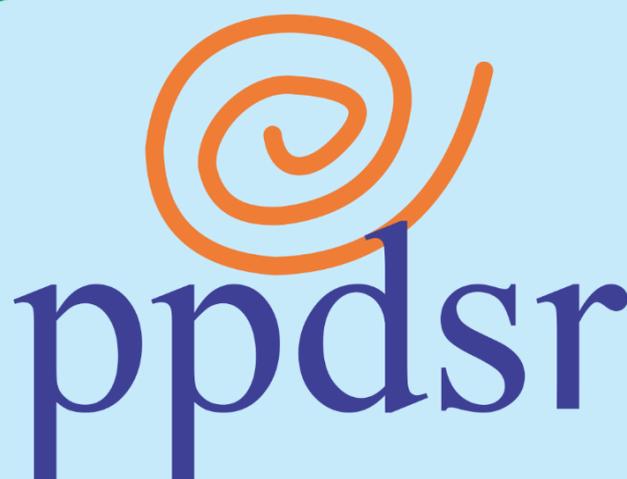


# UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO

Centro de Ciências Sociais Aplicadas



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO  
EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL

MESTRADO

**IGOR FERREIRA FÓSCOLO**

**CHINA: SOCIALISMO, ABERTURA ECONÔMICA e  
INTERAÇÕES GLOBAIS-LOCAIS O fluxo de  
*commodities* do Porto do Itaqui (MA) para a China**

**São Luís**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
SOCIOESPACIAL E REGIONAL**

**IGOR FERREIRA FÓSCOLO**

**CHINA: SOCIALISMO, ABERTURA ECONÔMICA e INTERAÇÕES  
GLOBAIS-LOCAIS**

O fluxo de *commodities* do Porto do Itaqui (MA) para a China

São Luís

2024

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO**  
**SOCIOESPACIAL E REGIONAL**

**IGOR FERREIRA FÓSCOLO**

**CHINA: SOCIALISMO, ABERTURA ECONÔMICA e INTERAÇÕES**  
**GLOBAIS-LOCAIS**

O fluxo de *commodities* do Porto do Itaqui (MA) para a China

Dissertação de mestrado apresentada como requisito para obtenção do grau de mestre no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Orientadora: Profa. Dra. Zulene Muniz Barbosa

São Luís

2024

Fóscolo, Igor Ferreira.

China: socialismo, abertura econômica e interações globais - o fluxo de commodities do Porto do Itaqui (MA) para a China/ Igor Ferreira Fóscolo. – São Luís(MA), 2024.

97p.

Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.) Universidade Estadual do Maranhão - UEMA, 2024.

Orientadora : Profa. Dra. Zulene Muniz Barbosa.

1. Desenvolvimento Regional. 2.Comércio Internacional. 3. Porto do Itaqui I.Título.

CDU: 339.52 (529)(812.1)

**Elaborado por Luciana de Araújo - CRB 13/445**

**IGOR FÓSCOLO**

**CHINA: SOCIALISMO, ABERTURA ECONÔMICA e INTERAÇÕES  
GLOBAIS-LOCAIS**

O fluxo de *commodities* do Porto do Itaqui (MA) para a China

**BANCA EXAMINADORA**

Documento assinado digitalmente  
 **ANTONIO JOSE DE ARAUJO FERREIRA**  
Data: 12/07/2024 11:52:56-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

**Prof. Dr. Antônio José Araújo Ferreira – Examinador externo (UFMA)**

Documento assinado digitalmente  
 **SABRINA MIRANDA ARECO**  
Data: 16/07/2024 17:00:29-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

**Profa. Dra. Sabrina Miranda Areco – Examinador(a) interno (UEMA)**

Documento assinado digitalmente  
 **ZULENE MUNIZ BARBOSA**  
Data: 18/07/2024 21:30:50-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

**Profa. Dra. Zulene Muniz Barbosa (Orientadora)**



## RESUMO

Em 2009, a China se tornou o principal parceiro comercial do Brasil, no qual o minério de ferro e a soja estão entre os principais produtos nacionais exportados via Porto do Itaqui (MA). Uma projeção histórica sobre a evolução da infraestrutura portuária indica que o referido porto foi inicialmente construído para atender à demanda de exportação de minério de ferro e paulatinamente ampliado entre as décadas de 1980 e 2010 para atender à demanda do mercado internacional cada vez maior por *commodities*. Esse fluxo de exportação por meio do Itaqui reflete o peso comercial da China nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, suscitando reflexões acerca da relação entre o local, o regional e o global. Nesse contexto, esta pesquisa analisa o fluxo comercial de *commodities* entre Brasil e China por meio do Porto do Itaqui, considerando que o comércio entre os dois países aumentou substancialmente na última década, quando a China se projeta na economia globalizada. Foram incorporados aspectos relativos à vertente marxista da Teoria da Dependência para a melhor conceituação, caracterização e análise acerca da relação comercial entre Brasil e China pautada no fluxo de *commodities* que trazem apontamentos relevantes no âmbito da integração de economias periféricas ao mercado mundial e ao intercâmbio desigual. Nesse sentido, nossa hipótese sugere que a caracterização da presença chinesa nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, levando em consideração um cenário de permanência ou mesmo de aumento, pode contribuir para a melhor caracterização das implicações dessa presença via fluxo de *commodities*, notadamente na região da Amazônia Legal, que inclui o estado do Maranhão. O trabalho conclui que a relação econômica entre Brasil e China, através da exportação de *commodities* via Porto do Itaqui, reforça a posição do primeiro como país exportador desse segmento, sem, no entanto, significar implicações reais para o processo de desenvolvimento regional do Maranhão, que perpetua uma dinâmica secular de região produtora de itens agrícolas.

Palavras-chave: Desenvolvimento Regional; Comércio Internacional; China; Porto do Itaqui.

## **ABSTRACT**

In 2009, China has become Brazil's main trading partner, and iron-ore and soy are among the main Brazilian products exported through Itaqui's harbour. A historical projection of the evolution of the Itaqui's infrastructure indicates that the Itaqui's harbor was initially built to meet the demand for iron-ore exports, gradually expanded between the 1980s and 2010s to meet the growing international market demand for commodities. This flow of exports through Itaqui reflects China's commercial weight in the North and Northeast of Brazil, prompting reflections on the relationship between the local, regional and global. In this context, the research analyzes the flow of commodities between Brazil and China through Itaqui's harbour, considering that trade between the two countries has increased substantially in the last decade, when China has projected itself into the globalized economy. We incorporated aspects of Marxist dependency theory in order to better conceptualize, characterize and analyse the trade relationship between Brazil and China based on the flow of commodities, which provides relevant insights into the integration of peripheral economies into the world market and unequal exchange. In this sense, our hypothesis suggests that the characterization of the Chinese presence in the region, taking into account a scenario of permanence or even increase, can contribute to a better characterization of the implications of China's presence through the flow of commodities in the North/Northeast region of Brazil, especially in the Legal Amazon region, which includes the state of Maranhão. The paper concludes that the economic relationship between Brazil and China through the export of commodities through the Itaqui's harbor reinforces Brazil's prominent position as a commodities exporter, without, however, having any real implications for Maranhão's regional development process, which perpetuates the centuries-old dynamic of a region producing agricultural products.

Keywords: Regional Development; International Trade; China; Itaqui's harbour.

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

Figura 1 - Complexo Portuário do Itaqui

Figura 2 - Rota da Seda Ancestral

Figura 3 - Estrada de Ferro Carajás (EFC)

Figura 4 - Hinterlândia do Complexo Portuário do Itaqui

Figura 5 - Fluxograma da projeção de demanda de cargas

Figura 6 - Projeção de demanda de exportação de soja vs. Evolução do PIB

Figura 7 - Projeção de demanda de exportação de minério de ferro vs. Evolução do PIB

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 - Objetivos das reformas econômicas chinesas

Tabela 2 - Adesão de países da América Latina e Carina à Nova Rota da Seda

Tabela 3 - Histórico de fluxo comercial Brasil e China (2000-2015)

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 - Número de adesões à Nova Rota da Seda entre 2013-2023

Gráfico 2 - Total de memorandos de entendimento com a China no âmbito da Nova Rota da Seda divulgados oficialmente

Gráfico 3 - Fluxo de exportação do Brasil para a China (2000-2015)

Gráfico 4 - Fluxo de importação da China para o Brasil (2000-2015)

Gráfico 5 - Exportações do Maranhão para a China (série histórica)

## **LISTA DE SIGLAS**

PCCh - Partido Comunista da China

RDC - República Democrática da China

OMC - Organização Mundial do Comércio

Mercosul - Mercado Comum do Sul

Unasul - União das Nações Sul-Americanas

Celac - Comunidade dos Estados Latino-Americanos e Caribenhos

IDE - Investimento Direto Externo

RMB - Renminbi

GATT - Acordo Geral de Tarifas e Comércio

Tegram - Terminal de Grãos do Maranhão

PGC - Programa Grande Carajás

EFC - Estrada de Ferro Carajás

Emap - Empresa Maranhense de Administração Portuária

FTL - Ferrovia Transnordestina Logística

FMI – Fundo Monetário Internacional

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

## **AGRADECIMENTOS**

Esta pesquisa é resultado de um esforço que, embora tenha se iniciado pelo interesse em estudar e compreender o Maranhão no contexto geopolítico contemporâneo, não seria possível sem a partilha, o companheirismo, a dedicação e as incontáveis horas de orientações, reflexões e diálogo com muitas pessoas que me acompanharam nessa trajetória.

Em primeiro lugar, agradeço à professora Dra. Zulene Muniz Barbosa por tanto carinho, generosidade e todos os momentos de orientação que certamente me fizeram crescer pessoal e academicamente. Além disso, sua experiência profissional e seu interesse de pesquisa foram extremamente relevantes para contribuir com este estudo. Sua produção acadêmica é, efetivamente, uma referência nacional para o estudo sobre a dinâmica social e o contexto político do Maranhão na contemporaneidade. E, por meio da professora Zulene, estendo meus sinceros agradecimentos ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão, por ter tido a oportunidade, enquanto discente, de estar em contato com professores e colegas do Programa que muito contribuíram das mais diversas formas através das disciplinas lecionadas, indicações bibliográficas, opiniões e análises trocadas durante os últimos dois anos.

Gostaria de agradecer à banca examinadora, composta pelos professores Dr. Antônio José de Araújo Ferreira, Dra. Célia Maria da Motta e Dra. Sabrina Miranda Areco, pela gentileza dos docentes de aceitarem o convite e pela contribuição que foram devidamente incorporadas à pesquisa, qualificando-a ainda mais.

Agradeço ao professor Dr. Guillermo Alfredo Johnson, do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão, em que tive a oportunidade de cursar uma disciplina enquanto aluno especial e, nela, muito além de seu exímio conhecimento sobre América Latina, tive a oportunidade de dialogar com o professor Guillermo a respeito da minha

proposta de pesquisa. Recebi muitos conselhos e orientações generosas que auxiliaram muito minha trajetória como pesquisador.

Em minha vida tenho a sorte de carregar como principal bagagem a memória e o ensinamento de pessoas que cruzaram meu caminho e deixaram ou ainda deixam contribuições determinantes. Por isso, agradeço fraterna e profundamente à professora Dra. Alana Gandra Lima de Moura, do curso de Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Maranhão, e mãe da minha filha. Desde o início, seu companheirismo, seu carinho, sua dedicação e a profunda relação de reciprocidade foram determinantes para que eu fizesse minha inscrição para o Programa de mestrado. Assim como todas as trocas, dicas e opiniões que compartilhamos ao longo dessa trajetória foram de suma importância para minha pesquisa e para o resultado final.

Estendo também meu mais sincero agradecimento ao saudoso e eterno professor Dr. Emanuel Gomes de Moura, do Departamento de Engenharia Agrícola do Centro de Ciências Agrárias da Universidade Estadual do Maranhão. Além de um professor e pesquisador dedicado a contribuir para o avanço da ciência e tecnologia no Maranhão, o professor Emanuel acreditava que o cuidado com a terra será sempre mais importante do que o interesse pelo capital. Da mesma forma, acredito que o interesse por um desenvolvimento socioeconômico pautado pela justiça social deverá continuamente estar à frente de interesses econômicos. Em resumo, esta pesquisa busca dar um pequeno passo nessa direção.

## SUMÁRIO

|  |    |
|--|----|
| APRESENTAÇÃO .....   | 14 |
| CAPÍTULO I: O SOCIALISMO CHINÊS E A ABERTURA ECONÔMICA .....   | 25 |
| 1. A formação econômico-social da China pré-revolução de 1949 .....  | 25 |
| 2. As características do socialismo chinês.....  | 27 |
| 3. Reforma e abertura econômica de 1978.....   | 31 |
| 3.1 A ascensão do Renmimbi e a projeção da China no Sistema Internacional.....   | 34 |
| 4. A entrada da China na Organização Mundial do Comércio .....   | 37 |
| CAPÍTULO II: INSERÇÃO DA CHINA NA AMÉRICA LATINA .....   | 40 |
| 1. O Consenso de Washington e o Consenso Asiático.....   | 40 |
| 1.1 As disputas geopolíticas globais e a Nova Rota da Seda chinesa .....   | 47 |
| 2. A China como principal parceiro comercial do Brasil no século XXI.....  | 56 |
| CAPÍTULO III: O MARANHÃO, O PORTO DO ITAQUI E A DINÂMICA DOS FLUXOS<br>COMERCIAIS: interações entre o global e o local ..... | 65 |
| 1. O Maranhão e a dinâmica da modernização conservadora .....  | 65 |
| 1.1 O Programa Grande Carajás .....  | 67 |
| 2. Caracterização do Complexo Portuário do Itaqui.....   | 72 |
| 2.1. Operações Portuárias .....  | 78 |
| 3. Interação Porto - Cidade e a dinâmica entre o local e o global .....  | 83 |
| CONSIDERAÇÕES GERAIS .....   | 87 |
| BIBLIOGRAFIA.....  | 93 |

## APRESENTAÇÃO

Esta dissertação analisa o fluxo comercial de *commodities* entre Brasil e China por meio do Porto do Itaqui, no estado do Maranhão. O objetivo central do estudo é examinar a relação entre o global e o local expressa pela dinâmica de reorganização mundial dos espaços produtivos influenciada pela presença cada vez maior do gigante asiático no comércio internacional. É importante considerar que o comércio entre os dois países aumentou, substancialmente, na última década, com a China se projetando na economia globalizada.

Adota-se, neste trabalho, a abordagem de Ruy Mauro Marini (2000), que oferece bases conceituais relacionadas ao processo de desenvolvimento do capitalismo dependente brasileiro, assim como auxilia na compreensão sobre a posição de economias dependentes na dinâmica do comércio internacional, tendo como referência o conceito de superexploração do trabalho. Dialoga-se também com outros teóricos marxistas e com o campo mais amplo das ciências sociais, sobre a inserção da China na dinâmica geopolítica global e sua presença na América Latina, com especial ênfase para o Brasil e o Maranhão.

Na primeira década do século XXI, o Brasil experimentou o que foi conhecido como *boom das commodities*, período com forte alta dos preços de matérias-primas como alimentos, petróleo e recursos energéticos, somado à crescente demanda de economias emergentes. Esse cenário regional conecta-se a uma mudança na conjuntura econômica global, impulsionada pela ampliação da participação da China no comércio internacional, a partir de sua entrada na Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2001.

De acordo com dados da OMC, atualmente a China é a maior exportadora de mercadorias com alcance de seus produtos em todos os continentes do planeta. As importações chinesas cresceram 7% em 2013, alcançando o montante de US\$ 1,95 trilhão, o que representou 10,3% de todas as importações realizadas globalmente no período (OMC, 2014). A sua relevância cada vez maior para o comércio internacional produz impactos significativos para o sistema econômico global ao descentralizar dos Estados Unidos e da Europa o

epicentro econômico, redirecionando-o paulatinamente para o continente asiático.

Conforme analisa Jabbour (2021), a capacidade da China em produzir respostas rápidas frente às principais questões globais vem contribuindo para sedimentar o país asiático como um dos principais atores da geopolítica internacional, criando condições para a consolidação do seu papel como potência global. Por outro lado, um dos principais aspectos dessa projeção é justamente o aumento de suas relações comerciais, impulsionando a presença de muitos países no comércio internacional, principalmente economias exportadoras de produtos primários. É consenso entre os autores que estudam a geopolítica internacional de que a entrada do gigante asiático na OMC, em 2001, contribuiu para ampliar o acesso do Estado chinês, nomeadamente, no Sul global.

É importante sublinhar que a expansão econômica da China e o aumento de sua influência na geopolítica global retomam um processo iniciado em 1978 pelo Partido Comunista Chinês (PCCh), com a implementação de reformas econômicas que visavam à modernização de setores produtivos, nomeadamente, à qualificação da mão de obra interna e a políticas para atração de Investimento Externo Direto em setores rurais e urbanos. A presença do Estado representado pelo PCCh na coordenação do planejamento estratégico e de desenvolvimento do país, associada a uma vigorosa abertura econômica e orientada pelos interesses estratégicos de desenvolvimento, criou condições para a projeção da China como potência regional na Ásia nos anos 1990 e sua rápida expansão global no início do século XXI.

Vale destacar que, a partir dos anos 2000, países da América Latina como Argentina, Venezuela, Bolívia e Equador romperam com a programática neoliberal, elegendo líderes progressistas que consolidaram vitórias eleitorais, fazendo um giro à esquerda e à centro-esquerda e voltando-se para o fortalecimento das relações políticas e econômicas orientadas para a integração regional. Blocos de cooperação, como o Mercado Comum do Sul (Mercosul), União das Nações Sul-Americanas (Unasul) e Comunidade dos Estados Latino-

Americanos e Caribenhos (Celac), fortaleceram a região e contribuíram para o aumento da participação da América Latina na economia global. Nesse período, o protagonismo do Brasil no processo de integração regional, sob o governo Lula, ultrapassou o contexto do Cone Sul e passou a abranger todo o subcontinente (FUSER, ABRÃO, 2020. p. 243).

Na esteira desse processo histórico, a China buscou aproximação com países latino-americanos, estabelecendo relações de cooperação no setor de produção de energia por meio do gás natural na Bolívia, o que favoreceu países como Chile e Uruguai, ambos com recursos energéticos considerados mais escassos. Ou seja, por meio de uma política deliberada de investimentos em projetos de infraestrutura, fortaleceu a interconexão e o fomento comercial como estratégia de atuação externa. Cabe citar o Fórum China-Celac, criado em 2014, com o objetivo de promover a cooperação entre China e países membros da Comunidade Latino-Americana e Caribenhos (Celac), a partir de uma agenda além das relações comerciais, inclusive no âmbito do Brics e do aumento da presença chinesa na região, com o fortalecimento de relações de cooperação através da Nova Rota da Seda. Sobre os efeitos de tais acordos, é necessário analisar a forma como essas relações estão sendo construídas contemporaneamente.

No caso brasileiro, o aumento da relação comercial com a China produziu uma demanda interna pela ampliação da produção de matérias-primas para atender ao mercado externo, mas também investimentos visando ao aumento da eficácia do transporte e escoamento das mercadorias. O Maranhão, com sua porção considerável de *commodities*<sup>1</sup> agrícolas e minério de ferro, movimentou um acentuado fluxo de mercadorias via Porto do Itaqui. Cabe mencionar que a rota de exportação do Norte do país representa uma quantidade considerável dentro do volume de manufaturas intensivas em recursos naturais e primários, revelando que o peso dos produtos primários e produtos baseados em recursos

---

<sup>1</sup> De acordo com dados do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (Imesc), a balança comercial do Maranhão se caracteriza pela exportação de *commodities*, notadamente soja, alumínio, celulose e minério de ferro, que estão entre os produtos mais exportados. Sobre as importações, a pauta concentra-se em combustíveis e lubrificantes, álcool/etanol e fertilizantes.

naturais exportados totaliza mais de 80% de toda a pauta exportadora (SILVA, 2018, p. 34).

