários e comerciais no sul peruano (PAREDES, 2014). Evo Morales afirmou, em 2014 em reunião com seus embaixadores, que caso a ferrovia passasse pela Bolívia teria um menor custo, seria mais

curta e com menor impacto ambiental<sup>11</sup>. Os motivos da não inclusão da Bolívia não foram claramente expostos por nenhuma das partes envolvidas no projeto, tendo apenas o Presidente peruano Ollanta Humala afirmado que é uma questão de interesse nacional.

Nesse sentido, a Ferrovia Bioceânica representa um caso-modelo da atuação chinesa na infraestrutura da América do Sul, marcada por desafios e oportunidades. Cabe somente aos países sul-americanos tomarem medidas para reduzir as possibilidades de aumento das vulnerabilidades e de danos à sua indústria. Ao Brasil, como principal economia da região, cabe liderar os esforços para que os ganhos do relacionamento da região com a China sejam de fato mútuos e que fortaleçam o processo de integração regional.

### **Desafios à integração regional e à liderança do Brasil**

Tendo em vista os objetivos da China na América do Sul (desenvolvimento interno; reconhecimento internacional; e inserção externa) e o padrão dos investimentos em infraestrutura na região (assegurar o abastecimento de commodities e fomentar o mercado para seus produtos industrializados), essa seção tem como objetivo realizar um balanço acerca das perspectivas à integração sul-americana a partir dos investimentos chineses na região. Nesse sentido, serão abordados os riscos e oportunidades que podem emergir desse relacionamento, bem como o papel do Brasil nesse processo.

Pode-se afirmar que o principal benefício à América do Sul que resulta dos investimentos chineses em infraestrutura é a promoção da integração física regional. Apesar de prováveis transformações políticas e econômicas no cenário regional, a principal característica da infraestrutura é a sua perenidade, sobrevivendo a mudanças na evolução do processo de integração. Dessa forma, em tempos de crise econômica e dificuldades em avançar no setor, é benéfico que a infraestrutura regional esteja sendo empreendida. Especialmente, pois, a infraestrutura representa um dos mais importantes pilares da integração regional, visto que é chave para o desenvolvimento. O acesso à infraestrutura (energia, transportes e comunicações) garante a produção agrícola e industrial, o comércio de bens e serviços, a presença do Estado, a cidadania, a segurança e a defesa de um país ou região. Quando integrada por diversos países, a infraestrutura tem o potencial de reduzir as assimetrias regionais, fortalecer a região, fomentar a cooperação econômica e cultural, bem como tornar a integração regional mais sustentável e duradoura, visto que a infraestrutura perdura a mudanças políticas e governamentais.

Ao contrário da maior parte das potências ocidentais, bem como o FMI e o Banco Mundial, a China não impõe condicionalidades políticas aos países nos quais investe e concede empréstimos. Dessa forma, percebe-se a atualidade dos Cinco Princípios da Coexistência Pacífica de Zhou Enlai, cujas premissas de reciprocidade podem ser consideradas as bases do padrão de relacionamento Sul-Sul. Portanto, os países sul-americanos devem aproveitar a oportunidade à integração regional para direcionar os investimentos

---

<sup>11</sup> Ver mais em: <http://noticias.r7.com/economia/ferrovia-bioceanica-entre-brasil-e-peru-seria-melhor-com-bolivia-diz-morales-19122014>.



chineses em infraestrutura para o desenvolvimento conjunto, racional e sustentável, desde que haja coordenação e vontade política para tanto.

O principal risco previsto no aprofundamento da relação China-América do Sul e das inversões na infraestrutura regional é a reprimarização e a desindustrialização das economias sul-americanas. Como já foi visto, o padrão dessas relações se baseia na exportação de commodities e produtos agrícolas à China (petróleo, soja, cobre, ferro, alimentos, insumos), e na importação de bens manufaturados e de maior conteúdo tecnológico por parte dos países sul-americanos (automóveis, celulares, computadores, vestuário, peças e componentes para a indústria) (CINTRA, 2013; CEPAL, 2015).

Desde os anos 1950, a região tem buscado o seu desenvolvimento através do incremento à industrialização como forma de superar o subdesenvolvimento e a dependência externa. Contudo, desde que a China se tornou o principal parceiro comercial da região, as tendências são de maiores dificuldades à indústria local nos países sul-americanos, devido à forte concorrência que os baratos produtos chineses impõem à produção regional. Além do comércio local, o próprio comércio intrarregional é afetado, tendo em vista que os produtos chineses geralmente têm um custo menor em relação aos dos vizinhos. Dessa forma, os projetos de infraestrutura nos quais a China investe tendem a aprofundar esse padrão de relacionamento, ainda que os ganhos possam ser direcionados à promoção da indústria nos países sul-americanos. Ademais, em termos securitários, uma região possuidora de tantos recursos estratégicos e de uma posição privilegiada na geopolítica internacional deve buscar a autonomia sobre sua infraestrutura, visto que é através dela que esses recursos são aproveitados e assegurados. Nesse sentido, outro risco à América do Sul é ter a sua infraestrutura estratégica subordinada ao centro de decisão de uma potência extrarregional, cujos objetivos no futuro podem se tornar imprevisíveis.

Não obstante, nesses investimentos, a China não segue simplesmente uma lógica de racionalidade de mercado, mas tem como prioridade assegurar o fornecimento de bens estratégicos para seu desenvolvimento, ainda que os ganhos sejam auferidos no longo prazo. Portanto, o grande alarde feito especialmente pela mídia, que vê na China um risco quase que imperialista para a região, não se prova verdadeiro. A China não tem um interesse expansionista na América do Sul. A realidade é que a região assistiu passivamente ao fechamento de uma importante janela de oportunidade para realizar a integração da infraestrutura regional nos anos 2000. Dessa forma, a conjuntura favorável para o maior fortalecimento e desenvolvimento conjunto na região deu lugar a um período de grandes debilidades e incertezas. A China, como importante investidor global, logo percebeu na região o espaço não ocupado para investimentos, especialmente em infraestrutura. Assim, além dos ganhos econômicos, o país garante o acesso a suprimentos fundamentais ao seu desenvolvimento interno, bem como a bens estratégicos, tal como petróleo, água potável e minérios. Outro grande problema é que essa infraestrutura construída pela China não necessariamente contribui à integração regional, podendo até mesmo aumentar as disparidades e os conflitos políticos no subcontinente (ABDENUR, 2013).



Devido à constante queda no crescimento do seu produto interno nos últimos anos<sup>12</sup>, a China tem diminuído a sua demanda por exportações. Em um contexto no qual o governo chinês temia que a desaceleração fosse ainda maior, foram tomadas diversas medidas de estímulo a partir de 2014. Ainda assim, espera-se que a economia continue se desacelerando e estabilize suas taxas de crescimento entre 6 e 7% até o final da década (CEPAL, 2015). Em 2012, a China alcançou o nível máximo de sua força de trabalho. Dessa forma, torna-se difícil manter uma taxa de crescimento de dois dígitos na medida em que avança o desenvolvimento, diminui a taxa de fecundidade e aumenta a urbanização, a escolaridade e a expectativa de vida. Além disso, com a modernização da indústria e o aumento da tecnologia, o país se torna menos atrativo para investimentos dos demais países industrializados, devido ao valor ascendente de sua mão de obra em comparação a outros países asiáticos.

Essa “nova normalidade” no crescimento chinês é caracterizada por menos ênfase no PIB como único indicador de progresso, maior oferta de serviços especializados, busca por maior consumo, redução na emissão de gases de efeito estufa e maior eficiência energética, bem como uma melhor distribuição de renda (CEPAL, 2015). Soma-se a isso a diminuição do crédito interno, especialmente no setor imobiliário, a fim de evitar uma bolha financeira no setor. Nesse sentido, visto que a China está crescendo abaixo do seu potencial para evitar uma crise de superprodução, a América do Sul assiste às suas exportações ao país apresentarem uma queda crescente, como pode ser visto na Tabela 1 abaixo.