Segundo o Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (Imesc), no intervalo entre janeiro e novembro de 2023, o Maranhão movimentou US\$ 5,1 bilhões em exportação, entre os quais a soja foi o produto mais exportado em termos de valor, US\$ 2,1 bilhões (IMESC, 2023). Desse total, 74,6% da soja produzida no estado foram vendidos para a China, significando US\$ 1,9 bilhão do produto exportado. Dados divulgados pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) revelam que a projeção da produção de soja no Maranhão deve aumentar 37% entre 2018 e 2028 (CONTINI *et al.*, 2018), sendo que esse cenário de expansão da produção agrícola indica uma demanda de investimento no setor. Ainda nesse sentido, cabe ressaltar que o Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), inaugurado em 2013, é um projeto que visa responder à demanda pelo aumento do armazenamento de grãos no Complexo Portuário do Itaqui, tendo em vista o aumento progressivo de exportação de matérias-primas através do porto nos primeiros anos do século XXI.

A análise de Cariello (2021) acerca dos investimentos chineses anunciados no Brasil (2007-2020) mostra que houve maior interesse por investimentos nos setores de geração de energia, mineração e agricultura. O setor elétrico atraiu 31% do valor dos investimentos anunciados, sendo seguido pelas áreas de extração de petróleo e gás natural (23%), extração de minerais metálicos (11%), agricultura (9%), metalurgia (6%), fabricação de veículos automotivos (4%), fabricação de produtos químicos (4%), serviços financeiros (4%) e obras de infraestrutura (3%). Os 6% restantes incluem 14 setores com participação individual inferior a 2%. A soja, alumínio, celulose e minério de ferro estão entre os produtos mais exportados. Sobre as importações, a pauta concentra-se em combustíveis e lubrificantes, álcool/etanol e fertilizantes.

O Nordeste, em 2019, alcançou o primeiro lugar entre as regiões que mais receberam investimentos da China, cerca de 34% dos projetos. No caso do Maranhão, o estado recebeu investimentos da *China Communications*

*Construction Company* (CCCC), empresa chinesa que adquiriu 51% das ações para construção do Porto TUP São Luís (PINHEIRO, 2018). Entre outras experiências, a empresa chinesa Sinopec, em 2013, assinou um memorando de intenção para construção de uma refinaria com objetivo de processar diesel para exportação. No primeiro caso, devido a empasses socioambientais, a estatal chinesa vendeu a sua parte das ações para a *trading* brasileira, Cosan, parceira no projeto, que adquiriu 100% das ações. No segundo caso, a Petrobras, parceira da Sinopec no projeto, não avançou com a proposta devido à incompatibilidade com as garantias exigidas pela empresa chinesa para realização do empreendimento.

Essas duas experiências, muito embora os investimentos não tenham sido concretizados, contribuem para a reflexão sobre a intenção e o interesse econômico da China no estado do Maranhão. Nesse sentido, o Complexo Portuário do Itaqui constitui um apoio estratégico na expansão do capital chinês no Brasil. Conforme analisa Ferreira (2021), o porto está geograficamente localizado num ponto privilegiado para o comércio global, próximo à faixa equatorial, o que facilita o acesso às principais rotas de comércio mundial.

Uma projeção histórica sobre a evolução da infraestrutura portuária indica que o Itaqui foi inicialmente projetado para atender à demanda de exportação de minério de ferro, sendo depois ampliado entre as décadas de 1980 e 2010, em face das demandas do mercado internacional, o que representou um aumento de 3.681,4% na exportação entre 1985 e 2007 (FERREIRA, 2021, p.10). Esse fluxo de exportação reflete o peso comercial da China nas regiões Norte e Nordeste, nomeadamente no Maranhão.

O Porto do Itaqui, inaugurado em 1974, integra-se ao contexto de desenvolvimento regional como parte de um processo político que visou à modernização do estado do Maranhão. Cabe o registro de que historicamente, a partir do século XVI, as cidades portuárias brasileiras<sup>2</sup> fundaram-se como

---

<sup>2</sup> A cidade de Cananéia (SP) é considerada a mais antiga cidade portuária do Brasil, fundada em 1531 por Martim Afonso de Souza que, em 1532, instalou o primeiro trapiche alfandegário (Porto das Naus) em São Vicente (SP), mas foi em 1892 que a Companhia Docas de Santos (CDS) inaugurou 260 metros de cais, tornando-se o primeiro Porto Organizado do Brasil.

zonas de desembarque para as atividades da política mercantilista de expansão marítima portuguesa, desembarque do tráfico de escravos e escoamento das riquezas exploradas. A partir do século XIX, o poder da política mercantilista ibérica foi suplantado pela expansão do império britânico que, com o desenvolvimento tecnológico promovido pela Revolução Industrial, dominou os mares com os modernos trens e navios a vapor, exigindo a “abertura dos portos” brasileiros (1808).

No Brasil, foi implantada a agroindústria cafeeira, com a paralela instalação de redes ferroviárias para o transporte interno, com vultosos lucros para as financiadoras, seguradoras e transportadoras inglesas. No entanto, partir da década de 1950, tanto o transporte aquaviário quanto o ferroviário foram abandonados pela adoção do sistema de transporte rodoviário, definido pela nova política internacional, dando início à era da dependência mundial do petróleo, política econômica implantada pelo Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek (1956-61), pois a transferência da capital administrativa do Rio de Janeiro para Brasília requeria a implantação de uma malha rodoviária dependente do petróleo, alimentando esse mercado: consumo de combustível, automóveis, asfalto, pneus etc. (Motta, 2004).

Nos anos 1980, a dinâmica socioeconômica promovida pelos incentivos fiscais e creditícios do Estado nacional, no Maranhão, centralizou-se no extinto Programa Grande Carajás (1980-1992), no campo minero-exportador do ferro extraído da mina da Serra de Carajás pela Estrada de Ferro Carajás, e segue até o Complexo Portuário de São Luís, integrado pelos Terminais do Porto de Itaqui (administrado pela Emap), o Terminal da Alumar e os Terminais de Ponta da Madeira (administrados pela Vale), voltados para a exportação do minério de ferro da Serra de Carajás.

Apesar das inovações tecnológicas portuárias, a maior complexidade das instalações e o seu funcionamento aumentaram o distanciamento entre as áreas urbanas e os portos. As cidades portuárias se mantiveram como grandes entroncamentos para o fluxo de mercadorias destinadas ao mercado externo, pelos portos. Isso, exatamente, porque “vivemos num mundo em que a lei do

valor mundial comanda a produção total, por meio das produções e das técnicas dominantes”. No entanto, se “a cada lugar geográfico concreto corresponde, em cada momento, um conjunto de técnicas e de instrumentos de trabalho, resultado de uma combinação específica que também é historicamente determinada”, isso significa que “nenhuma sociedade tem funções permanentes, nem um nível de forças produtivas fixo, nenhuma é marcada por formas definitivas de propriedade, de relações sociais”, como afirmou Milton Santos (1988, p. 14. 1996, p. 46. 1979, p. 25).

Na perspectiva do Programa Grande Carajás (PGC) e do fomento à exploração do minério de ferro, o porto se estruturou para responder a essa demanda de escoamento para o mercado mundial. Deve ser sublinhado que o PGC, bem como a infraestrutura porto-ferrovia, significou a entrada do Maranhão nessa rota. Sobre esse assunto, (BARBOSA, 2004), analisando as temporalidades da política no Maranhão, enfatiza o papel desempenhado pela oligarquia Sarney na expansão desse capitalismo “moderno” no estado, que se reconecta com a nova rodada de transnacionalização do capitalismo.

Como reiterado por (FERREIRA, 2021), a situação geográfica na qual o Porto do Itaqui está situado, em relação aos grandes mercados consumidores, faz deste um equipamento essencial para a integração regional do nordeste brasileiro e do Maranhão na economia globalizada. Além disso, devido à sua estrutura com profundidade natural de até 19 metros, o porto é capaz de receber grandes embarcações de carga, destacando-se entre os grandes portos brasileiros, dado o acesso ao Oceano Atlântico. No entanto, existem implicações sociais e ambientais provenientes da dinâmica econômica voltada à exportação de *commodities*, que se direcionadas ao mercado externo apresentam reduzido efeito multiplicador econômico local (FERREIRA, 2021, p. 21).

Atualmente, o Complexo Portuário do Itaqui se coloca como referência estratégica para a logística de escoamento e exportação de produtos brasileiros, principalmente *commodities* como minério de ferro e soja, o que lhe confere relevância no atendimento da crescente demanda por exportação de matérias-primas, incidindo por meio de sua hinterlândia, regiões para além de seu entorno

imediate como, por exemplo, as regiões Centro-Oeste e Sudeste. Além disso, oferece condições infraestruturais para que o país se mantenha entre os principais exportadores de produtos primários da região latino-americana.

Outra evidência que revela a sua importância como indutor do desenvolvimento socioeconômico é o interesse chinês no âmbito da Iniciativa Nova Rota da Seda. De acordo com informações vinculadas em mídias eletrônicas, em 2022 a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do governo do Maranhão apoiou a organização do simpósio “As Potencialidades do Maranhão na Nova Rota da Seda da China: Oportunidades de Negócios e de Desenvolvimento para o Brasil”, para discutir a inclusão do estado como vetor para atração de investimentos, não apenas no âmbito Complexo Portuário, mas alcançando, também, projetos envolvendo outros setores econômicos cobertos por sua hinterlândia.

O estudo acerca das implicações relativas ao fluxo internacional de *commodities*, ao aumento de produtos primários e às questões voltadas ao uso sustentável de recursos naturais mostrou que esses fluxos geram desigualdades socioespaciais em face da desorganização territorial e produtiva em vários municípios maranhenses. E, ainda, as experiências históricas na Amazônia Legal demonstram a voracidade desses processos e de seus efeitos multiplicadores nos territórios.

### **Considerações metodológicas**

O presente estudo busca um melhor direcionamento do processo investigativo. Desse modo, realizamos uma caracterização histórica da abertura econômica da China, a partir de 1978, como ponto de partida da investigação. Em seguida, a pesquisa volta-se para a contextualização do processo de aumento das relações comerciais entre a China e países da América Latina a partir do século XXI, principalmente com o Brasil. Elencamos como penúltima etapa de investigação a caracterização da relação comercial entre Brasil e China via porto do Itaqui, em relação ao fluxo de *commodities*.

Na análise da particularidade do objeto, partimos do pressuposto de que o recorte espaço-temporal permite apreender a complexidade do processo de expansão do Porto do Itaqui em relação ao aumento do fluxo comercial brasileiro de *commodities*, nomeadamente, com a China. Adotou-se as noções da Economia Política Marxista de Vadell (2016), Pomar (2021), Barbosa (2021) e Ferreira (2021) para auxiliar na compreensão do processo de desenvolvimento econômico chinês, das características do processo de expansão global da China e da forma como o Maranhão se insere como parte de uma região periférica.

No processo da pesquisa alguns aspectos metodológicos foram privilegiados, como a relação entre o global, o regional e o local no contexto de desenvolvimento regional do Maranhão. Na compreensão da relação comercial entre Brasil e China, apoiamo-nos na vertente marxista da Teoria da Dependência de Rui Mauro Marini, considerando o seu conceito de superexploração do trabalho, além do conceito desenvolvido por Elias Jabbour *et al.* (2021) de “Nova Economia do Projeto<sup>3</sup>”, para discutir o processo de expansão econômica e geopolítica da China, e da “Nova Formação Econômico-Social” baseada na Economia Política Marxista, que serviu de apoio para a concepção teórico-metodológica dos autores.

A aproximação da China com a América Latina é amplamente analisada por Javier Vadell *et al.* (2016), através da noção de *Network Power* e do estabelecimento de uma agenda de cooperação mútua. Para aprofundar essa compreensão, utilizamos o conceito elaborado pelos autores para melhor caracterizar o Brasil nesse conjunto de relações, como por exemplo, se está se estruturando uma dinâmica de dependência ou de cooperação com os países do Sul global. Do mesmo modo, ressaltamos as relações bilaterais entre Brasil e China, desde o reestabelecimento das relações diplomáticas em 1974, pautadas majoritariamente na comercialização de produtos primários.

O presente estudo tem caráter analítico, por meio de pesquisa bibliográfica, dados secundários, além da pesquisa de campo com a realização

---

<sup>3</sup> Cabe sublinhar que o conceito de “Economia do Projeto” foi elaborado pelo economista maranhense Ignácio Rangel (1958) no âmbito da sua perspectiva desenvolvimentista.

de entrevistas com representantes da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). Foram realizadas entrevistas com roteiros semiestruturados para a coleta de dados complementares e assim melhor caracterizar o Complexo Portuário do Itaqui no contexto de expansão do fluxo de *commodities*, abordando temas relativos a: 1) Movimentação de carga do Complexo Portuário do Itaqui entre os períodos de 2001-2009 / 2010-2015; 2) Logística de Exportação e Movimentação de Carga do Complexo Portuário; Interação Porto-Cidade; 3) Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui. Entrevistamos Gervásio Reis, coordenador de Planejamento de Logística, e Jairo Diniz, gerente de Planejamento de Negócios. Como fonte para extração de dados estatísticos do comércio exterior brasileiro, utilizamos o Sistema de Informação Comex Stat, vinculado ao Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços do Brasil. A partir da consulta ao banco de dados, extraímos dados relativos ao comércio exterior do Brasil com a China entre o período de 2000 e 2015, para elaboração de gráficos e tabelas que nos auxiliaram na compreensão da dinâmica comercial entre os dois países.

Esta dissertação está organizada em três capítulos, como detalhado a seguir. O primeiro capítulo examina o processo de expansão econômica e geopolítica da China iniciado em 1978 e o processo que reformulou as bases econômico-sociais do Estado nacional chinês, levando à modernização industrial e da força de trabalho e transformando o país em uma potência comercial, industrial e financeira no século XXI.

O segundo capítulo discute a inserção da China na América Latina no século XXI. E nessa perspectiva olhamos para o estabelecimento de relações diplomáticas e comerciais sob uma ótica de *Network Power* traduzida pelo Consenso Asiático. É perceptível o aumento considerável da presença da China na região latino-americana, principalmente de sua importância para a balança comercial dos países da região, no caso brasileiro, nomeadamente, a exportação de *commodities* e o comércio internacional por meio do Porto do Itaqui entre 2000 e 2015.

No terceiro capítulo analisa-se a dinâmica de exportação de *commodities* entre Brasil e China, abordando numa perspectiva histórica aspectos relacionados aos grandes projetos de desenvolvimento, como o Projeto Grande Carajás e seus desdobramentos, entre eles, a conexão porto-ferrovia e o processo de modernização do Itaqui durante as primeiras duas décadas do século XXI frente à demanda global por *commodities* impulsionada pela China. Por fim, retomam-se a hipótese e as considerações acerca dos aspectos identificados que corroboram com a percepção da China como indutora do aumento do fluxo de exportação de *commodities* e do fluxo comercial e a própria modernização do porto.

Nas considerações finais são apresentados os resultados do processo de investigação, trazendo de forma clara e objetiva os também resultados alcançados dentro de cada objetivo proposto para a realização da pesquisa científica.

# **CAPÍTULO I: O SOCIALISMO CHINÊS E A ABERTURA ECONÔMICA**

## **1. A formação econômico-social da China pré-revolução de 1949**

A sociedade chinesa é, sem dúvida, uma das que possuem raízes mais profundas ao longo da história. Por cerca de cinco mil anos até os dias atuais, a civilização chinesa se manteve com relativamente poucas modificações em aspectos culturais (ROSSARIOS, 1969). Estudiosos, ao refletirem sobre as peculiares características da civilização chinesa, constatam que “ela parece não ter um início”. E foi marcada por inúmeros períodos de guerra civil em que, ao fim de cada colapso, o governo chinês se recompunha como que por uma lei imutável da natureza.

Contemporaneamente, entre os principais eventos, talvez o mais disruptivo seja a revolução de 1949, que, liderada por Mao Tsé-Tung, leva o Partido Comunista Chinês (PCCh) ao controle do Estado. Como resultado histórico desse processo, uma nova era se inicia rompendo com paradigmas e influências de potências capitalistas ocidentais sob o território chinês. A revolução comunista, ao incidir transversalmente sobre todos os aspectos estruturantes da dinâmica social, econômica e política da China, induz o processo de transformação das bases produtivas através da qualificação da força de trabalho no campo e nos centros urbanos.

Esse novo nível de transformação do modo de produção dominante na China guarda estreita relação com o período histórico imediatamente anterior à ascensão do PCCh. Nesse contexto, a Economia Política Marxista teve um papel fundamental e advém do cenário socioeconômico do país, pelo menos, nos últimos 100 anos até a revolução de 1949, período historicamente denominado “os 100 anos de humilhação” (POMAR, 2021). Podem-se considerar três principais fatores responsáveis por esse tempo de humilhação da China: 1 - Nações Europeias, que objetivavam impor uma nova ordem global, incompatível à diplomacia chinesa; 2 - O processo expansionista da Rússia e as disputas por territórios de fronteira; 3 - O Japão, que ocupou parte do leste da China, mas

também superou Pequim como o centro de uma nova ordem internacional leste-asiática.

Como resultado desse período, imediatamente à revolução de 1949, as condições socioeconômicas do povo chinês poderiam ser caracterizadas como “multidão, miséria e atraso”, como observa Ottokar Rossarios (1969). O autor aponta que essas condições socioeconômicas tiveram também sua importância política, fazendo com que os então 700 milhões de chineses, à época, constituíssem o maior conglomerado nacional conhecido na história, pela primeira vez, reunidos sob um só governo, suprimindo toda a divisão interna. A população da China até as primeiras décadas do século XX se concentrava majoritariamente no campo. A reorganização do meio rural, a industrialização do campo e a urbanização se colocavam como objetivos estratégicos relevantes para a superação da condição estruturante próxima ao sistema econômico feudal.

Essas condições políticas foram importantes para que o PCCh liderasse o processo de reestabelecimento das bases socioeconômicas da China, orientando o país para um processo de desenvolvimento interno e projeção internacional a médio e longo prazo.

Do ponto de vista da economia política, tratava-se de realizar a revolução agrária, que liquidasse o prolongado sistema de domínio feudal, implantar e desenvolver científica e tecnologicamente as forças produtivas industriais, com a participação da burguesia nacional, e ampliar de forma consistente o trabalho assalariado (POMAR, 2011, p.72)

A revolução nacional de 1949 teve o campesinato como sua principal base social, pelo fato de a população do campo representar a maior parte da força produtiva chinesa na época. Além do campesinato, participaram diversas camadas da pequena burguesia nacional e o operariado, sendo que entre as necessidades imediatas estava o desenvolvimento das forças produtivas (ciência e tecnologia). Era necessário que a China superasse sua condição

socioeconômica feudal, reorientando suas bases produtivas para suprir as necessidades domésticas que impulsionariam o seu processo de desenvolvimento e fortalecimento como nação.

## **2. As características do socialismo chinês**

A avaliação histórica sobre a falta de êxito do processo de desenvolvimento socioeconômico chinês nas primeiras duas décadas após a revolução de 1949 levou a então Economia Política Marxista chinesa ao processo de abertura econômica a partir do final da década de 1970. Esse processo enfatizava a propriedade pública, mas admitia a economia privada como fator concorrencial. Nesse sentido, setores econômicos públicos e privados tornaram-se os principais componentes da chamada “economia socialista de mercado” (POMAR, 2021). Acerca desse aspecto é relevante considerar o atraso histórico do desenvolvimento capitalista na China (retardatário) e a inércia das classes burguesas em promover o desenvolvimento tecnológico, além dos fatores de produção.

As características e fundamentos de sua economia socialista de mercado se relacionam com o atraso histórico do desenvolvimento capitalista na China, de modo algum substituindo o papel predominante da propriedade pública e da economia de propriedade estatal... o setor produtivo público continuaria sendo uma garantia institucional. Primeiro para que a participação do conjunto da população chinesa nos frutos do desenvolvimento se realize. Segundo para que o próprio sistema socialista se desenvolva, no sentido de tornar desnecessário o papel da propriedade privada (POMAR, 2021, p. 76).

O processo de reformulação econômico-social da China com a revolução chinesa e a chegada do PCCh transformou as forças produtivas do país. Assim, tomando como referência o materialismo histórico, as condições materiais nas quais se encontrava a sociedade chinesa durante a primeira década do século XX justificam a eclosão de uma transformação disruptiva na forma de organização do trabalho.

Segundo Jabbour e Dantas (2021), a nova Economia do Projeto na China estava emergindo. Isto é, uma nova formação econômico-social que foi denominada de “socialismo de mercado”. A reorientação socioeconômica, cunhada nos princípios da Economia Política Marxista, contribuiu para a modificação estrutural da sociedade chinesa e, ao mesmo tempo, recolocando-a na dinâmica da geopolítica global. Os novos aportes em matéria de planificação econômica são perceptíveis na rapidez com que o território foi transformado, sobretudo na última década do século XX, e essa transformação territorial ocorreu *pari passu* ao desenvolvimento de novos esquemas de divisão social do trabalho (JABBOUR *et al.*, 2021, p. 1).

Essa nova formação econômico-social é fruto de uma série de mudanças institucionais que foram demarcando, ao longo das últimas quatro décadas, da conformação de um modo de produção socialista dominante àquela formação que tem como núcleo os 96 GCEE, dezenas de bancos estatais de desenvolvimento, além do próprio poder político exercido pelo Partido Comunista Chinês (PCCh), conferindo contornos estratégicos a um poder de novo tipo que surge no mundo com a Revolução Russa (JABBOUR, DANTAS, 2021, p. 46)

Virgínia Trigo (2007) faz uma análise historiográfica sobre o modelo de desenvolvimento da China a partir das reformas de 1978, buscando identificar a origem do conceito de “economia socialista de mercado”. De acordo com a autora, o XI Congresso do PCCh teve o objetivo de reforçar a economia de planejamento central com elementos de regulação da transição de bens e serviços”, uma economia de planejamento central em que o mercado possui função supletiva. Em 1992, o PCCh adota a definição de “Economia Socialista de Mercado”, e se antes havia o predomínio do setor empresarial estatal sobre as forças de mercado, agora existe uma predominância do Estado na liderança da economia.

Em 2002, no XVI Congresso do PCCh, foi introduzida uma nova interpretação: o fato de simplesmente possuir uma propriedade não deve ser

mais relevante do que fatores como consciência política, integridade moral e desempenho pela forma como o indivíduo adquire sua propriedade e a utiliza em prol da construção do socialismo com características chinesas (TRIGO, 2007). O que se percebe a partir de uma perspectiva historiográfica é a transformação conceitual do significado de economia socialista de mercado. E essa evolução do conceito está intimamente relacionada com o processo de formação econômico-social da China. A “Nova Economia do Projeto” se constitui como um estágio superior de desenvolvimento do modo de produção dominante frente à própria formação econômico-social da China contemporânea (JABBOUR, 2021).

Na Tabela 1, abaixo, organizada para melhor auxiliar essa compreensão, pode ser observado o percurso em relação aos objetivos da reforma econômica a partir de distintos períodos em que foram sendo implementadas novas políticas. Entre 1979 e 1984, como demonstra a tabela, a China sustentou uma economia de planejamento centralizada, abrindo paulatinamente setores da economia por meio da implementação de regulações de mercado.

De 1984 até 1991 a economia planejada e a economia de mercado passam a coabitar sob o controle central do PCCh em relação às diretrizes estratégicas para a economia. A respeito desse período, a partir de meados da década de 1980 ocorre um aumento expressivo de entrada de Investimento Direto Externo (IDE), reflexo das políticas econômicas no sentido de promover a abertura do mercado chinês.

**Tabela 1 - Objetivos das reformas econômicas chinesas**

| <b>Período</b>                    | <b>Objetivo após finalização das reformas</b>   |
|-----------------------------------|---|
| Pré-1979                          | Uma economia de planejamento central baseada na lei do valor de troca                 |
| 1979 a outubro de 1984            | Uma economia de planejamento central suplementada por regulações de mercado           |
| Outubro de 1984 a outubro de 1987 | Uma economia de combinação entre o planejamento central e o mercado                   |
| Outubro de 1987 a junho de 1989   | Uma economia em que o Estado regula o mercado, mas é o mercado que regula as empresas |

|                      |  |
|----------------------|--|
| Junho de 1989 a 1991 | Uma economia com integração orgânica da economia de planejamento central e regulações de mercado |
| 1992 até o presente  | Uma economia socialista de mercado, com características chinesas                                 |

Tabela 1: Fonte: Virgínia Trigo, acesso em: <https://doi.org/10.4000/cea.941> - Elaboração nossa

A “Nova Economia do Projeto”, como categoria de análise, exige avançar conceitualmente em relação aos limites dos paradigmas ortodoxos e heterodoxos da economia na medida em que compreende o processo chinês como algo que supera, do ponto de vista teórico, os parâmetros conceituais das diferentes abordagens econômicas. Ainda que essa proposta de categoria de análise, segundo Jabbour *et al.* (2021), não seja necessariamente uma criação inovadora, mas um resgate da obra de Ignácio Rangel <sup>4</sup>.

Nosso ponto de inflexão em relação aos postulados dominantes, ortodoxos e heterodoxos, está na percepção de que a China tem adentrado a uma dinâmica de acumulação onde a superação de restrições dos mais variados tipos e da incorporação à economia real de novos aportes tecnológicos abriram condições tanto para elevar o grau de racionalidade sobre o processo produtivo e conseqüentemente transformar a economia chinesa em uma verdadeira máquina de construção de grandes bens públicos e, mesmo, de valores de uso. A esse estágio superior alcançado pelo “socialismo de mercado” convençamos chamar de “Nova Economia do Projeto” (JABBOUR *et al.*, 2021, p. 4)

Isso implica dizer que o desenvolvimento da economia socialista de mercado pode contribuir para o desenvolvimento socioeconômico da China de modo a estabelecer um processo que visa ao aumento do bem-estar social do conjunto total da população, qualificando suas bases produtivas rurais e industriais, ou seja, uma economia que se move racionalmente no sentido da construção de grandes bens públicos. Essa mudança de paradigma da China a partir da revolução de 1949, com a ascensão do Partido Comunista e a paulatina

---

<sup>4</sup> Jurista e economista maranhense com extensa obra literária sobre o tema Desenvolvimento Econômico do Brasil. Elias Jabbour faz referência ao livro de Ignacio Rangel publicado em 1958, intitulado “Elementos da Economia do Projeto”.

reestruturação no plano social-econômico, pode ser compreendida como um efeito do período histórico de invasões e miséria vivenciado nos séculos XIX e início do século XX, em que a China passa a se reposicionar enquanto um ator de relevância regional no cenário internacional.

### **3. Reforma e abertura econômica de 1978**

A partir de 1978, inicia-se um processo de reformas econômicas que marcam a abertura da China para a economia global. Nesse subitem, interessa-nos compreender o processo de expansão econômica e geopolítica do país, tomando como referência a sua reforma econômica conhecida como a Política das Quatro Modernizações.

Segundo Pomar (2021), o fracasso da experiência da “revolução cultural” que levou a Economia Política Marxista chinesa, no final dos anos 1970, a ingressar na política de “Reforma e Abertura”, que enfatizasse a propriedade pública como corpo principal, admitia a economia privada como fator “concorrencial”, tanto para evitar a burocratização das empresas estatais quanto para acompanhar e promover as revoluções científicas e tecnológicas indispensáveis para alcançar o estágio em que a capacidade produtiva fosse capaz de atender às necessidades sociais.

Essa reforma incidiu fortemente sobre a qualificação e a modernização da mão de obra camponesa e industrial a partir da atração de Investimentos Diretos Externos (IDE). Isso criou a possibilidade de multinacionais ocidentais iniciarem atividades econômicas em território chinês por meio das Zonas Econômicas Especiais - ZEEs (PECEQUILO; CARMO, 2014) ou ainda por meio de Empresas Comunitárias Locais. Nesse período, por um lado, os setores público e privado ingressaram na chamada economia socialista de mercado e, por outro, a Economia Política Marxista chinesa ingressava num processo de desenvolvimento e consolidação do setor público da economia, fortalecendo as forças produtivas e as forças de trabalho através do estímulo à concorrência sob a lógica do mercado.

Ainda de acordo com Pomar, o desenvolvimento das forças produtivas nos setores público e privado assim como o estímulo à concorrência como forma de incentivo ao desenvolvimento e à crescente qualificação do processo de melhoria das forças produtivas levaram a China a inaugurar o chamado “Socialismo de Mercado” ou “Socialismo com características chinesas”, que seria adotado a partir de 1992.

Aspecto já ressaltado, mas que é relevante assinalar, refere-se ao quanto essa mudança de paradigma de planejamento do Estado chinês e de sua política econômica produziu impactos em âmbito global.

(...) A transformação econômica chinesa não se explica, portanto, sem a conexão das várias regiões do país com a diáspora chinesa e as empresas transnacionais – geralmente em associação com empresas estatais ou comunitárias locais. A estratégia de desenvolvimento é estruturada com a participação dos governos locais e do central, interconectados pelo partido, porém sujeita a toda sorte de atritos. Logra-se, assim, uma estrutura de mercado na qual as empresas são oligopolistas nos mercados locais e competitivas nas esferas nacional e global (CASTELLS apud BARBOSA, 2018, p. 32)

Significa dizer que o desenvolvimento de setores produtivos, isto é, a transformação no modo de produção foi um dos objetivos centrais das reformas econômicas iniciadas em 1978, o que, associado ao modo como as políticas econômicas foram implementadas, fez com que a China alcançasse patamares de desenvolvimento sem precedentes em poucas décadas.

Esse crescimento, porém, não veio apartado de desafios políticos para o Partido Comunista Chinês de estabelecer o controle da economia pela burocracia estatal, fato que ocorreu em meio ao conflito de interesses dentro do Comitê Central do Partido Comunista (CHEN, 1995). Ou seja, a agenda do Partido Comunista Chinês, no plano doméstico, enfatizou o processo de modernização de sua força de trabalho a partir da qualificação da mão de obra camponesa e urbana, ampliando a capacidade produtiva na indústria e no

campo e, por isso, a China foi capaz de atender a sua demanda doméstica por bens e produtos.

Nesse sentido, o papel do PCCh foi central, pois promoveu o encontro entre empresários, funcionários públicos e trabalhadores chineses com o capital internacional, um processo em que as tarefas são distribuídas pelo Estado produtor e regulador, pautado pelo planejamento diretivo, ao estabelecer critérios para a abertura de mercado e a atração de investimentos externos (BARBOSA, 2021, p. 33).

Como efeito das transformações, nos anos 1980 a China experimentou “uma explosão de empreendedorismo local e privado, expandindo-se do campo para as cidades” (BARBOSA, 2021). De acordo com Zhu (2012), o atual sistema chinês de distribuição ainda tem a questão do trabalho como central para o seu desenvolvimento, e esse aspecto refletiu no aumento da sua capacidade produtiva, que vinculada ao processo de modernização industrial contribuiu para estimular o rápido ritmo de crescimento econômico chinês.

Deve ser sublinhado que, a exemplo das reformas da década de 1970, cujo desdobramento foi a redução gradual das desigualdades de renda, este e outros aspectos sobre os efeitos das políticas de abertura abordadas nesta pesquisa evidenciam a proeminente guinada para o desenvolvimento e a modernização do Estado chinês, que ampliou a sua presença na geopolítica global dada a articulação para o processo de desenvolvimento de outros países “atrasados”, que do ponto de vista capitalista considera o peso da Economia Política Marxista como instrumento para o processo de elaboração de uma teoria de desenvolvimento econômico e social que leve em conta esse atraso (POMAR, 2021, p. 79).

(...) a China se tornou o principal motor do crescimento global, em pouco mais de 40 anos desde a adoção da política de Reforma e Abertura, numa demonstração de que a economia política marxista é realmente um instrumento poderoso para analisar e resolver os problemas suscitados pelo desenvolvimento das sociedades capitalistas, tanto avançadas, como a norte-americana e as europeias, quanto aquelas

em processo de desenvolvimento e/ou desmembramento, como as do Brasil e de outros países da América Latina, da África e da Ásia. (POMAR, 2021, p. 78)

Zhu (2012), ao elaborar a sua análise a respeito do crescimento econômico da China, nas últimas quatro décadas, decompõe os fatores de crescimento entre: acumulação de capital, trabalho e crescimento produtivo para demonstrar que o rápido crescimento da China está relacionado ao crescimento da produtividade e não necessariamente à acumulação de capital. O autor vai demonstrar que durante períodos entre 1952 e 1978 comparados ao período entre 1978 e 2007, a participação do trabalho na contribuição para o crescimento do PIB chinês cresceu substancialmente em detrimento da porcentagem referente ao capital.

A modernização da força de trabalho é outro aspecto fundamental na experiência socialista chinesa. É bom lembrar que essas dinâmicas econômico-sociais cada vez mais consolidadas são fruto de um processo histórico de reorientação socioeconômica voltado para esse novo proletariado chinês. É importante entender esse processo de formação econômico-social na perspectiva de consolidação da experiência socialista, mas também de como esse processo dá origem ao chamado Socialismo de mercado chinês.

### **3.1 A ascensão do Renmimbi e a projeção da China no Sistema Internacional**

Do ponto de vista histórico, a partir de meados do século XX, marcado pela Conferência de Bretton Woods, em 1944, o dólar se torna a principal moeda para realização do comércio internacional, tornando-se diretamente conversível ao ouro (padrão dólar-ouro), provocando uma reação em cadeia dentro das economias nacionais de acumulação de divisas em dólar, aprofundando-se nesse processo com o abandono do padrão dólar-ouro e a adoção do padrão dólar, a partir do início dos anos 1970.

(...) ao longo das décadas de 1950 e 1960, a exportação de capitais, principalmente para a Comunidade Europeia, e a expansão do poder

militar americano pelo mundo, criaram déficits para os EUA, de modo que a conversibilidade dólar-ouro se viu ameaçada. Face a escolha por não realizar os ajustes econômicos necessários para a garantia do SMI, os EUA acabaram por unilateralmente dissolver o regime monetário de Bretton Woods, na década de 1970 (SOUSA, 2020, p. 3).

Cabe sublinhar que a ascensão do Renmimbi no Sistema Monetário Internacional pós-crise financeira global de 2008 ocorreu a partir do interesse chinês em estimular reformas internas e impulsionar exportações e investimentos. No entanto, o RMB como moeda alternativa no comércio internacional, paradoxalmente, exigiu especialmente do PCCh a redução da intervenção e o controle de aspectos considerados estratégicos para o desenvolvimento econômico do país, como por exemplo, a taxa de juros e a taxa de câmbio.

Sobre o assunto existe uma divergência entre os autores sobre a real intenção da internacionalização do RMB, destacando-se o caráter defensivo de diminuir a dependência da China e dos seus parceiros com relação ao dólar em suas transações internacionais, aumentando a resiliência dessas relações comerciais e financeiras frente a eventuais turbulências do Sistema Monetário Internacional. Trata-se de uma abordagem que compreende a internacionalização do RMB como forma de contestar o papel do dólar e o exercício do poder dos Estados Unidos no sistema financeiro e monetário.

Outras interpretações buscam lançar luz para esse processo contemporâneo de reorganização do sistema monetário internacional de ascensão econômica da China, mas há também concepções antagônicas em relação ao caráter do RMB, que favorecem uma análise crítica dos impactos da presença econômica chinesa em regiões como a América Latina e, de modo particular, no Brasil.

Deve ser considerado que a crise financeira global de 2008 desafiou o Sistema Monetário Internacional por desestabilizar grandes centros financeiros na Europa, ameaçando a hegemonia dos Estados Unidos frente ao sistema financeiro global. Entretanto, na esteira do processo de retomada do

crescimento econômico pós-crise, a internacionalização do RMB foi uma das mais importantes respostas da China à crise financeira global. Isso incluía por parte do governo chinês a realização de reformas no mercado financeiro no plano doméstico e a maior liberalização da conta capital, o que exigiu uma mudança de paradigma de controle do PCCh frente às políticas macroeconômicas implementadas, porém não há indícios que apontem para essa direção.

Uma segunda abordagem analisa o histórico da internacionalização do RMB e a forma como o PCCh tem promovido esse processo. Na mesma linha de raciocínio, Ana Tereza (2020) enxerga o delineamento de uma estratégia de longo prazo que visa à expansão da China no sistema monetário e financeiro em que o RMB tem papel fundamental e, no seu curso, a internacionalização se dará em meio ao controle do PCCh à exposição da conta capital e financeira da China nos mercados globais. A autora também aponta que o processo de internacionalização do RMB não pode ser substancialmente gerenciado por *Wall Street*.

Outros autores mostram que o processo de internacionalização do RMB integra o conjunto de movimentações que o PCCh vem realizando em prol da expansão econômica e geopolítica global da China. Assim, ao considerar o caráter defensivo desse processo, faz-se necessário analisar a expansão global da China por meio da ótica liberal interpretada como uma forma de aliviar a pressão sobre o dólar, especialmente em momentos de crise financeira, sem necessariamente compreendê-lo como uma moeda capaz de tornar-se uma alternativa ao dólar no Sistema Monetário Internacional. Nessa ótica, a internacionalização do RMB não excluiria a necessidade de economias nacionais continuarem realizando reservas cambiais em dólar. Por outro lado, abordagens que apontam para o caráter provocativo do processo de internacionalização percebem uma capacidade maior de influência da economia chinesa no Sistema Monetário Internacional.

Nessa perspectiva, a hegemonia do dólar enquanto moeda de referência para o comércio internacional encontra limites na medida em que o processo de

expansão econômica da China não pode ser controlado por potências econômicas ocidentais, nomeadamente, os Estados Unidos.

#### **4. A entrada da China na Organização Mundial do Comércio**

Com o fim da Guerra Fria no início dos anos 1990, representando uma mudança no paradigma geopolítico global, as potências econômicas ocidentais buscaram o alinhamento do comércio global pautado na lógica das economias de mercado. Dessa forma, em 1995, no Uruguai, acontece uma rodada de negociações entre os membros do então Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), sendo criada a Organização Mundial do Comércio (OMC), organização em que “todas as economias convidadas a participar do Sistema Multilateral do Comércio acordaram em se tornar economias de mercado, submetendo-se a regras específicas presentes em seus protocolos de acesso com o objetivo de participarem integralmente” (THORSTENSEN *et al.*, p. 1, 2014).