Tabela 1: América do Sul (10 países) – exportações de bens à China, 2012-2014  
(Em milhões de dólares e porcentagens)

País	2012	2013	2014	Variación 2013-2014
Argentina	5 001	6 407	4 650	-27,4
Bolivia (Estado Plurinacional de)	316	320	434	35,6
Brasil	41 228	46 026	40 616	-11,8
Chile	18 098	19 090	18 438	-3,4
Colombia	3 343	5 104	5 617	10,1
Ecuador	392	569	502	-11,8
Paraguay	42	57	48	-16,0
Perú	7 849	7 331	6 968	-5,0
Uruguay	796	1 290	1 219	-5,5
Venezuela (República Bolivariana de)	14 101	11 587	10 324	-10,9
<b>Total</b>	<b>91 166</b>	<b>97 781</b>	<b>88 816</b>	<b>-9,2</b>

Fonte: elaboração própria a partir dos dados de CEPAL (2015).

Entretanto, a queda nas importações da Europa devido à crise econômica afeta muito mais ao mundo e à América do Sul, pois os europeus são responsáveis por um terço das importações mundiais.

<sup>12</sup> O PIB da China cresceu 9,3% em 2011, 7,8% em 2012 e em 2013, 7,4% em 2014 e 6,9% em 2015, uma grande diferença em relação ao período 2001-2010, no qual o país cresceu na média 10,5% ao ano (CEPAL, 2015).

Assim, a América do Sul exporta menos para a União Europeia e também menos para EUA e China, visto que esses países diminuem a demanda por matérias-primas para produtos exportados à Europa (CEPAL, 2015).

Nesse sentido, o aporte de inversões chinesas à infraestrutura na América do Sul apresenta mais um importante benefício, visto que desenvolve a região mesmo com perspectivas de diminuição na intensidade das relações comerciais com o país. Além disso, tal fato também é indicador de que a política externa chinesa se move visando o longo prazo, bem como persegue seus princípios de cooperação internacional. No entanto, a América do Sul precisa estar preparada para a possibilidade de aumento das dificuldades no cenário econômico. A busca por autonomia deve ser o objetivo norteador para que o subcontinente supere os desafios vigentes. Nesse sentido, a integração regional apresenta-se como a melhor alternativa para o seu fortalecimento conjunto.

Para o Brasil, em especial, surgem desafios complexos quanto à presença chinesa em sua região. Em primeiro lugar, em termos de valor absoluto no comércio, o país sofre com a concorrência dos produtos chineses nos países vizinhos, visto que costumava ser o principal exportador de bens industrializados para muitos deles. Entretanto, China e Brasil conformam atualmente uma importante parceria estratégica no âmbito político e econômico mundial, que tem no Grupo BRICS seu mais relevante espaço para iniciativas conjuntas. Na América do Sul, como já foi abordado, o país vem perdendo espaço de liderança e de investimentos na infraestrutura regional. As razões para tal são diversas, sendo basicamente constituídas 1) pela crise política interna a qual o Brasil passa; 2) pelos efeitos duradouros da crise econômica mundial; e 3) no aumento do conservadorismo em toda a região, que é acompanhada pelo fim do ciclo progressista sul-americano. Dessa forma, atualmente falta ao Brasil a vontade política e as condições econômicas para investir na integração regional sul-americana. Para que seja possível enfrentar as potenciais adversidades que emergem do relacionamento entre China e América do Sul, o Brasil deve reassumir sua posição de liderança a favor do desenvolvimento regional conjunto. Para reverter esse processo no curto prazo, o país deve retomar seu engajamento político com os países vizinhos e trabalhar lado-a-lado aos chineses para garantir que os investimentos sejam proveitosos ao futuro da região.

### **Considerações Finais**

Desse modo, observa-se que a ampliação da inserção chinesa na América do Sul é um processo cujas dinâmicas geram efeitos em três esferas. Primeiro, impactam o ambiente econômico regional. Os níveis crescentes de investimentos exercem influência direta sobre o mercado de commodities, a geração de emprego e renda na região e afeta diretamente o desempenho econômico dos países sul-americanos. Assim, se por um lado abrem espaço para o aumento de ganhos por parte dos países do subcontinente; por outro, podem aprofundar a perspectiva dependente das economias sul-americanas. Em uma segunda esfera, impactam sobre o projeto de liderança regional do Brasil. Afinal, o Brasil se propôs a atuar como paymaster do processo de integração, com a atuação destacada do BNDES e das empreiteiras brasileiras, e ao delegar à China essa condição, vê comprometido seu papel de líder e promotor da integração regional. Nesse sentido, as obras de infraestrutura eram um vetor importante desse modelo de liderança. Tendo esse panorama em

vista, observa-se que há impactos sobre a polarização regional. Nesse sentido, existe uma tendência de segmentação do processo de integração regional, centrado em modelos distintos e opostos: o modelo UNASUL-Mercosul e o Modelo Aliança do Pacífico.