A China participa da Rodada do Uruguai como observadora e, em 2001, na Rodada de Doha, é aceita como membro da OMC. O ingresso da China na Organização Mundial do Comércio representou uma importante decisão política do governo chinês para realização de comércio internacional com uma quantidade ainda maior de países e a garantia de que seus produtos não seriam discriminados. Junto aos demais integrantes da OMC, a facilidade de acesso ao mercado interno chinês para entrada de produtos, trouxe maiores possibilidades de investimento externo. Deve ser registrado que o modelo econômico híbrido chinês gerou obrigações para a própria China como membro da OMC, sendo uma delas a de concordar em realizar reformas internas que aproximassem seu modelo econômico ao modelo liberal de economia de mercado (THORSTENSEN *et al.*, 2014). A China se comprometia:

1-estabelecer uma revisão judicial de ações administrativas; 2- conceder tratamento não-discriminatório na compra de insumos e mercadorias e em matéria de preços e disponibilidade de bens e serviços fornecidos pelas autoridades governamentais; 3- liberalizar a disponibilidade e o alcance do direito ao comércio; 4- abster-se de

tomar medidas para influenciar ou dirigir empresas comerciais estatais, exceto em conformidade com os Acordos da OMC; 5- permitir que os preços dos produtos e serviços comercializados em cada setor fossem determinados pelas forças de mercado; 6- eliminar subsídios à exportação de produtos agrícolas, entre outros; 7- eliminação progressiva de medidas quantitativas impostas por outros membros que sejam incompatíveis com os Acordos da OMC; 8- possibilidade de aplicação de salvaguardas específicas transitórias; 9- uso de metodologia alternativa na determinação de valor normal para cálculo de margens de dumping; 10- salvaguarda especial para têxteis; 11- metodologias especiais para identificação de benefícios provenientes de subsídios (THORSTENSEN *et al.*, p. 6, 2014).

A exigência de reformas econômicas procurou, segundo Thorstensen *et al.*, (2014), atender desafios de caráter concorrencial relativo aos produtos chineses no mercado internacional. Obrigações que foram consideradas pelos membros da OMC como indispensáveis para o estabelecimento de condições equitativas de concorrência em relação ao comércio com a China e para o bom funcionamento da ordem jurídica da Organização Mundial do Comércio. Isso representou para a China um salto considerável no volume de importações e exportações, o que segundo dados do comércio internacional publicados em 2010 pela OMC consolidava a China como principal país exportador com US\$ 1,2 trilhão frente a US\$ 1,0 trilhão dos Estados Unidos.

Durante a primeira década do século XXI, o Estado chinês ampliou paulatinamente sua participação no comércio internacional, aumentando sua presença econômica em diversas regiões do globo, consolidando-se como principal potência emergente do período. A entrada na OMC não representa um fim em si no que se refere ao projeto de expansão econômica, mas uma etapa fundamental para consolidação da economia chinesa globalmente.

É fato que, geopoliticamente, a China aumenta sua presença em regiões como a América Latina a partir do início do século XXI, colocando-se como parceira comercial, principalmente na compra de *commodities*. Assim, ao longo da primeira década do século XXI, tornou-se o principal parceiro comercial de

diversos países do Sul global. Pode-se dizer que a entrada na OMC produziu forte impacto no sentido de facilitar o estabelecimento de parcerias comerciais com países latino-americanos, tendo em vista a reciprocidade entre os membros da Organização Mundial do Comércio.

## **CAPÍTULO II: INSERÇÃO DA CHINA NA AMÉRICA LATINA**

### **1. O Consenso de Washington e o Consenso Asiático**

Para uma análise mais localizada sobre a influência da China no continente latino-americano, é imprescindível contextualizar o cenário da experiência neoliberal na região durante a década de 1990. Nesse contexto, Perry Anderson (1995) aborda a profunda recessão que o capitalismo enfrentou nos anos 1970 e destaca a crise da dívida pública de quase todos os países ocidentais com dimensões alarmantes, inclusive na Inglaterra e nos EUA. A partir de 1991, os índices econômicos tornaram-se sóbrios nos países OCDE, haja vista a produção de 38 milhões de desempregados. A reação contra o neoliberalismo, porém, não aconteceu, e como receituário até ganhou um segundo alento.

A doutrina liberal ganha relevância entre as economias capitalistas europeias e estadunidense em contraposição às políticas keynesianas adotadas pelo capitalismo do pós-guerra num contexto em que o consenso até então estabelecido entre capital e trabalho começa a ruir no final dos anos 1970. O padrão fordista - keynesiano dava sinal de esgotamento com a chegada da crise do modelo econômico do pós-guerra quando a Europa e os EUA passam a enfrentar um quadro crítico de crise a partir da queda das taxas de lucro.

O mundo capitalista avançado caía numa longa e profunda recessão, combinando pela primeira vez baixas taxas de crescimento com altas taxas de inflação. Em 1979, os governos de Margareth Thatcher na Inglaterra e Ronald Reagan nos EUA adotaram uma gestão econômica de orientação monetarista, priorizando o combate à inflação em relação à preservação do emprego e dos rendimentos do trabalho, abandonando as diretrizes keynesianas. Aos poucos, a política monetarista foi associada a outras propostas, como desregulamentação dos direitos sociais, redução dos gastos públicos, intervencionismo estatal e livre fluxo de capitais e de mercadorias.

Efetivamente, esse neoliberalismo renovado por Hayek e Milton Friedman disseminou-se, durante os anos 1970, pelo mundo “ocidental”, sob o impulso dos

governos inglês, estadunidense e das agências econômicas multilaterais, como o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial. O reformismo neoliberal adotava (e adota) uma perspectiva puramente mercantil, que tinha em vista a produtividade e a rentabilidade do capital, tendo como horizonte uma economia globalizada (SALLUN. JR. p. 264, 2011).

No Brasil, essa perspectiva, segundo Carlos Nelson Coutinho (2006), teve por objetivo “consagrar a pequena política e a pseudo-ética do privatismo desenfreado como elementos fundamentais de um senso comum que sirva de base à sua hegemonia”. Armando Boito Jr. (1999) contribui com as reflexões sobre o mesmo tema ao afirmar que a ideologia neoliberal retoma o antigo discurso econômico burguês, gestado na aurora do capitalismo, e opera com esse discurso em condições históricas novas. No Brasil, a hegemonia política do capital financeiro se mantém ao longo do período que compreende o governo Collor até o governo Lula. Conforme sugere em sua análise, embora uma parcela da burguesia tivesse interesses consonantes com a doutrina liberal e tenha oferecido condições para sua perpetuação, as relações contraditórias e complexas dos setores burgueses com a política neoliberal, devido aos resultados, contribuíram para desidratar a influência neoliberal no Brasil, ainda que isso não signifique dizer sua extinção:

a política econômica e social do Estado brasileiro ao longo das décadas de 1990 e 2000, atende, prioritariamente, os interesses dos investidores internacionais e dos bancos e fundos de investimentos nacionais, articulando e subordinando os interesses das demais frações burguesas aos interesses das finanças (BOITO JR. p. 272, 2007).

Tendo a doutrina neoliberal como pano de fundo, economistas estadunidenses elaboram o receituário político-econômico neoliberal com o objetivo de oferecer uma “alternativa” para as economias dependentes. O denominado Consenso de Washington elencava medidas de austeridade econômica/fiscal e controle cambial como um pacote ou receituário para governos latino-americanos superarem seu quadro de instabilidade econômica.

A experiência neoliberal provocou um processo de desindustrialização nas economias da América Latina, diminuindo o peso do produto interno Bruto (PIB). Boito Jr. (2007) aponta ainda que a abertura comercial, como parte deste processo de desindustrialização, desorganizou a cadeia produtiva de determinados setores industriais, diminuindo a competitividade das empresas e causando um quadro de déficit nas trocas com o exterior. No Brasil, no entanto, o setor do agronegócio se destacou entre os setores econômicos que se beneficiaram desse processo de desindustrialização. Associado ao processo de abertura comercial e financeira combinada com uma taxa de câmbio estabilizada, o setor econômico do agronegócio, concentrado na produção de uma monocultura direcionada para a exportação, auxiliou no aumento do fluxo de chegada de dólares na economia brasileira, gerando divisas para remuneração do capital financeiro nacional e internacional. Através desse cenário, podemos perceber de que maneira o setor agrário se insere nas relações político-econômicas voltadas para o comércio internacional a partir do final da década de 1990.

No início dos anos 2000, o processo de aproximação da China com economias latino-americanas pautou-se pelo fortalecimento das relações bilaterais comerciais. Em relação ao Estado brasileiro, constatou-se o aumento da exportação de *commodities*, principalmente, produtos primários dos setores agrário e mineração.

Como já sublinhado, o Consenso de Washington ao longo dos anos 1990 produziu um efeito catastrófico para as economias latino-americanas e, como resultado, a doutrina neoliberal perdeu força na região. No início dos anos 2000, governos com agendas progressistas resgatando ideais desenvolvimentistas ressurgem e paulatinamente a eleição de lideranças progressistas na Venezuela, Brasil, Uruguai, Equador, entre outros países, vai consolidando a reorientação política no continente, transitando para uma agenda desenvolvimentista mais à esquerda, sem necessariamente abandonar completamente o neoliberalismo. A eleição de Hugo Chávez, em 1998, marca o início do fenômeno que ficou conhecido como “Onda Rosa”.

Nesse período, uma questão política que estava posta pautava-se na relação da América Latina com a economia multipolar globalizada do pós-guerra fria. Considerando a invalidez conceitual da doutrina neoliberal como proposta para integração econômica da região com a economia global, a agenda política se voltou para questões relacionadas à projeção dessas economias num contexto de novas perspectivas de aproximação econômica com o Sul global. Essa posição ganhou força dentro dos fóruns políticos regionais, como Celac, Unasul e Mercosul.

Como pode ser observado, o aumento das relações comerciais entre países latino-americanos e China ocorre na esteira desse processo, por isso, analisar a estratégia do gigante asiático para o aumento de sua presença no continente no contexto de fortalecimento da relação Sul-Sul é imprescindível para avançarmos na compreensão sobre o impacto do aumento das relações econômicas entre Brasil e China.

Assim, a ascensão econômica e política da República Democrática da China (RDC), no século XXI, configurou-se como um importante processo de transformação na economia e na política internacional contemporânea (VADELL *et al.* 2016, p. 67). O salto socioeconômico chinês, derivado das reformas econômicas ocorridas a partir de 1978, com a abertura do mercado doméstico, elevaram a China, em duas décadas, de uma condição periférica para o centro do sistema econômico global, gerando reflexos para a economia política mundial, deslocando geograficamente o centro do processo de acumulação capitalista no mundo (VADELL *et al.* 2016).

A mudança de paradigma na ordem econômica global, com a intensa participação do gigante asiático no comércio internacional no século XXI, é o momento de maior aproximação da China com países do hemisfério Sul, notadamente África e América Latina. A relação entre China e o Sul global, e esse é um dos aspectos da pesquisa, orienta-se, principalmente, pelo aumento do fluxo comercial de *commodities* no setor de energia e produtos manufaturados, e nesse novo cenário é relevante compreender essa relação, principalmente, com países da América Latina.

Nesse sentido, (VADELL *et al.* 2016) elucidam para uma nova *Network Power*, uma lógica de relacionamento entre centro-periferia atrelada às relações de troca e fluxos de investimentos, sob o chamado “Consenso Asiático”. Na avaliação dos autores, esse consenso está relacionado ao período histórico, imediatamente, após o declínio do chamado Consenso de Washington, que, como já ressaltado, na América Latina se comprovou ser um período catastrófico do ponto de vista econômico devido à total incompatibilidade entre o paradigma ideológico neoliberal<sup>5</sup> proposto e a realidade socioeconômica da região latino-americana.

O ponto mais visível desse processo de aumento da interdependência entre a China e o Sul-Global está na realocação da América do Sul e de alguns países da África dentro da divisão internacional do trabalho após a crise do neoliberalismo, em 2001, a qual enfraqueceu os pontos ordenados pelo CW (VADELL *et al.* 2016, p. 68).

O Consenso Asiático, compreendido como uma alternativa ao modelo de desenvolvimento proposto pelo Consenso de Washington, está baseado em três condições:

- 1) Inovação e experimentação constante.
- 2) Ênfase dada pela China para a qualidade de vida, principalmente equidade e sustentabilidade, em questões de desenvolvimento.
- 3) O princípio de “autodeterminação”, que deixa de lado os ditames, as condicionalidades e as orientações do Banco Mundial e do Fundo Monetário Internacional.

Um aspecto relevante entre as três condições é o princípio de autodeterminação, que pode ser interpretado como uma alternativa para as

---

<sup>5</sup> Carlos Nelson Coutinho (2006) faz uma leitura conceitual do liberalismo ao examinar a Nova República brasileira, a partir do governo Sarney. De acordo com o autor, o ‘modelo americano’, adotado como alternativa na tentativa de reorganização da relação entre Estado e sociedade civil pós-período ditatorial, emprega o padrão liberal-corporativo. Conforme Coutinho, “nele, ao mesmo tempo que a vida econômica é deixada ao livre jogo do mercado, o conflito de interesses é também resolvido numa espécie de mercado político, no qual os grupos com recursos organizativos obtêm resultados, enquanto os que não dispõem de tais recursos são excluídos, sem condições de obter influência real”.

economias latino-americanas à posição hegemônica dos Estados Unidos na região, pois o Consenso de Washington atrelava as economias latino-americanas a “pré-requisitos” que condicionam o aporte financeiro oferecido a reformas macroeconômicas estruturantes que reforçavam a relação de dependência dessas economias às grandes instituições financeiras globais, muitas sob forte influência dos Estados Unidos, como o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional.

Para (VADELL *et al.* 2016, apud RAMOS, 2016), “o Consenso Asiático seria um modelo de desenvolvimento particular (chinês) cuja estratégia poderia ser imitada por outros países em desenvolvimento. O modelo de desenvolvimento proposto é a concomitante aproximação da China com as economias do Sul global, o que oferece uma nova perspectiva de crescimento econômico para estas economias, no entanto é importante considerar que a aproximação chinesa, a partir do século XXI, está fortemente atrelada ao aumento do fluxo comercial, principalmente, por meio da exportação de *commodities* e produtos manufaturados e não necessariamente como uma alternativa de um modelo de desenvolvimento, como sugere (VADELL *et al.* 2016):

O crescente relacionamento entre a RPC e o Sul Global forma-se com base em um comércio complementar impulsionado pela expansão comercial e financeira chinesa, o crescimento da economia mundial e o preço crescente das matérias primas e dos recursos energéticos. Logo, é muito mais complexo do que um processo de replicação do modelo de desenvolvimento chinês (VADELL *et al.* 2016, p. 76).

Ou seja, o Consenso Asiático, enquanto uma *Network Power* entre a China e as regiões em desenvolvimento, relaciona-se muito mais a uma alternativa comercial para as economias da América Latina compensando, de certa maneira, a relação Norte-Sul pós-Consenso de Washington. Mas isso está também relacionado aos efeitos globais da expansão econômica e à busca por

aumentar sua influência em regiões até então muito próximas geopoliticamente aos Estados Unidos. Nesse aspecto é relevante considerar que o Consenso Asiático não necessariamente minou a influência estadunidense na região latino-americana, mas ampliou as perspectivas de crescimento econômico dos países latino-americanos que perceberam a China como um novo parceiro comercial devido a sua alta demanda por *commodities*.

VADELL *et al.* (2016) observa algumas das características do Consenso Asiático enquanto alternativa econômica para o desenvolvimento dos países latino-americanos, mas também enquanto um aspecto que reforça o aumento da influência do Estado Chinês em contraponto à influência Norte-Sul liderada pelos Estados Unidos, podendo, pois, ser lido pela:

1. Maior permissibilidade internacional econômica, isto é, o aumento da presença da China na América Latina enquanto alternativa econômica pós-Consenso de Washington.

2. Aumento da interdependência entre China e América Latina, ameaçando a hegemonia dos Estado Unidos na região.

3. A manutenção da relação harmoniosa e a promoção da estabilidade, para dar mais seguridade aos investimentos chineses nos países da América Latina.

4. Devido a não imposição de condicionalidades políticas da China a países latino-americanos para realização de investimentos, a China torna-se uma boa alternativa para o desenvolvimento de relações econômicas e de investimento.

5. A relação da China com regiões em desenvolvimento está baseada numa estratégia bilateral de comércio e investimentos. Isso reflete uma mudança de orientação geopolítica iniciada com as reformas econômicas a partir de 1978 e que, a partir do início do século XXI, busca estabelecer o aumento da influência chinesa em regiões menos desenvolvidas.

Deve ser sublinhado que essas relações foram sendo intensificadas desde 2001, o que se deu a partir do aumento do fluxo comercial, indicando uma suposta reorientação geopolítica global que fortalece as relações Sul-Sul em

contraponto ao declínio Norte-Sul baseado na relação comercial com os Estados Unidos. É evidente que o *boom* comercial entre China e o continente latino-americano está atrelado à alta demanda chinesa por *commodities* e recursos energéticos para auxiliar seu desenvolvimento interno (VADELL *et al.* 2016 apud FERSHEN, 2011). Por outro lado, a América Latina, afirmam os autores, é um potencial mercado consumidor para os produtos chineses, aumentando os níveis de cooperação Sul-Sul.

### **1.1 As disputas geopolíticas globais e a Nova Rota da Seda chinesa**

Como decorrência da estratégia chinesa para ampliação de sua influência globalmente, discutimos sua atuação em blocos regionais de cooperação, nomeadamente na América Latina. E, assim, para avançarmos com a análise, buscaremos discorrer sobre a atuação da China como membro do Brics e por meio da Nova Rota da Seda, realizando o esforço de localizar e compreender o papel e a relevância do Brasil nesse contexto.

O Brics<sup>6</sup> se constitui como uma parceria entre cinco das maiores economias emergentes do mundo: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul. Somadas, representam cerca de 40% da população mundial; 30% do território do planeta; 23% do PIB global; 18% do comércio internacional. A primeira cúpula, realizada em 2009, formaliza a criação do grupo, que ainda não contava com a África do Sul como membro. O principal objetivo do bloco, por meio da cooperação, é alterar o sistema de governança global, com uma reforma de mecanismos, como o Conselho de Segurança da ONU, além de introduzir alternativas às instituições como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para o fomento às economias emergentes, como no caso do Novo Banco de Desenvolvimento do Brics (BRASIL, 2023). Em 2023

---

<sup>6</sup> O acrônimo do Brics, "BRIC", foi inicialmente formulado em 2001, pelo economista Jim O'Neill, do banco Goldman Sachs, em estudo com prognósticos sobre o crescimento das economias de Brasil, Rússia, Índia e China, por representarem, em seu conjunto, parcela significativa do produto e da população mundial.

ocorre a expansão do grupo a partir da adesão de cinco países: Arábia Saudita, Egito, Emirados Árabes Unidos, Etiópia e Irã.

Em cerca de 40 anos a China alcançou surpreendentes patamares de desenvolvimento e, por isso, enquanto potência emergente precisa atuar para tranquilizar outros atores com relação às suas intenções, principalmente potências já consolidadas no sistema internacional que percebem a ascensão chinesa como alerta de segurança nacional. Nesse contexto, conforme sua ascensão pacífica, a China se insere enquanto ator de relevância no sistema internacional por meio de um papel mais construtivo nos assuntos mundiais, de modo que sua ascensão não seja percebida como ameaçadora pela comunidade internacional. Sob essa ótica, a utilização estratégica do Brics como uma força internacional progressiva e cooperativa se revela fortemente consonante com os interesses chineses de projeção global.

Com essa estratégia de atuação, a China busca afastar a percepção ocidental de “ameaça chinesa” em relação aos possíveis riscos existentes para a economia de países de uma eventual entrada de produtos e investimentos chineses. E contribui, também, para desconstruir a noção do Brics como força coletiva de bloqueio. Como já discutido amplamente, a atuação do país por meio de blocos regionais se constitui enquanto estratégia para ampliação de sua influência.

Como membros integrantes do Brics, Brasil e China se projetam geopoliticamente no sistema internacional contemporâneo, pautando-se pelo princípio de ascensão pacífica orientada ao fortalecimento da cooperação Sul-Sul e cooperação internacional para o desenvolvimento. Evidentemente, a participação de ambos no bloco contribui para fortalecer a aproximação entre os países, o que pode ter influenciado o aumento e a perpetuação das relações comerciais a partir de 2009, ano em que o bloco é fundado. O Brics, enquanto bloco político, demonstra a característica multipolar do sistema internacional contemporâneo e serve, ainda, como contraponto à hegemonia de blocos políticos e econômicos ocidentais.

A Nova Rota da Seda no atual contexto tem como propósito a estruturação de uma série de projetos que visa impulsionar o desenvolvimento, as transações econômicas e a conectividade entre a China e a Ásia, paulatinamente sendo ampliada para alcançar outras regiões, como os continentes europeu e africano e a região da América Latina e Caribe. Anunciada em 2013 pelo presidente chinês, Xi Jinping, a Nova Rota da Seda faz alusão à Rota da Seda<sup>7</sup>, representada na Figura 1, utilizada por séculos como importante instrumento para integração regional, permitindo o estabelecimento de relações comerciais entre as civilizações asiática e europeia.

Os pesquisadores (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017), em análise sobre a Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico, sugerem que a iniciativa representa uma ampliação e um aprofundamento de proatividade da China na configuração da dinâmica de integração regional.

**Figura 1 - Rota da Seda ancestral**

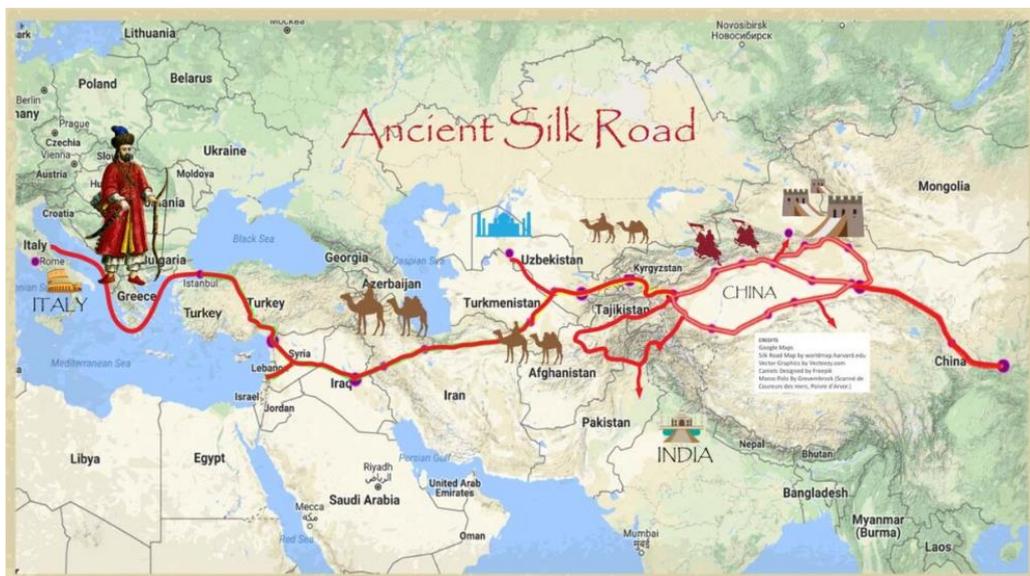


Figura 1: Rota da Seda terrestre, utilizada pelas civilizações asiática e europeia para o estabelecimento de relações comerciais. Fonte: China Vistos

<sup>7</sup>A Rota da Seda, ou “Iniciativa Cinturão e Rota”, logrou-se significativamente importante para o fomento de intercâmbios comerciais e culturais como também foi muito relevante para o desenvolvimento e o florescimento de grandes civilizações, além disso, a literatura especializada indica que a Rota da Seda foi uma das primeiras redes de conexão entre o Oriente e o Ocidente. Não há consenso entre os especialistas sobre o período de início de utilização da antiga Rota da Seda. O “cinturão” é uma referência aos caminhos terrestres que conectam a China à Europa através da Ásia Central, além do sul e do sudeste asiático. Já a “Rota” designa a rede marítima que liga a China aos principais portos do mundo através da Ásia, até a África e a Europa.

Em 2015 foi elaborado o plano de ação com a finalidade de delinear os princípios e os marcos norteadores da criação dos eixos da Nova Rota da Seda terrestre e marítima (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017) e, como apontam os pesquisadores, a iniciativa ampliaria os empreendimentos chineses na região asiática, que seriam expandidos para os continentes europeu e africano numa perspectiva de integração envolvendo os três continentes através de cinco diferentes rotas<sup>8</sup>. As perspectivas para o aumento da influência da China globalmente, ou reconstrução do sistema sinocêntrico, encontram na Nova Rota da Seda um de seus principais eixos para projeção.

...o potencial da Iniciativa OBOR decorre da articulação das capacidades chinesas com as demandas dos vizinhos. Primeiro, as capacidades chinesas decorrem de: 1) enorme estoque de capital disponível para financiamento; 2) uma indústria de base com grande capacidade produtiva (aço, cimento, máquinas etc.); e 3) um impressionante know-how em serviços de engenharia (PAUTASSO; UNGARETTI, p. 37, 2017)

Dados divulgados pelo centro de pesquisa *Green Finance and Development Center*<sup>9</sup> (GFDC), da Universidade de Fudan, situada em Xangai, que monitora a implementação e expansão da Nova Rota da Seda, demonstram o alcance da iniciativa após dez anos de acordo com a região geográfica dos países que assinaram memorandos de entendimento para adesão à Nova Rota da Seda. Organizamos os dados fornecidos pela pesquisa para auxiliar o exame acerca do aumento de influência global da China no contexto de ampliação geográfica de sua atuação. Evidentemente, não será objeto de reflexão o caráter qualitativo

---

<sup>8</sup> Em relação ao Cinturão Econômico continental, ressaltam-se três rotas conectando: a) China e Europa através da Ásia Central e da Rússia; b) China e Oriente Médio através da Ásia Central; c) China, Sudeste Asiático, Ásia Meridional e Oceano Índico. No que diz respeito à Rota da Seda Marítima, são duas rotas integrando: d) China e Europa através do Mar do Sul da China e Oceano Índico; e) China, Pacífico Sul e o Mar do Sul da China (PAUTASSO; UNGARETTI, p. 29, 2017).

<sup>9</sup> De acordo com o portal eletrônico da organização, o *Green Finance and Development Center* (GFDC) é um grupo de reflexão que fornece investigação, serviços de consultoria e reforço de capacidades a instituições financeiras e reguladores para finanças ecológicas e sustentáveis na China e a nível internacional (tradução própria).

dessa expansão. Assim, não incluiremos a avaliação sobre o aspecto operacional dos memorandos de entendimento assinados.

O objetivo é examinar o número desses memorandos, e os dados demonstram o aumento de influência da China globalmente. A Nova Rota da Seda está presente em cinco regiões do globo, como uma das maiores estratégias da política externa chinesa. Nesse sentido, a iniciativa representa o modelo de cooperação pautado na produção de bens públicos. Entre 2013 e 2023, 151 países<sup>10</sup> iniciaram ou realizaram o processo de adesão à Nova Rota da Seda, como demonstrado no Gráfico 1. Até março de 2022, 147<sup>11</sup> países assinaram acordo de memorandos de entendimento ou possuem projetos oficializados em parceria com a China no âmbito da Nova Rota da Seda, como demonstra o Gráfico 2.

O Gráfico 1 organiza por regiões a adesão à iniciativa de acordo com o número de países que possuem memorandos de entendimento assinados. Isso aumentou consideravelmente a presença da China no continente asiático, indicando o fortalecimento de sua posição de potência regional. A Nova Rota da Seda oferece condições para essa projeção como centro econômico da Ásia e o estabelecimento de parcerias com países vizinhos nos setores de geração de energia, comércio e infraestrutura, respeitando os princípios de ascensão pacífica. Percebemos, também, os reflexos dessa ampliação para as regiões do continente africano e região do Oriente Médio.

---

<sup>10</sup> A Itália aderiu à iniciativa da Nova Rota da Seda em 2019, porém, anunciou sua desvinculação em dezembro de 2023.

<sup>11</sup> De acordo com o estudo do GFDC, dados relativos à data de assinatura do memorando de entendimento de alguns países que constam na listagem estão indisponíveis, e a verificação independente de informações é limitada, e em parte, contraditória. Áustria, Rep. do Congo, Níger e Rússia não publicaram oficialmente uma confirmação de assinatura do memorando de entendimento.

**Gráfico 1 - Número de adesões à Nova Rota da Seda entre 2013-2023**

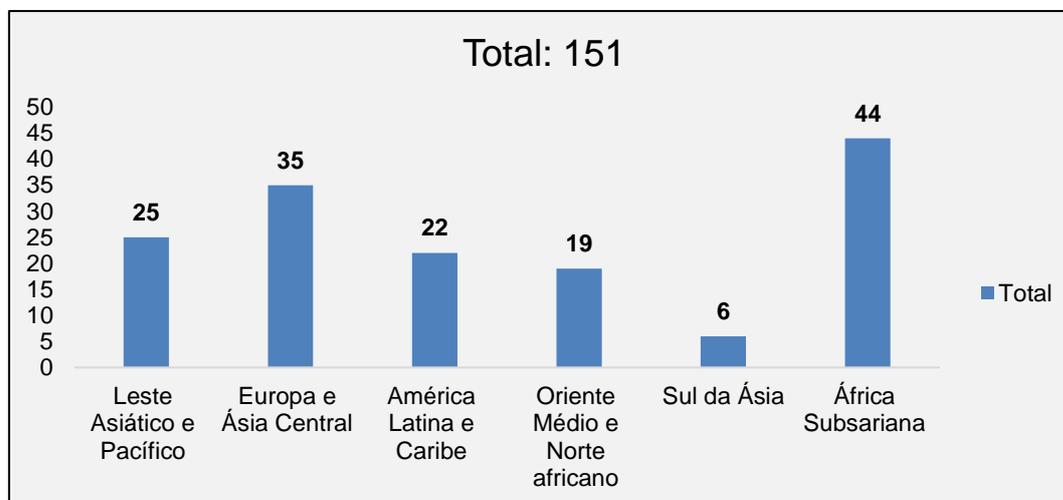


Gráfico 1: Países por região alcançados pela Nova Rota da Seda – Elaboração própria

Em relação aos países localizados na região da África Subsaariana, composta por 45 países (FMI, 2023), chama a atenção que, destes, 44 (97%) assinaram memorando de entendimento para adesão à Nova Rota da Seda, o que evidencia o fortalecimento das relações entre os países africanos e a China, no entanto, a aproximação não é recente. O Estado chinês é um grande importador de *commodities* africanas, mas também no setor energético e de infraestrutura. Com a Nova Rota da Seda há perspectivas de ampliação dos investimentos nesses setores e fortalecimento das relações comerciais bilaterais. A região norte da África e Oriente Médio figuram com 19 países assinando memorandos de entendimento.

Para os nossos objetivos, o exame sobre a expansão da Nova Rota da Seda para a região da América Latina e Caribe exige foco na análise dos potenciais desdobramentos relacionados ao desenvolvimento da região, principalmente, os efeitos dessa aproximação que vem aumentando paulatinamente desde o início do século XXI, majoritariamente baseada na

exportação de *commodities* e investimentos chineses nos setores de produção de energia.

A princípio esse processo não dá sinais de uma mudança estruturante do tipo de relação bilateral de parceria que a China vem estabelecendo com países da região, porém, a Nova Rota da Seda oferece perspectivas que podem significar o aprofundamento dessa relação em outros setores, além da exploração de recursos naturais e matrizes energéticas. Ainda nesse subtópico são feitos apontamentos nessa direção.

O Gráfico 2 ilustra o total de memorandos de entendimento assinados (incluindo a Itália, que optou por se desvincular da parceria com a China no âmbito da Nova Rota da Seda em dezembro de 2023). Como se pode observar, o intervalo entre os anos de 2017 e 2019 compreende o período de maior adesão de países à Nova Rota da Seda.

**Gráfico 2 - Total de memorandos de entendimento com a China no âmbito da Nova Rota da Seda divulgados oficialmente**

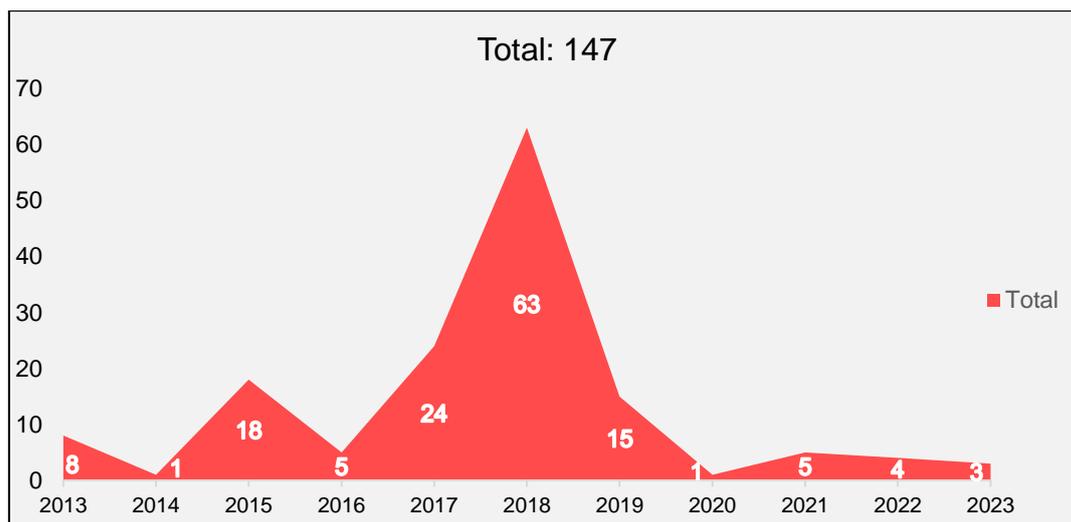


Gráfico 2: Total de adesões à Nova Rota da Seda (países por ano) – Elaboração própria

A relação sino-latino-americana evoluiu significativamente nos últimos anos, e a China vem se tornando um relevante investidor, financiador ou construtor de infraestruturas para diversos países latino-americanos. Em 2017 o Panamá, situado na região do Caribe, aderiu à Nova Rota da Seda, e em 2018, durante o II Fórum China-Celac realizado no Chile, foi oficializada a incorporação da

América Latina à Nova Rota da Seda. Nesse contexto, a Declaração de Santiago identificou a região latino-americana como de “extensão natural” da iniciativa global da China.

A inclusão da América Latina, portanto, é ratificada com mais assertividade a partir de 2017, quando um número crescente de países da região assinou memorandos de entendimento relacionados à BRI e anunciaram negócios, sinalizando a extensão, de fato, à região. Em maio do mesmo ano, o presidente chinês Xi Jinping afirmou ao presidente da Argentina, Mauricio Macri, no Belt and Road Forum, em Pequim, que a região latino-americana era uma "extensão natural" da Rota Marítima da Seda e um “participante indispensável”, tornando, assim, a possibilidade de sua inclusão mais evidente. No nível multilateral, um ponto de inflexão ocorreu no Fórum Ministerial China-CELAC em Santiago, Chile, em janeiro de 2018. Nele, os participantes assinaram uma Declaração Especial sobre a BRI, no qual a região foi convidada pelo Embaixador Li Jinzhang a participar formalmente, como uma nova plataforma para cooperação mutuamente benéfica entre a China e a América Latina (RODRIGUES, p. 98, 2020)

A Tabela 2 demonstra o ano de adesão à Nova Rota da Seda dos 22 países situados na região da América Latina e do Caribe, e a partir da adesão do Panamá, em 2017, observa-se a adesão de 13 países em 2018 e outras 5 adesões em 2019. Entre 2020 e 2021 apenas 6 países situados na África Subsaariana<sup>12</sup> e região do Pacífico<sup>13</sup> assinaram acordos de entendimento. Em 2022, houve a confirmação de adesão da Argentina e Nicarágua à Nova Rota da Seda, e em 2023, Honduras adere à iniciativa.

**Tabela 2 - Adesão de países da América Latina e Caribe à Nova Rota da Seda**

| <b>Ano</b> | <b>País</b>       |
|------------|-------------------|
| 2017       | Panamá            |
| 2018       | Antígua e Barbuda |
|            | Bolívia           |
|            | Chile             |

<sup>12</sup> Países: Botsuana; República Centro-Africana; República Democrática do Congo; Eritreia; Guiné-Bissau.

<sup>13</sup> País: Kiribati.

|      |                      |
|------|----------------------|
|      | Costa Rica           |
|      | República Dominicana |
|      | El Salvador          |
|      | Equador              |
|      | Granada              |
|      | Guiana               |
|      | Suriname             |
|      | Trindade e Tobago    |
|      | Uruguai              |
|      | Venezuela            |
|      | Barbados             |
|      | Cuba                 |
| 2019 | Jamaica              |
|      | Peru                 |
|      | República Dominicana |
| 2022 | Argentina            |
|      | Nicarágua            |
| 2023 | Honduras             |

Tabela 2: Fonte: GFDC/FISF - Elaboração própria

As implicações geopolíticas sobre o aumento da presença da China na região por meio da adesão desses países à Nova Rota da Seda ainda se mostram um campo de análise sem fortes determinações definidas. Evidentemente são produzidas análises que auxiliam a compreensão desse processo em curso. Sobre esse tema, (RODRIGUES, 2020) aponta que o aumento dessa presença chinesa na dinâmica geoeconômica da América do Sul, no entanto, ressalta os impactos negativos sobre a estrutura produtiva dos países sul-americanos que essa aproximação pode gerar, agravando a concentração da pauta exportadora em produtos primários, reforçando a especialização regressiva e acentuando a trajetória desindustrializante das suas economias.

Não é possível mensurar os impactos da chegada da Nova Rota da Seda na América Latina, porém existem perspectivas que apontam para o adensamento em novos projetos de infraestrutura, e nesse sentido a China pode incidir sobre vulnerabilidades regionais de financiamento e assistência técnica para realização desses empreendimentos (FILHO, *et al.*, 2018). Os autores também apontam para as assimetrias comerciais, financeiras e tecnológicas, além do risco em torno do processo de desindustrialização e reprimarização da pauta exportadora, que podem surgir como efeitos indesejados de grandes obras de infraestrutura capitaneadas pela China.

Ao elencarmos essas contradições inerentes ao processo de aproximação da China com países latino-americanos, é possível inferir que a iniciativa surge como um ponto de inflexão. Na perspectiva chinesa, a adesão da América Latina à Nova Rota da Seda representa, em primeiro lugar, o fortalecimento de sua influência geoeconômica em detrimento da influência dos Estados Unidos na região. Em segundo lugar, os países do continente são uma importante fonte para o fornecimento de recursos energéticos e matérias-primas primárias que auxiliam no desenvolvimento doméstico chinês, como já apontado por (VADELL *et al.* 2016). Ou seja, significaria potencialmente o adensamento das garantias de perpetuação dessa fonte de abastecimento.