Cabe destacar que a compreensão da ampliação dos investimentos chineses na região enquadra-se no entendimento das mudanças na conjuntura internacional. Desde a eclosão da crise financeira de 2007-8, percebe-se que o panorama que marcava boa parte da primeira década do século XXI – a ascensão de potências emergentes (Brasil, China, Rússia, Índia, dentre outras), crescimento econômico mundial positivo – entra em crise. É, nesse contexto, que a pressão sistêmica sobre as potências regionais, como o Brasil, amplia-se. Desse modo, a avaliação dos efeitos do aumento da presença chinesa na América relaciona-se diretamente com avaliação sobre a condição do Brasil em sustentar seus objetivos de integração regional, de manter sua trajetória de afirmação no cenário regional.

## REFERÊNCIAS

- ABDENUR, A. E. **A China na América Latina: investimento em infraestrutura portuária**. International Centre for Trade and Sustainable Development. 28/03/2013. Disponível em: <<http://www.ictsd.org/bridges-news/pontes/news/a-china-na-am%C3%A9rica-latina-investimento-em-infraestrutura-portu%C3%A1ria>>. Acesso em: 10/04/2016.
- ACTIS, E. *De Brasília a Pekín*. **La Nación**. 10/02/2015. Disponível em <<http://www.lanacion.com.ar/1767048-de-brasilia-a-pekin>>. Acesso em 14/04/2016.
- AMORA, D. *Ferrovias Bioceânica, para ligar o Brasil ao Pacífico, é viável, indica estudo*. **Folha de S. Paulo**, 11/07/2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/07/1790571-ferrovia-bioceanica-para-ligar-o-brasil-ao-pacifico-e-viavel-indica-estudo.shtml#article-aside>>. Acesso em: 01/08/2016.
- BRASIL, República Federativa do. Ministério das Relações Exteriores/Itamaraty. **Documentos aprovados na I Reunião dos Ministros das Relações Exteriores do Foro CELAC-China - Pequim, 8 e 9 de janeiro de 2015**. 2015a. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/6743-documentos-aprovados-na-i-reuniao-dos-ministros-das-relacoes-exteriores-do-foro-celac-china-pequim-8-e-9-de-janeiro-de-2015#china>>. Acesso em: 12/04/2016.
- BRASIL, República Federativa do. Ministério das Relações Exteriores/Itamaraty. **Memorandum de Entendimiento entre el Ministerio de Transporte de la República Federativa de Brasil, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de la República Popular China y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú sobre la Conducción Conjunta de los Estudios Básicos de Viabilidad para la Conexión Ferroviaria Bioceánica**. Brasília, 2015b.
- BRITES, P. V. P.; JAEGER, B. C. *A criação do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura e os Desafios à Governança Financeira Global*. **Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v.7, n.33-34, p.89-103, dez. 2015/mar. 2016.
- BRITES, P. V. P.; JAEGER, Bruna C. **Infraestrutura na República Popular da China: impactos sobre a Defesa e a Segurança nacional e regional**. 1º Seminário Internacional de Ciência Política, UFRGS, 2015.
- CHAN, S. *An Odd Thing Happened on the Way to Balancing: East Asian States' Reactions to China's Rise*. **International Studies Review**, Vol. 12, No. 3, p. 387–412, Sep. 2010.