## **2. A China como principal parceiro comercial do Brasil no século XXI**

Na primeira década do século XXI o Brasil experimentou o que foi conhecido como *boom das commodities*, e nesse período a forte alta dos preços de matérias-primas como alimentos, petróleo e recursos energéticos, somada à crescente demanda de economias emergentes, beneficiou países exportadores de matérias-primas na América Latina e África. Esse cenário regional conecta-se a uma mudança na conjuntura econômica global, impulsionada pela ampliação da participação da China no comércio internacional, notadamente a partir de sua entrada na OMC, em 2001.

Embora o comércio com o país asiático tenha beneficiado a balança comercial brasileira, a relação com a China pauta-se pela exportação de

matérias-primas (majoritariamente) e importação de produtos manufaturados de alto valor agregado. Na Tabela 3 abaixo demonstra-se o histórico do fluxo comercial entre Brasil e China entre 2000 e 2015. Para realização da coleta e análise dos dados, consultamos o painel eletrônico Comex Stat, desenvolvido pela Secretaria de Comércio Exterior, por meio do Departamento de Planejamento e Inteligência Comercial do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que oferece uma ampla base de dados estatísticos do comércio exterior brasileiro para auxiliar na consulta e pesquisa do fluxo de importações e exportações.

Organizamos informações relativas ao fluxo comercial entre Brasil e China que mostram uma progressão ascendente do fluxo de exportação, movimento que também se percebe em relação às importações.

**Tabela 3 - Histórico de fluxo comercial entre Brasil e China (2000-2015)**

| <b>Ano</b> | <b>Exportações FOB<sup>14</sup><br/>(US\$)</b> | <b>Importações FOB<br/>(US\$)</b> | <b>Saldo Balança<br/>Comercial (US\$)</b> |
|------------|--|-----------------------------------|---|
| 2000       | 1.084.859.711,00                               | 1.219.207.561,00                  | - 134.347.850,00                          |
| 2001       | 1.901.250.877,00                               | 1.320.146.539,00                  | 581.104.338,00                            |
| 2002       | 2.516.553.941,00                               | 1.549.003.930,00                  | 967.550.011,00                            |
| 2003       | 4.531.201.183,00                               | 2.143.066.339,00                  | 2.388.134.844,00                          |
| 2004       | 5.438.637.977,00                               | 3.703.468.228,00                  | 1.735.169.749,00                          |
| 2005       | 6.826.877.207,00                               | 5.337.252.810,00                  | 1.489.624.397,00                          |
| 2006       | 8.398.203.752,00                               | 7.975.358.764,00                  | 422.844.988,00                            |
| 2007       | 10.776.728.025,00                              | 12.596.323.631,00                 | -1.819.595.606,00                         |
| 2008       | 16.519.994.032,00                              | 20.035.446.107,00                 | -3.515.452.075,00                         |
| 2009       | 20.994,919,787,00                              | 15.904.566.841,00                 | 5.090.352.946,00                          |
| 2010       | 30.747.553.704,00                              | 25.591.491.902,00                 | 5.156.061.802,00                          |

<sup>14</sup> O valor FOB US\$ indica o preço da mercadoria em dólares americanos sob o Incoterm FOB (*Free on Board*), modalidade na qual o vendedor é responsável por embarcar a mercadoria enquanto o comprador assume o pagamento do frete, seguros e demais custos pós-embarque. Nesse caso, o valor informado da mercadoria expressa o valor exclusivamente da mercadoria. Cabe ressaltar que os valores em dólares são os informados nos documentos de exportações e importações, sem qualquer cálculo ou correção em relação a um período de referência ou índice de preços. Fonte: Comexstat; Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/faq>

|      |                   |                   |                   |
|------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 2011 | 44.304.607.898,00 | 32.786.183.569,00 | 11.518.424.329,00 |
| 2012 | 41.225.811.420,00 | 34.244.740.324,00 | 6.981.071.096,00  |
| 2013 | 46.023.192.076,00 | 37.325.464.635,00 | 8.697.727.441,00  |
| 2014 | 40.611.876.675,00 | 37.349.481.603,00 | 3.262.395.072,00  |
| 2015 | 35.155.353.691,00 | 30.714.059.053,00 | 4.441.294.638,00  |

Tabela 3: Fonte: Comex Stat/MDIC - Elaboração própria

O que se percebe é um cenário positivo para o Brasil, especialmente a partir de 2009. Porém, cabe ressaltar que as importações de produtos chineses alcançam praticamente os mesmos valores, o que denota uma baixa margem de superávit. A tabela apresenta momentos distintos, indicando a progressão das relações comerciais. Entre os anos 2000 e 2008, houve o intercâmbio pouco expressivo, com déficit comercial no ano 2000, superávit consecutivo entre 2001 e 2006 e déficit nos anos 2007 e 2008. Como reflexo da crise financeira global de 2008 foi registrado o maior déficit comercial, em parte também devido à retração da economia chinesa. No ano seguinte, 2009, período em que a China se torna o principal parceiro comercial do Brasil, o saldo da balança comercial brasileira apresenta superávits consecutivos.

O aumento da relação comercial com o Brasil produziu uma demanda interna pela ampliação da produção de matérias-primas para atender ao mercado externo, mas também investimentos visando ao aumento da eficácia do transporte e escoamento das mercadorias. No Maranhão, o Terminal de Grãos (Tegram) inaugurado em 2013 é um projeto que visa responder à demanda pelo aumento do armazenamento de grãos no Complexo Portuário do Itaqui, tendo em vista o aumento progressivo de exportação de matérias-primas por meio do porto nos primeiros anos do século XXI, reflexo das relações comerciais com a China, que se intensificaram no período. Trataremos mais a frente sobre esse tema, quando analisaremos a dinâmica do Complexo Portuário do Itaqui.

Como já mencionado, o *boom* comercial entre China e América Latina está relacionado à demanda chinesa por matérias-primas e recursos energéticos

para auxiliar seu desenvolvimento interno, e nesse sentido, a aproximação com o Brasil, enquanto um dos principais exportadores de *commodities* da região, é relevante, uma vez que o fortalecimento das relações comerciais com a China gerou impactos positivos para a balança comercial brasileira. Por outro lado, como afirmam Hiratuka e Sarti (2016) em uma análise aprofundada sobre os fluxos de comércio e investimentos chineses no Brasil, o aumento da participação chinesa no consumo brasileiro está associado à importação de produtos manufaturados de alto valor agregado, o que gera impactos negativos para a produção industrial doméstica.

Organizamos dados extraídos da base Comex Stat relacionados ao histórico do fluxo de exportação do Brasil para a China (Gráfico 1), destacando os cinco principais itens exportados no período de análise. As informações estão dispostas de acordo com o período (em anos) e o respectivo valor (em bilhões de dólares americanos), registrados para cada item em relação ao ano de medição. Cabe sublinhar que a soma dos valores dos cinco itens em cada ano de medição não representa a totalidade das exportações brasileiras para a China, porém, os primeiros cinco itens representam uma porcentagem considerável do quantitativo total de exportações em termos de valor. Isso contribui para a análise aqui proposta, tendo em vista o peso desses itens frente à totalidade das exportações, incluindo produtos agrícolas e minerais, *commodities*, foco principal desta pesquisa.

Para auxiliar a análise, dividimos o gráfico em dois principais períodos, 2000-2008 e 2009-2015, para abordar a evolução das exportações brasileiras para a China, dando ênfase para a exportação de *commodities* minerais e agrícolas, que se inicia a partir de 2001 e intensifica-se a partir de 2005, alcançando o seu ápice em 2011 na exportação de minério de ferro e em 2013 na exportação de soja.

**Gráfico 3 - Fluxo de exportação do Brasil para China (2000-2015)**

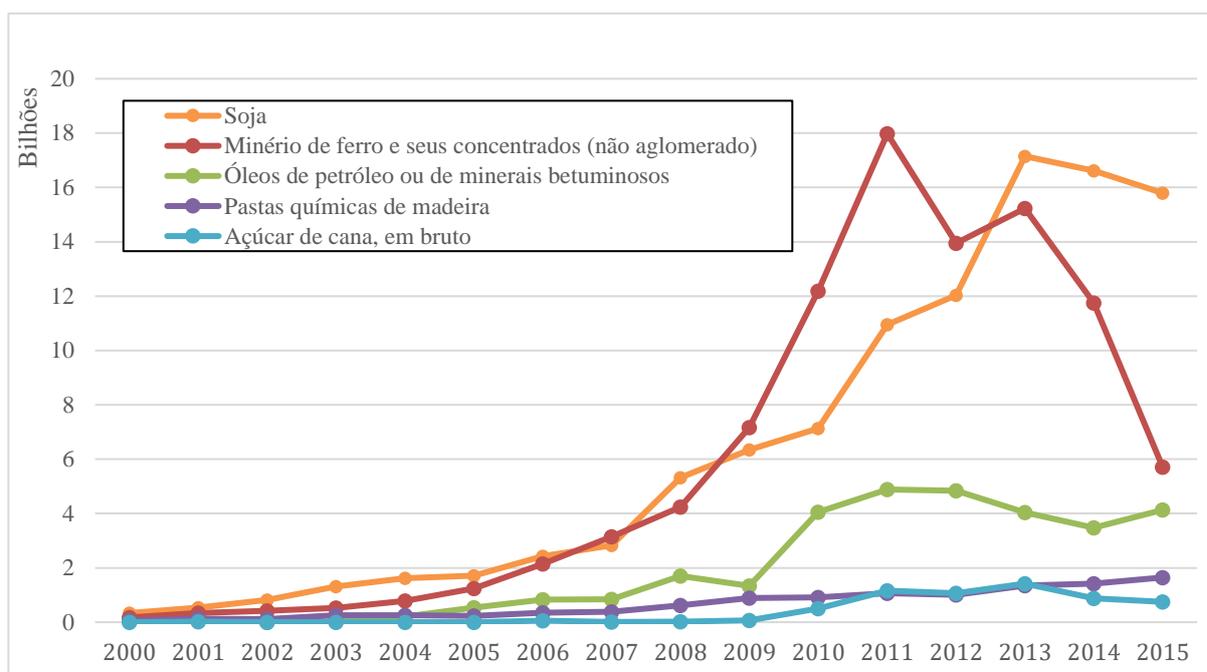


Gráfico 3: Fonte: Comex Stat/MDIC - Elaboração própria

Sobre a demanda por *commodities*, pode-se observar a prevalência de exportação do minério de ferro e soja, embora possa ser observado (entre 2000 e 2005) que o fluxo comercial ainda estivesse representando uma porcentagem pouco expressiva em relação à totalidade das exportações brasileiras, pois nesse período a exportação para países da Europa e Estados Unidos liderava o destino das exportações. Deve, no entanto, ser sublinhado, que a China começa a ampliar sua presença no comércio global, aproximando-se de países da periferia do Sul global a partir de sua entrada na OMC, em 2001.

A exportação de soja e minério de ferro, por exemplo, tem destaque nesse período devido à trajetória de aumento no volume de exportação. Em

2000, o Brasil exportou US\$ 337.350.321,00 de soja e US\$ 175.976.879,00 de minério de ferro. Em 2005, foram exportados US\$ 1.710.492.943,00 de soja e US\$ 1.242.540.969,00 de minério de ferro, aumento que se destaca em comparação ao fluxo com os outros itens. Isso demonstra que o interesse chinês por *commodities* minerais e agrícolas seguiu uma tendência de aumento a partir dos anos iniciais do século XXI.

No período entre 2006-2008 cristaliza-se a tendência chinesa pela compra de *commodities* minerais e agrícolas brasileiras, e essa inclinação é refletida no gráfico, ou seja, há um aumento expressivo de exportação desses itens em relação aos demais. Em 2006, o Brasil exportou US\$ 2.428.650.146,00 de soja e US\$ 2.141.645.500,00 de minério de ferro, além da proximidade entre o volume exportado em termos de valor. Cabe ressaltar que neste ano a soma dos itens exportados (soja e minério de ferro) representou mais de 50% dos valores registrados em relação aos demais itens.

O período entre 2007-2008 reflete a prevalência da exportação de soja e minério de ferro para a China, o que consolida o Brasil como um dos principais fornecedores dessas *commodities*, o que encontra consonância com os dados já apresentados no gráfico para o período.

O fluxo de exportação entre o período 2008-2015 exige maior ênfase de análise, pois marca a retração e retomada de expansão da economia chinesa frente à crise financeira global de 2008. Concentramo-nos na análise dos itens soja e minério de ferro devido, evidentemente, ao aumento na exportação destes, a partir de 2008, mas também ao peso que tiveram em relação à pauta de exportação brasileira que concentra produtos primários, notadamente a soja e o minério de ferro, no topo da lista.

Priorizamos na nossa análise as exportações brasileiras enquanto reflexo da demanda global por *commodities* impulsionada pela China. O foco da análise é observar a influência de fatores externos na pauta de exportação brasileira e o impacto desse fluxo no Maranhão. Se retomarmos o gráfico a partir de 2008, o fluxo de exportação de minério de ferro e soja aumentou consideravelmente em relação aos demais itens destacados. Chama a atenção a exportação

dessas *commodities* entre 2008-2011, em que se observam ganhos de escala ano após ano em relação aos valores exportados, saltando de US\$ 4.234.116.538,00 (2008) para US\$ 17.976.843.308,00 (2011).

Sobre esse aspecto, cabe destacar a inclinação da indústria chinesa na fabricação de produtos manufaturados de alto valor agregado nos quais utiliza-se o minério de ferro como principal componente para produção, notadamente nos segmentos da indústria automobilística, equipamentos eletrônicos e peças para maquinário. Esse fluxo de exportação de minério de ferro vai apresentar queda a partir de 2011, e o período entre 2012-2015 indica a desaceleração do fluxo comercial da matéria-prima, quando o Brasil exportou US\$ 5.710.581.730,00. Em 2015, voltam aqueles patamares próximos ao início de ascensão do ciclo de exportação.

Em 2013, a exportação da soja brasileira para a China alcançou seu maior patamar, registrando US\$ 17.147.972.473,00. A partir de 2010, período de retomada do crescimento econômico pós-crise financeira global, o Maranhão, como estado agroprodutor de soja, com infraestrutura para transporte, estoque e escoamento do produto, foi amplamente beneficiado neste período. No que se refere ao peso da soja para a balança comercial brasileira, diferentemente do minério de ferro que apresentou queda vertiginosa, o fluxo de exportação, ao contrário, manteve patamares elevados com exportações acima de US\$ 15 bilhões em 2014-2015.

Em contraposição ao fluxo comercial das exportações brasileiras para a China, nomeadamente produtos primários, a pauta de importação de produtos chineses para o Brasil concentra-se em produtos manufaturados, sendo alguns de alto valor agregado. Chama a atenção a heterogeneidade dos fluxos (e seus itens), mas principalmente a prevalência de itens eletrônicos. Outro ponto relevante é a intensificação do fluxo de importação a partir de 2009, ano em que a China se torna o principal parceiro comercial do Brasil, tendo neste país um pujante mercado de consumo para os produtos manufaturados.

**Gráfico 4 - Fluxo de importação da China para o Brasil (2000-2015)**

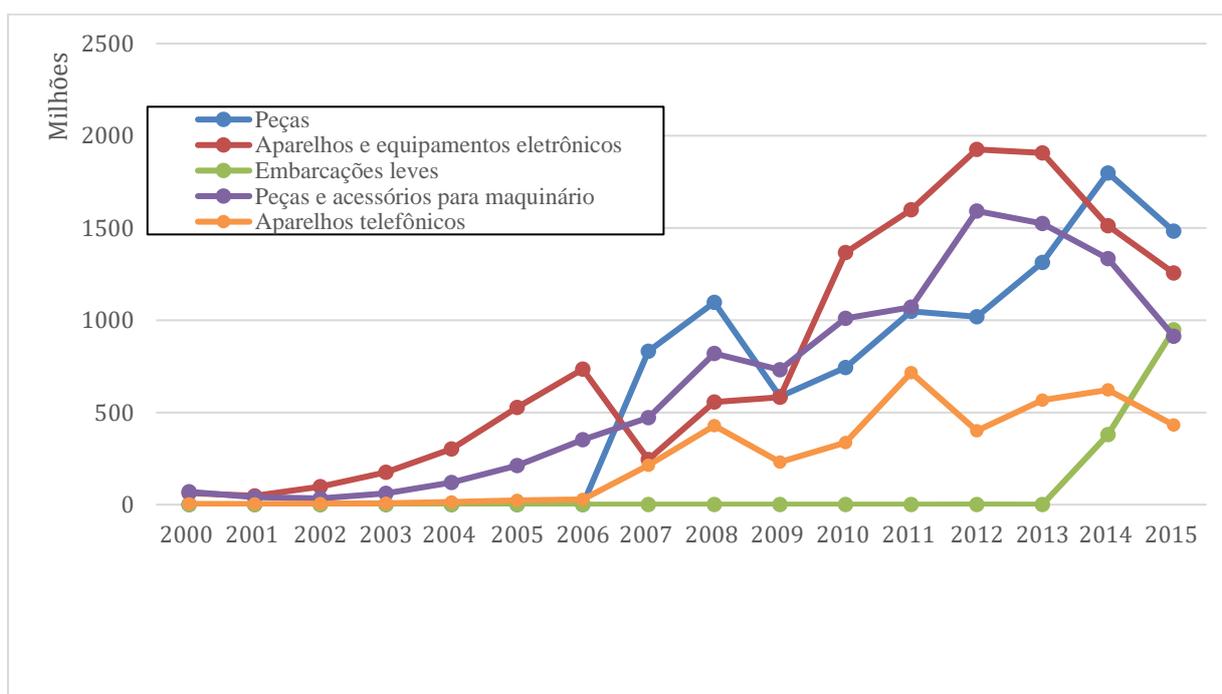


Gráfico 4: Fonte: Comex Stat/MDIC - Elaboração própria

No gráfico, observa-se o fluxo pouco expressivo de importações entre os anos 2000-2005. Lembrando que os primeiros anos do século XXI marcam a expansão da China no comércio global e a maior aproximação comercial do gigante asiático com países da América Latina. Já o período entre 2006-2008 indica o aumento das importações, especialmente itens representados pela categoria “Peças”, que alcançou o ápice em 2008 com US\$ 1.096.144.990,00, ao passo que até o ano de 2006 não foram registrados valores referentes à importação de itens desta categoria.

Particularmente em 2012 observamos o aumento expressivo no fluxo de importações, reflexo da retomada econômica da China pós-crise financeira

global. E o momento em que se percebe a América Latina como mercado consumidor potencial de produtos manufaturados chineses.

Ainda sobre este assunto, um estudo do Banco Central do Brasil (2019) referente à evolução da pauta exportadora brasileira e seus determinantes demonstra que “a maior alteração na composição da pauta exportadora brasileira derivou do efeito assimétrico provocado nas exportações de básicos, relativamente à de manufaturados, em função do acentuado crescimento da economia chinesa”. No mesmo período, houve o aumento da participação global da China na exportação de produtos manufaturados, passando de 11% em 2008 para 16% em 2017 (BRASIL, 2019). Isso indicava o aumento da exportação de *commodities* brasileiras para a China, mas também o aumento da importação de produtos manufaturados chineses para o Brasil.

Como demonstrado, a aproximação comercial com a China representou alterações significativas na pauta exportadora brasileira, concentrando *commodities* (minerais e agrícolas) no topo da lista em detrimento de produtos manufaturados. Os estudos de Hiratuka e Sarti (2016) demonstram a perda de competitividade de produtos manufaturados brasileiros no mercado global frente ao aumento da exportação destes produtos pela China. Além disso, como demonstrado por dados do Banco Central do Brasil (2019), os produtos chineses foram ganhando, cada vez mais, espaço no mercado brasileiro. Essa assimetria, além de incidir na perda de competitividade de produtos brasileiros no mercado global, também representa impactos negativos para o setor industrial nacional.

É imperativo ao Brasil buscar a diversificação da pauta exportadora e a aproximação com a China pode oferecer uma oportunidade nesta direção. O desenvolvimento da tecnologia para produção de biocombustíveis brasileiros é um horizonte a ser explorado pelo governo do Brasil e potencialmente pode contribuir positivamente para o desenvolvimento de outros países latino-americanos. Cabe ao governo brasileiro incluir pautas nacional e regional na agenda de cooperação com a China, buscando a convergência destes interesses no âmbito do fortalecimento de parcerias comerciais.

### **CAPÍTULO III: O MARANHÃO, O PORTO DO ITAQUI E A DINÂMICA DOS FLUXOS COMERCIAIS: interações entre o global e o local**

#### **1. O Maranhão e a dinâmica da modernização conservadora**

A partir da década de 1950, o Maranhão começa a se articular com o capitalismo industrial que se desenvolvia no Sul e Sudeste do país, comandado por São Paulo. Nesse período, conforme analisa Barbosa (2006), o estado passava a competir no mercado nacional, ainda que de forma subordinada à dinâmica do capitalismo industrial dos anos JK<sup>15</sup>. Nesse contexto, espaços produtivos como o Maranhão e a Amazônia são definitivamente incorporados pelo capital urbano-industrial.

Diversos autores vão mostrar que a expansão da fronteira maranhense vai se desenvolver por meio da agricultura e do extrativismo vegetal, primeiro o arroz e depois o babaçu. Ao final dos anos 1950, os investimentos estatais durante o governo JK impulsionaram uma demanda crescente por matéria-prima e alimentos, o que possibilitou a rápida integração da economia do Maranhão ao mercado brasileiro por meio de uma nova divisão nacional do trabalho. A mão de obra era basicamente de pequenos agricultores que trabalhavam na condição de posseiros, arrendatários.

No entanto, a reduzida participação do capital produtivo por meio de investimentos privados “indica que as relações sociais de produção correspondiam a uma versão atualizada do sistema escravagista – feudal do período colonial. A replicação desse modo de produção pré-capitalista se efetivou no controle e na apropriação de ganhos comerciais por parte dos tradicionais segmentos produtivos maranhenses que mantinham o controle secular sobre as áreas mercantil e comercial (BARBOSA *et al.* 2015). Essa estrutura foi declinando lentamente até entrar em colapso. Nos anos 1970, estes segmentos produtivos se deslocam para o mercado de terra. A chamada economia do gado se expandiu no Maranhão pela apropriação/expropriação e expulsão de terras antes ocupadas por posseiros.

---

<sup>15</sup> Jucelino Kubitschek (JK). Foi o 21º presidente do Brasil, governando entre 1956 e 1961.

Segundo Arcangeli (1987), a implantação definitiva do capital produtivo nas grandes fazendas foi precedida da grilagem de grandes extensões territoriais. A promulgação da lei de terras instituída entre 1966-1969, pelo governo Sarney e promulgada pelo seu sucessor Pedro Neiva de Santana, tinha o propósito de negociar as chamadas terras devolutas do estado para empresas e fazendeiros por meio de sociedades anônimas, suporte institucional que transformava terras públicas do Maranhão em foco de interesse de grandes grupos econômicos, apoiados por incentivos fiscais concedidos por órgão como Sudene e Sudam (BARBOSA, *et al.* 2015).

"As transformações da organização das relações internas do campesinato face à ação do Estado, se refletem no conjunto da economia, atingindo tanto as áreas de terras devolutas de frente agrícola a partir de 1950, como as áreas de ocupação mais antiga (...) começa a vigorar, com grande ênfase, um projeto de transformação das regiões de fronteira agrícola em área de aplicação de grandes capitais. A abertura de estradas em áreas consideradas 'vazias' do ponto de vista do capital passa a facilitar o acesso aos grandes investidores do Sul. Isso é facilitado na medida em que as estradas levam à valorização das terras e que todo o aparato institucional beneficia a instalação de empresas agropecuárias, extrativistas, mineradoras exatamente em áreas já ocupadas por posseiros" (Luna, 1985:56).

De fato, a prática da grilagem foi utilizada para auxiliar na expansão das monoculturas e ao expropriar camponeses impulsionava, ao mesmo tempo, os conflitos fundiários. Na esteira deste processo, as mesmas áreas rurais foram usadas para implantação de projetos subjacentes ao Programa Grande Carajás, como afirma MESQUITA *et al.* (2015). Ou seja, o padrão de desenvolvimento econômico do estado intensificou a expansão capitalista no campo maranhense em detrimento da melhoria das condições socioeconômicas da maioria da população, nomeadamente populações residentes em áreas rurais.

Nos anos 1970, com a crise do milagre econômico (1973), a estratégia dos governos militares foi reorientar o padrão de industrialização, através do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). E neste novo ciclo de desenvolvimento capitalista a periferia nacional foi reforçada pela sua base de recursos naturais, mas também por decisões macropolíticas do governo federal, que passava a ser o carro-chefe do desenvolvimento de grandes projetos industriais (NEGRI, 1966). Tratava-se de inserir o país no mercado internacional, a partir de um ambicioso programa de industrialização substitutiva de importações por meio da reconversão da base energética e da reestruturação produtiva industrial. O II PND em 1974 esboçava as bases da geopolítica para a Amazônia oriental, o Maranhão incluso.

### **1.1 O Programa Grande Carajás**

O Programa Grande Carajás (PGC) foi instituído na década de 1980, durante o regime militar, com o objetivo de ser o grande programa de desenvolvimento regional abrangendo os estados do Pará, Maranhão e Tocantins. O PGC fomentaria projetos em áreas específicas de sua macrorregião, a partir de três grandes frentes: 1 - minero-metalúrgicos; 2 - agropecuários e florestais; 3 - infraestrutura multimodal (ferrovias, rodovias, portos e barragens). Dessa forma, o PGC se caracterizou como um meio do governo militar para criar condições viáveis e sustentáveis de exploração das abundantes jazidas de minério de ferro e outros minerais, descobertos na década de 1960<sup>16</sup> (SANT'ANA; CARDOSO, 2020).

Regulamentado pelo Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980, além de contemplar projetos agropecuários de extração florestal, visava realizar a exploração dos minérios da região, integrando o restante do território à capital do estado do Maranhão. Para a consolidação do projeto, foram necessárias melhorias na infraestrutura, como a construção da Usina

---

<sup>16</sup> Em 11 de julho de 1967, o geólogo Breno dos Santos em um sobrevoo de prospecção descobre a primeira jazida de minério de ferro da região de Carajás, nome dado em homenagem aos índios da tribo que ocupava as margens do Rio Araguaia. A descoberta resultaria 18 anos depois, em 1985, na operação do Projeto Ferro Carajás, o que colocaria o Pará entre os primeiros do setor mineral do mundo. Fonte: <https://portosma.com.br/index.php/historia-e-evolucao-da-estrada-de-ferro-carajas/>

O projeto buscou incidir na economia regional de forma dinâmica, com ramificações em outros setores produtivos, que contribuiriam para o desenvolvimento de cadeias produtivas de *commodities* como a soja<sup>17</sup>, na região dos municípios de Balsas e Estreito, por exemplo. Com a publicização do potencial para exploração das jazidas de minério de ferro situadas na região de Carajás no Pará, considerada uma das maiores reservas de minério de ferro do mundo, a área se tornou atrativa para investimentos privados nacionais e internacionais, não apenas no setor de mineração.

O projeto inicial de dinamização da economia local, com expansão da atuação de empresas capitalistas e, conseqüentemente, do próprio capital, levou à exploração cada vez mais intensa de várias fontes de matéria-prima para diversificadas atividades produtivas. O ciclo da mineração na Amazônia passou a ter proporções crescentes a partir do Programa Grande Carajás (SANT'ANA; CARDOSO, p. 191, 2020). Do ponto de vista ambiental, o desmatamento de mata nativa para produção de carvão vegetal, utilizado como insumo na produção de ferro gusa, e o estímulo à ampliação de monoculturas como a soja e o eucalipto vêm gerando processos de desertificação do solo, mas também diversos tipos de contaminação devido ao uso de agrotóxicos.

De maneira geral, o PGC trouxe conseqüências estruturantes aos modos de vida e produção local, atrelando o desenvolvimento da região à perpetuação da própria atividade mineradora e agrícola. Todo contexto socioeconômico da região geograficamente inserido no processo de extração do minério de ferro, desde a região do Carajás, até o escoamento, no Porto do Itaqui, em São Luís, possui determinado grau de interdependência com a atividade mineradora. As riquezas produzidas não são localmente aproveitadas, e as elites regionais se

---

<sup>17</sup> A partir de 1991, a pesquisa com a cultura da soja foi intensificada pela parceria com a CVRD, através da Superintendência da Estrada de Ferro Carajás. Além do convênio de cooperação técnico-financeira para custeio de pesquisa, ocorreram estudos conjuntos para criação do Programa Corredor de Exportação Norte embasados nos resultados de pesquisas realizadas pela Embrapa, da infraestrutura da CVRD na região, da presença de recursos humanos e de condições favoráveis à produção de grãos em larga escala (Almeida, Juscinaldo; José (2019) apud. PALUDZYSZYN FILHO, 1995).

portam como intermediárias do processo de acumulação de capital de empresas estrangeiras.

Os desdobramentos das iniciativas do PGC, desde o período ditatorial, visaram sempre a constituição de uma ampla rede de infraestrutura com o objetivo de permitir a exploração e/ou escoamento da produção mineral, florestal, agrícola, pecuária e industrial do próprio Maranhão e de estados vizinhos, com foco principal na exportação, propiciando a criação de grandes empreendimentos que podem ser pensados como típicos de economia de enclave (SANT'ANA; CARDOSO, p. 197, 2020)

Através de uma ação governamental (criada, ainda, sob regime militar), o programa significou a transformação estrutural de uma considerável região dentro do Norte e Nordeste do país. O estado do Maranhão abriga quase toda a extensão da Estrada de Ferro Carajás, por onde o minério de ferro é transportado e exportado. Portanto, é necessário considerar os impactos do PGC para o estado para que possamos avançar na compreensão das condições históricas deste processo de desenvolvimento regional e da forma como a China se insere neste processo, considerando sua parceria comercial com o Brasil para importação de *commodities*.

A Estrada de Ferro Carajás conecta a região da Serra dos Carajás (PA) ao Porto do Itaqui (MA), sendo que a ferrovia possui 892 km<sup>18</sup> de extensão e o principal produto transportado é o minério de ferro (BRASIL). Em 1976, é concedida a autorização do governo federal para construção e operacionalização da ferrovia. O Porto Ponta da Madeira, localizado no complexo portuário do Itaqui, teve suas obras iniciadas em 1982 e finalizadas em 1985, sendo todas as obras administradas pela então empresa estatal Companhia Vale do Rio Doce. A Estrada de Ferro do Carajás (EFC) compõe o conjunto de empreendimentos realizados pelo governo militar no âmbito do

---

<sup>18</sup> Segundo informações disponíveis no portal eletrônico da Vale S.A., atualmente a Estrada de Ferro Carajás possui 970 quilômetros, sendo destes 575 quilômetros de via duplicada. Fonte: <https://www.vale.com/pt/w/estrada-de-ferro-caraj%C3%A1s-%C3%A9-classificada-como-ferrovia-mais-segura-do-brasil>

Programa Grande Carajás (COSTA; REIS, 2021). Em sua extensão, abrange 27 municípios, quatro no estado do Pará e 23 no Maranhão, e além do transporte de minério de ferro e outros minerais, também é realizado o transporte de passageiros pela ferrovia.

Para demonstrar o grau de penetração da Estrada de Ferro Carajás no estado do Maranhão e a caracterização da região como corredor de exportação para escoamento da produção mineral e agroexportadora, o mapa representado pela Figura 3 traz a ilustração do projeto original da Estrada de Ferro Carajás, construída e inaugurada na década de 1980, e sua extensão territorial.

**Figura 3 - Estrada de Ferro Carajás (EFC)**

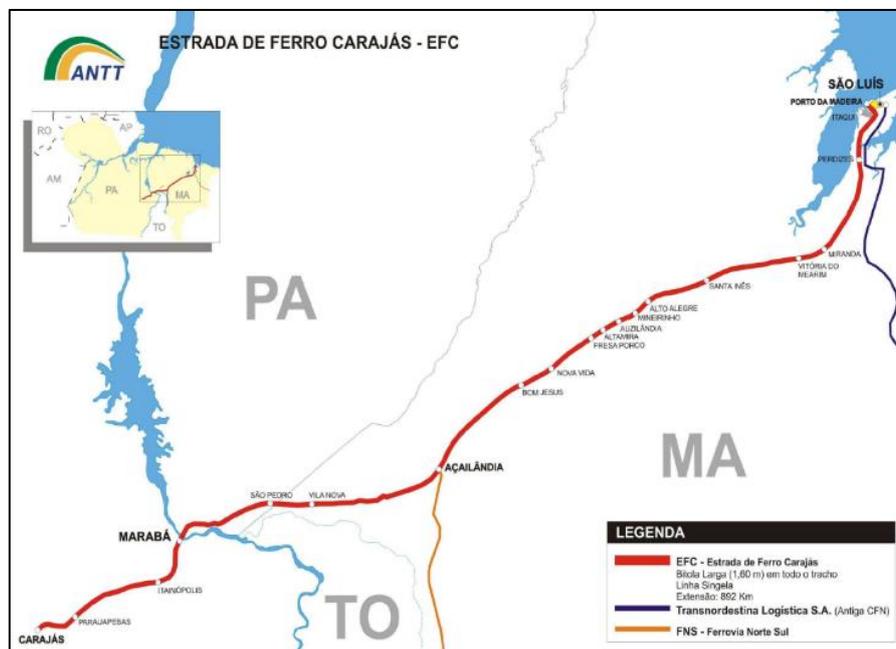


Figura 3: Mapa da Estrada de Ferro Carajás (EFC) Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A ferrovia em si já representa uma grande obra de infraestrutura, no entanto, ela também expressa a inserção do Maranhão nos fluxos de comércio global, e o fluxo de escoamento do minério através da ferrovia até o Porto do Itaqui resultou na implantação de portos especializados, como afirma (OLIVEIRA, 2021). A partir da operacionalização da Estrada de Ferro Carajás, o Maranhão se torna uma região estratégica para o escoamento de *commodities*,

com infraestrutura para transporte e escoamento das mercadorias para exportação.

A inserção do Maranhão nos fluxos de comércio global ocorreu em paralelo à expansão do Projeto Carajás e sua demanda por escoamento da produção, o que resultou na construção da Estrada de Ferro Carajás, também conhecida como Ferrovia Carajás-Itaqui (...) inaugurada em 1985. Trata-se de uma ferrovia de 892 quilômetros (destes, 695 quilômetros no Maranhão e 197 quilômetros no Pará) (...) resultou, também, na implantação de dois portos especializados, próximos ao Porto do Itaqui; na ampliação da rede de energia elétrica e na construção dos primeiros 100 quilômetros da Ferrovia Norte-Sul (entre Açailândia e Imperatriz), entregues em 1989 (OLIVEIRA *et al.*, p. 98, 2021).

Uma obra com expressivo potencial de impacto para o desenvolvimento regional, traz, também, aspectos negativos, como pôde ser observado, (...) o modelo de desenvolvimento adotado pelo Estado na região sob influência da EFC vem favorecendo a reprodução ampliada do capital em detrimento à vida da população das comunidades atingidas pela ferrovia (PENHA; NOGUEIRA, p. 223, 2015). Os autores analisam os impactos trazidos para as regiões, abrangendo questões ambientais e sociais. Com o desmatamento intensificado a partir da operacionalização da EFC para produção de carvão vegetal, aumentou a violência no campo pautada pela disputa de território.

A questão é que tanto o capital internacional quanto o Estado se comportam como se essas regiões representassem áreas de “vazios demográficos” para as quais se faria necessário levar o desenvolvimento. No entanto, tal argumento não se válida, levando ao conflito por terra na região, tendo as grandes empresas e corporações nacionais e internacionais por um lado, e, por outro, os camponeses, quilombolas, agroextrativistas, ribeirinhas e indígenas (PENHA; NOGUEIRA, p. 219, 2015).

Além de sua contribuição para a ampliação da malha de transportes ferroviários no Maranhão, a EFC também é de alta relevância para o transporte e a exportação de *commodities*. A duplicação de 115 km da ferrovia, iniciado em 2010 (PENHA; NOGUEIRA, 2015), veio como resposta à necessidade de modernização e sofisticação na logística de transporte, visando atender a uma maior demanda por exportação, nomeadamente, minério de ferro e soja. Entretanto, custos ambientais e sociais produzidos não podem ser ignorados.

## **2. Caracterização do Complexo Portuário do Itaqui**

A dinâmica socioeconômica promovida pelos incentivos fiscais e creditícios do Estado nacional no Maranhão centralizada no extinto Programa Grande Carajás (1980-1992), no campo minero-exportador do ferro saindo da Serra de Carajás (no Pará), percorre 900 km através da floresta amazônica<sup>19</sup>, corta o sudeste do Pará, norte de Tocantins e oeste do Maranhão (Castro, Campos, 2015, 302-303) e segue até o Complexo Portuário de São Luís integrado pelos Terminais do Porto de Itaqui.

Apesar das inovações tecnológicas portuárias, a maior complexidade das instalações e de funcionamento aumentaram o distanciamento entre as áreas urbanas e os portos. As cidades costeiras se mantiveram como grandes entroncamentos para o fluxo de mercadorias destinadas ao mercado externo, pelos portos. Isso exatamente porque “vivemos num mundo em que a lei do valor mundial comanda a produção total, por meio das produções e das técnicas atualmente dominantes”. No entanto, se “a cada lugar geográfico concreto corresponde, em cada momento, um conjunto de técnicas e de instrumentos de trabalho, resultado de uma combinação específica que também é historicamente determinada”, isso significa que “nenhuma sociedade tem funções permanentes, nem um nível de forças produtivas fixo, nenhuma é marcada por formas

---

<sup>19</sup> Apenas para a implantação do Projeto de Ferro Carajás (considerado o pilar do Programa Grande Carajás), ou seja, a construção da moderna estrutura ferroviária e porto, a previsão foi da ordem de US\$ 1,500 milhões a serem negociados com o Banco Mundial, Comunidade Econômica Europeia, Japão e Alemanha Ocidental. Ao Estado brasileiro coube, inclusive, o ônus de assumir todos os riscos de financiamentos junto às fontes financiadoras (Barbosa, 2006: 93).

definitivas de propriedade e de relações sociais”, como afirmou Milton Santos (1988, p. 14. 1996, p. 46. 1979, p. 25).

Localizado na Baía de São Marcos, no município de São Luís do Maranhão, o Porto do Itaqui iniciou suas atividades em julho de 1974, sendo administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária<sup>20</sup> (Emap) desde 2001. O Complexo Portuário compreende: i) Porto do Itaqui; ii) TUP Alumar; iii) Terminal Marítimo de Ponta da Madeira. O Porto do Itaqui dispõe de oito Berços em operação. Os Berços 100, 101, 102 e 103 foram inaugurados entre 1972 e 1976 e são destinados ao escoamento de Granéis Sólidos, Granéis Líquidos e Carga Geral. Ambos (104, 105 e 106) entraram em operação entre os anos 1990 e 1994 e escoam Granéis Sólidos, Granéis Líquidos e Carga Geral.