- CHINA, República Popular da. China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean (2008). Disponível em: <[http://www.gov.cn/english/official/2008-11/05/content\\_1140347.htm](http://www.gov.cn/english/official/2008-11/05/content_1140347.htm)>. Acessado em 10/04/2016.
- CHINA, República Popular da. **White Paper on China's Peaceful Development**. 2011. Disponível em: <<http://in.chineseembassy.org/eng/zt/peaceful/t855717.htm>>. Acesso em: 15/04/2016.
- CINTRA, M. R. V. P. **A Presença da China na América Latina no Século XXI: suas estratégias e o impacto dessa relação para países e setores específicos**. Dissertação de Mestrado em Economia Política Internacional, PEPI-UFRJ, 2013.
- CEPAL [Comisión Económica para América Latina y el Caribe]. **América Latina y el Caribe y China: hacia una nueva era de cooperación económica**. Santiago-Chile: Naciones Unidas, mayo de 2015.
- COSTA, D. (org.). **América do Sul: integração e infraestrutura**. Rio de Janeiro: Capax Dei, 2011.
- DAR [Derecho, Ambiente y Recursos Naturales]. *Four out of five possible routes of the Peru – Brazil Bioceanic Railroad goes through natural protected areas or indigenous reservations*. **Dar Opina**, 15/08/2016. Disponível em: <<http://www.dar.org.pe/noticias/for-out-of-five-possible-routes-of-the-peru-brazil-bioceanic-railroad-goes-through-natural-protected-areas-or-indigenous-reservations/>>. Acesso em: 20/08/2016.
- EUA [Estados Unidos da América]. US State Department. Deputy Secretary of State Robert B. Zoellick. **Whither China: from membership to responsibility? Remarks to National Committee on U.S.-China Relations**. New York, September 21, 2005. Disponível em: <<http://2001-2009.state.gov/s/d/former/zoellick/rem/53682.htm>>. Acesso em: 10 ago. 2015.
- FERCHEN, M. *As Relações entre China e América Latina: impactos de curta ou longa duração?* **Revista de Sociologia Política**. Curitiba, v. 19, n. suplementar, p. 105-130, nov. 2011.
- GUIMARÃES, B. G.; IVES, D. *América do Sul, China e os novos meios da integração (inter) regional*. **Mundorama**, 08/09/2015. Disponível em: <<http://www.mundorama.net/2015/09/08/america-do-sul-china-e-os-novos-meios-da-integracao-inter-regional-por-bruno-gomes-guimaraes-e-diogo-ives/>>. Acesso em: 13/04/2016.
- IIRSA [Iniciativa Para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana]. **Carteira de projetos 2010: Planejamento Territorial Indicativo**. 2010. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos20PDF/lb10\\_carteira\\_de\\_projetos\\_iirsa\\_2010\\_portugues.pdf](http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos20PDF/lb10_carteira_de_projetos_iirsa_2010_portugues.pdf)>. Acesso em: 25/03/2016.
- JAEGER, B. C. **[Integração infraestrutural sul-americana: impactos sobre a estratégia e a geopolítica regional](#)**. Trabalho de Conclusão em Relações Internacionais - UFRGS, 2014a.
- JAEGER, B. C. **Integração Regional através do Eixo Hidroviário Sul-Americano: desenvolvimento, soberania e inserção internacional do Brasil**. V Encontro Estudantil Regional de Relações Internacionais (EERRI), Santa Cruz do Sul, 2014b.
- JENKINS, R.; PETERS, E. D. (eds.). **China and Latin America: economic relations in the twenty-first century**. Bonn, Mexiko City: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE), Center for Chinese-Mexican Studies (CECHIMEX), 2009.
- KISSINGER, H. **On China**. New York: Pengouin Group, 2011.
- MOREIRA, A. *China 'troca' infraestrutura por grãos na América do Sul*. **Valor Econômico**, 13/02/2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/2527526/china-troca-infraestrutura-por-graos-na-america-do-sul>>. Acesso em: 10/04/2016.
- CESARIN, S. A presença chinesa na América do Sul e os desafios para a região. **Gente & Mercado**. 08/04/2016. Disponível em:

<<http://www.gentemercado.com.br/apresencachinesanaamericadosuleosdesafiosparaaregiao/>>.  
Acesso em: 16/04/2016.

OLIVEIRA, L. K. de; BRITES, P. V. P.; JAEGER, B. C. *O Leilão de Libra, a geopolítica do Pré-Sal e as perspectivas para a inserção internacional do Brasil*. **Mundorama**, 12/11/2013. Disponível em: <<http://www.mundorama.net/2013/11/12/o-leilao-de-libra-a-geopolitica-do-pre-sal-e-as-perspectivas-para-a-insercao-internacional-do-brasil-por-lucas-kerr-de-oliveira-pedro-vinicius-pereira-brites-e-bruna-coelho-jaeger/>>. Acesso em: 29/03/2016.

OLIVEIRA, L. K. de. **Energia como Recurso de Poder na Política Internacional: geopolítica, estratégia e o papel do Centro de Decisão Energética**. Tese de Doutorado em Ciência Política - UFRGS, 2012.

PAREDES, J. *Evo ve 'jugada sucia' de Perú en el proyecto del tren bioceánico*. **La Razón**, 20/10/2014. Disponível em: <[http://www.la-razon.com/economia/Evo-jugada-Peru-proyecto-bioceanico\\_0\\_2147185297.html](http://www.la-razon.com/economia/Evo-jugada-Peru-proyecto-bioceanico_0_2147185297.html)>. Acesso em: 16/04/2016.

PINI, A. M. **A crescente presença chinesa na América Latina: desafios ao Brasil**. V Encontro Nacional da ABRI, Belo Horizonte, 2015.

PIRES, M. C.; SANTILLÁN, G. E. *Reflexões sobre a relação China e América Latina*. **Anuario de Integración** n. 10, ano 2014.

ROBERTS, J. A. G. **História da China**. Lisboa: Texto e Grafia, 2012.

ROZAS, P.; SANCHÉZ, R. J. "Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual". In: **CEPAL Serie 75**. CEPAL, 2004

SILVA, A. M. M. da. **A Ascensão da China e os seus Impactos para o Leste Asiático**. Dissertação de Mestrado em Estudos Estratégicos Internacionais – PPGEEI-UFRGS, 2015.

VADELL, J.; RAMOS, L.; NEVES, P. *The international implications of the Chinese model of development in the Global South: Asian Consensus as a network power*. **Rev. Bras. Polít. Int.** 57 (special edition): 91-107 [2014].

VADELL, J. *The international implications of the Chinese model of development in the Global South: Asian Consensus as a network power*. **Rev. Sociol. Polít.** Curitiba, v. 19, n. suplementar, p. 57-79, nov. 2011.

VISENTINI, P. G. F.; PEREIRA, A. D.; MARTINS, J. M.; RIBEIRO, L. D.; GRÖHMANN, L. G. **Revoluções e Regimes Marxistas: rupturas, experiências e impacto internacional**. Porto Alegre: Leitura XXI/NERINT, 2013.

VISENTINI, P. G. F. **As Relações Diplomáticas da Ásia: articulações regionais e afirmação mundial (uma perspectiva brasileira)**. Belo Horizonte Fino Traço, 2011.

ZHENG, B. **China's Peaceful Rise: Speeches of Zheng Bijian 1997-2005**. Washington D.C.: Brookings, 2005.

ZHOU, S. **Changes in the Official Ideology in Contemporary China**. Griffith Asia Institute Regional Outlook Paper No. 29, 2011.

Recebido em 28 de junho de 2016.  
Aprovado em 29 de setembro de 2016.

## RESUMO

O artigo objetiva analisar os investimentos chineses em infraestrutura na América do Sul. Analisa-se esse padrão de relacionamento China-América do Sul, os impactos à integração sul-americana e ao Brasil como líder regional. Realiza-se um panorama dos objetivos chineses na região e os principais projetos de infraestrutura cujos investimentos chineses são majoritários. Conclui-se que a América do Sul deve empreender a integração regional para que possa se fortalecer frente às potenciais adversidades do seu relacionamento com a China, evitando a desindustrialização.

**Palavras-chave:** China; América do Sul; Integração Regional;

## ABSTRACT

The article aims to analyze the Chinese infrastructure investments in South America. It is analyzed this pattern of South China-America relationship, the impact on South American integration and on Brazil as a regional leader. It is realized an overview of the Chinese objectives in the region and the main infrastructure projects which Chinese investments are a majority. The conclusion is that South America must engage regional integration in order to strengthen itself against the potential adversities from its relationship with China, avoiding de-industrialization.

**Key-words:** China; South America; Regional Integration;