O Berço 108<sup>21</sup> entrou em operação em 2017 e é destinado ao escoamento de Granéis Líquidos (BRASIL, 2018). Além dos Berços para escoamento de cargas, a infraestrutura do Complexo Portuário do Itaqui compreende armazéns, pátios, silos e tanques.

O porto contém três armazéns de lona destinados ao armazenamento de celulose, equipamentos e fertilizantes, e, também, seis armazéns de estrutura metálica dos quais o primeiro é utilizado para armazenagem de concentrado de cobre, o segundo, armazenagem de arroz, e quatro armazéns de granéis vegetais que integram o Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram). Sobre o tema, vale ressaltar que o Tegram foi inaugurado em 2013 com o objetivo de expandir a capacidade estática de armazenagem de granéis. Os quatro armazéns somados implicam na expansão do armazenamento de grãos, notadamente a soja, para a proporção de 500 mil toneladas. A necessidade de aumentar a capacidade de armazenamento de granéis sólidos reflete a crescente demanda de exportação de granéis pela China, em particular a soja.

---

<sup>20</sup> O Governo do estado do Maranhão, por intermédio da Empresa Maranhense de Administração Portuária – Emap, recebeu da União a incumbência de explorar e administrar o Porto Organizado do Itaqui, através do Convênio de Delegação Nº 016/2000 de 1º de fevereiro de 2001, em sucessão à Codomar - Companhia das Docas do Maranhão (EMAP, 2023).

<sup>21</sup> O Berço 107 encontra-se desativado devido a questões logísticas. Após a construção do Berço 108 o acesso ao Berço 107 tornou-se logisticamente inviável, uma vez que o espaço entre as estruturas do Porto do Itaqui e do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira é estreito (BRASIL, 2018).

Como demonstrado no capítulo anterior, a exportação de soja para a China aumentou a partir de 2009, atingindo patamares expressivos a partir de 2013, mantendo-se elevado do ponto de vista da demanda.

Além disso, possui oito pátios, dos quais seis são destinados para armazenagem de carga geral e dois para armazenagem de contêiner. Possui, ainda, 16 silos, estrutura de armazenagem de grãos, dos quais quatro destinam-se ao armazenamento de arroz e trigo, e 12 destinam-se exclusivamente ao armazenamento de trigo. Existem 91 tanques <sup>22</sup> destinados ao armazenamento de combustíveis, soda cáustica e GLP. Com exceção de 10 tanques operados pela empresa Transpetro, todos os tanques estão localizados dentro da poligonal do Porto do Itaqui. Uma observação a ser feita é em relação à empresa Granel Química, que possui 35 tanques dentro da área do porto, mas conta com outros 14 tanques localizados em uma unidade próxima, denominada Granel Química II (BRASIL, 2018).

Outra característica relevante sobre o Complexo Portuário do Itaqui está relacionada ao acesso aquaviário do porto. A Baía de São Marcos é a maior da costa norte do Brasil, com canais de grande profundidade, costa baixa e elevada variação de maré (EMAP, 2018). No que diz respeito aos canais de acesso ao Complexo Portuário, o Plano Mestre do porto descreve:

(...) o canal de acesso ao Complexo Portuário do Itaqui é dividido em quatro trechos. Os dois primeiros, denominados Canal Externo e Canal Intermediário, são de utilização comum a todas as instalações portuárias do Complexo, estendendo-se da entrada da Baía de São Luís até as instalações do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira. O terceiro trecho é denominado Canal Interno e possui duas seções, uma a leste e outra a oeste da Ilha de Guarapirá. A primeira é utilizada somente pelos navegantes que demandam o Porto do Itaqui, já a segunda é compartilhada com todas as embarcações que seguem em direção ao Estreito de Coqueiros. O último canal a ser descrito é o

---

<sup>22</sup> Os tanques existentes estão divididos entre os operadores Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), Tequimar e Granel Química Ltda., e os distribuidores Petrobras (BR Distribuidora), Ipiranga Produtos de Petróleo S.A. e Raízen Energia S.A. (BRASIL, 2018).

Canal de Aproximação do TUP Alumar, localizado nesse mesmo estreito (BRASIL, p. 43 2018).

Em relação ao acesso terrestre, a hinterlândia<sup>23</sup> do Complexo Portuário é composta pelas rodovias BR-135, BR-402 e BR-222. Através dessas três principais vias terrestres, mercadorias são escoadas diariamente. Conforme descrito em seções anteriores, o Complexo Portuário do Itaqui incorpora o conjunto de projetos do extinto Programa Grande Carajás que tinha como principal finalidade o escoamento da atividade mineradora realizada na região dos Carajás. Com a ampliação das atividades portuárias, assim como o aumento da demanda de exportação de *commodities* agrícolas, o Itaqui ampliou sua área de influência e representa hoje um dos principais portos do Brasil para escoamento de matérias-primas provenientes da atividade mineradora e agrícola.

O mapa de hinterlândia (Figura 4) do Complexo Portuário do Itaqui auxilia na compreensão do fluxo de transporte e escoamento de produtos por meio da ferroviária.

A Ferrovia Norte-Sul, que se inicia em Goiânia, capital do estado de Goiás, e conecta-se à Estrada de Ferro Carajás a partir do município de Açailândia (MA), amplia a hinterlândia do porto para a vasta região do centro-oeste brasileiro, alcançando regiões nos estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Distrito Federal e Bahia.

#### **Figura 4 - Hinterlândia do Complexo Portuário do Itaqui**

---

<sup>23</sup> Hinterlândia é a área de influência de um porto. A partir da identificação da hinterlândia é possível elaborar estratégias e identificar oportunidades de crescimento e desenvolvimento. Podemos analisar a hinterlândia de um porto por meio da verificação da origem das cargas por ele recebidas.

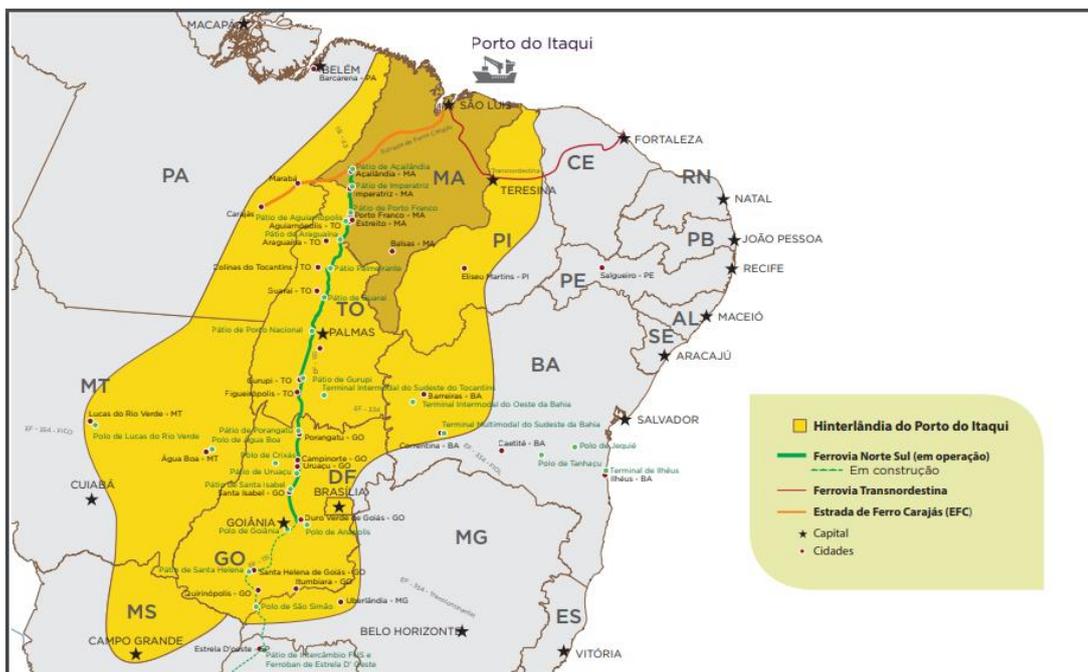


Figura 4: Mapa de hinterlândia do Complexo Portuário do Itaqui. Fonte: Empresa Maranhense de Administração Portuária

Atualmente, o Complexo Portuário do Itaqui se coloca como referência estratégica para a logística de escoamento e exportação de produtos brasileiros, principalmente *commodities*. A estrutura portuária representada pelos berços, como já mencionado (armazéns, silos e pátios), confere ao porto a relevância estratégica para atender à crescente demanda por exportação de matérias-primas incidindo, através de sua hinterlândia, em regiões para além de seu entorno imediato e alcançando, por exemplo, localidades no centro-oeste e sudeste do Brasil. Este fato é importante, uma vez que é possível afirmar a relação entre o aumento da atividade agrícola no Brasil e o porto, levando em consideração a premissa de que a melhoria e a ampliação da infraestrutura portuária dão condições para o aumento do estoque e escoamento de *commodities*.

Desta forma, faz sentido relacionar o processo recente de ampliação do Complexo Portuário e a dinâmica de aumento na exportação e no fluxo comercial impulsionados pela China, como já demonstramos. Ou seja, o Porto do Itaqui, portanto, insere-se na dinâmica do comércio global na medida em que

representa um ponto estratégico, pois oferece condições de manter o país entre os principais exportadores de produtos primários da região latino-americana.

O processo de expansão e modernização do Complexo Portuário do Itaqui no século XXI, realizado pela Emap, está diretamente relacionado ao aumento, no mesmo período, da demanda chinesa por *commodities* brasileiras, notadamente a soja e o minério de ferro. Para melhor compreender sobre a modernização do processo logístico do Itaqui, e desta forma, avançar com a investigação sobre os efeitos da influência chinesa e potenciais reflexos deste processo para o desenvolvimento regional do Maranhão, foram realizadas entrevistas com representantes da Emap que atuam no setor de logística da estatal. Desta maneira, foram entrevistados: Gervásio Reis - coordenador de Planejamento e Logística e Jairo Diniz – gerente de Planejamento e Negócios.

Sobre o processo de aumento da capacidade operacional de escoamento de carga, em relação ao crescente volume de produtos primários exportados, em sua grande parte para a China, Gervásio Reis ressalta que no Complexo Portuário do Itaqui, por se tratar de um porto público, exige-se a atuação de várias empresas privadas. Essas empresas participam de licitações de contratos temporários para utilização de espaços físicos do porto.

Desta forma, empresas de grande porte vão se instalando e realizando investimentos visando aumentar a capacidade e a produtividade do porto. Tal dinâmica, orientada pela lógica de mercado, reforça a percepção do porto como um instrumento componente do processo de acumulação do capital. Parte dos investimentos realizados no porto não segue ou é orientada por uma lógica estatal pautada em diretrizes e planejamento estratégico, sendo, na verdade, realizada por empresas privadas que se pautam em lógicas de mercado que privilegiam o lucro.

A característica multimodal do porto, somada à sua localização estratégica para o comércio internacional, ressalta a sua importância como vetor para investimentos. Em 2011, o Complexo Portuário do Itaqui exportava soja apenas pelo Berço 105, que à época era controlado pela empresa Vale S.A. Com a crescente demanda pela exportação de soja, foram realizados investimentos

para inauguração do Tegram, em 2013, o que proporcionou o aumento de capacidade de armazenamento para 125 mil toneladas divididos em 4 armazéns. Gervásio Reis acrescenta, ainda, que “devido à questão competitiva da Estrada de Ferro Carajás e os planejamentos estratégicos sendo colocados em prática (a exemplo do Tegram), se fez necessário refletir sobre mudanças na infraestrutura do porto para que pudessem comportar a demanda”. Assim, com o aumento de carga sendo transportada pelos navios, foi necessário estruturar um berço que suporte navios com maior quantidade de carga, e para isso parcerias público privadas foram realizadas.

Em relação ao processo de modernização do porto em si, ao expor seu ponto de vista, Reis afirmou que “o porto é um meio”, ou seja, ele existe devido ao interesse comercial de compra e venda de determinada mercadoria. Portanto, o porto, propriamente dito, é visto como um instrumento para viabilizar o comércio, e a partir dessa relação prévia são estabelecidos os investimentos e acordos. Sobre este aspecto, Jairo Diniz menciona que o Itaqui representa a linha final para o agronegócio brasileiro, por isso, muitos contratos de exportação de produtos primários agrícolas são realizados no porto. Todo esse processo, reflexo da lógica capitalista, reduz a percepção do Porto do Itaqui como um potencial vetor de investimentos para indução do desenvolvimento regional do Maranhão, pois opera a função da dinâmica capital transnacional.

Do mesmo modo, para elaboração de contratos comerciais, são realizados estudos técnicos de viabilidade que comprovam o grau de capacidade logística e operacional do porto para atender à demanda comercial, e essa dinâmica influencia aspectos como a hinterlândia do porto, infraestrutura e nível de capacidade operacional.

## **2.1. Operações Portuárias**

De acordo com o Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui, a projeção da demanda de cargas se baseia, por um lado, em uma metodologia que caracteriza o contexto econômico e concorrencial em que o complexo está inserido. Por outro lado, apresenta as premissas, consideradas no cálculo da

demanda, para cada um dos cenários especificados (tendencial, otimista e pessimista), bem como avalia o impacto da projeção de demanda portuária sobre o acesso aquaviário e sobre os acessos terrestres (BRASIL, p. 521. 2018).

A primeira etapa consiste na realização de uma projeção de demanda preliminar a partir de dados estatísticos e análise de mercado, seguida da realização da segunda etapa que envolve a projeção de longo curso. A partir dessas projeções, que fornecem as condições necessárias para melhor identificação de tendências de fluxo de mercadorias, é iniciada a etapa de distribuição de viagens, na qual são definidos os pares de origem/destino, associando cidades importadoras às cidades exportadoras.

As estimativas e as projeções de movimentação de cargas de exportação/importação são obtidas através de modelos econométricos obedecendo ao fluxograma abaixo.

**Figura 5 - Fluxograma da projeção de demanda de cargas**



Figura 5: LabTrans/UFSC (2017). Fonte: Plano Mestre – Complexo Portuário do Itaquí

A etapa de estimaco e projeo tem como inputs as seguintes variáveis e bases de dados: séries histricas de dados observados e projetados dos PIBs (Produto Interno Bruto) das regioes relevantes (país de destino, no caso de exportao, e microrregio brasileira de destino, no caso de importao) e taxas de câmbios real do Brasil e dos seus parceiros comerciais, os quais so provenientes do *The Economist*

*Intelligence Unit*, divisão de pesquisa e análise do grupo *The Economist*, e o preço das *commodities*, extraído do AliceWeb. Essa última variável é incluída no modelo de estimação apenas para casos de produtos primários com elevado grau de homogeneidade (e.g., minério de ferro e soja) (BRASIL, p. 522, 2018).

A série histórica do volume de exportação e importação representa a variável dependente, ou explicada do modelo, e os dados ora representados são extraídos da plataforma AliceWeb<sup>24</sup> para o porto. A base de dados ANTAQ é utilizada para calibrar o ponto de partida do último ano observado (BRASIL, 2018). Por meio da combinação de série temporal e corte transversal pode-se obter o aumento dos graus de liberdade e estimativas mais confiáveis.

...a etapa de divisão modal marcada pela separação dos pares origem/destino entre os modos de transporte. Nela, define-se que parcela dos pares origem/destino utilizará cada um dos modais de transporte disponíveis. Ou seja, para a soja exportada, define-se quais pares utilizariam ferrovia, rodovia ou hidrovia para chegar aos portos, de acordo com a analogia apresentada (BRASIL, p. 523, 2018).

Por fim, a última etapa do modelo compreende a alocação de viagem, ou seja, a etapa em que se definem os caminhos, quais cargas irão percorrer do seu ponto de origem até o destino. Outra etapa fundamental subsequente é a Análise de Mercado, de acordo com o Plano Mestre do Complexo Portuário, pois servem para subsidiar estimativas e projeções de demanda. As análises são realizadas por tipo de produto movimentado no Complexo Portuário.

Esse ponto merece especial relevância na medida em que centramos o foco na presença da China no Brasil, tendo como ponto de partida a relação comercial entre os dois países por meio do fluxo de exportação de *commodities*. Como já mencionamos, a China é o principal parceiro comercial do Brasil desde 2009 e, de acordo com as pesquisas em relação à pauta de exportação, é

---

<sup>24</sup> Alice Web é um acrônimo para Análise de Informações de Comércio Exterior-Web e era o site oficial do governo brasileiro sobre suas estatísticas de comércio exterior (BRASIL, 2018).

possível perceber a China como um país ator relevante no que se refere à análise de mercado de produtos primários. A seguir será apresentada (na Figura 6) a projeção de demanda por embarque de soja no Porto do Itaqui e do PIB da China, como maior importador dessas *commodities*.

O gráfico mostra a relação entre a projeção de evolução do PIB chinês frente à estimativa de aumento da demanda por importação da soja. Na base do gráfico, podem ser observados o aumento da exportação (2010 e 2013) e a queda no ano seguinte, em 2014. A projeção de exportação indica o aumento linear sob a demanda de soja brasileira. O Maranhão é um estado produtor desta *commodity* e conseqüentemente se insere no contexto de aumento da exportação desse produto, na medida em que oferece condições logísticas vantajosas para produção, armazenagem e escoamento via Complexo Portuário do Itaqui.

**Figura 6 - Projeção de demanda de exportação de soja vs. Evolução do PIB**

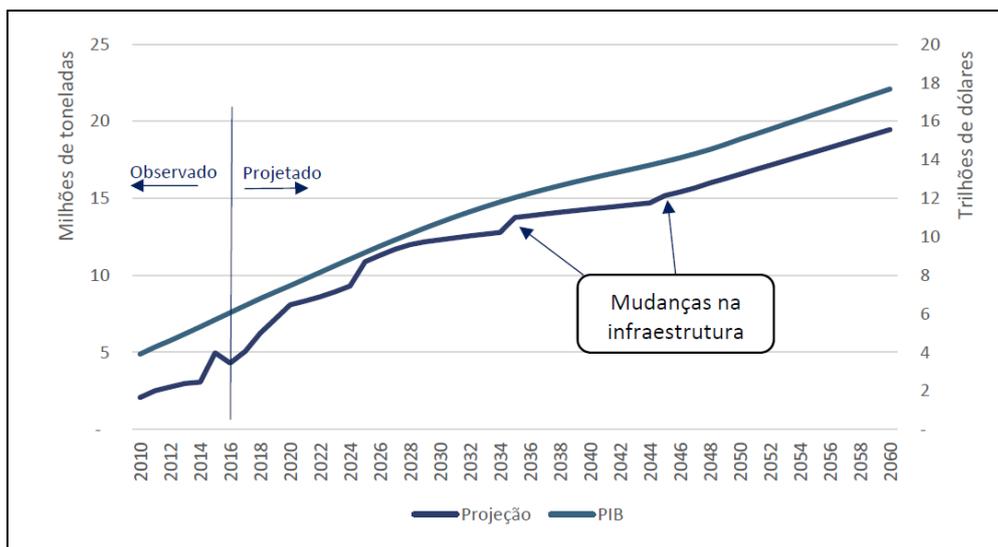


Figura 6: Fonte ANTAQ (2016); The Economist (2016). Elaboração - LabTrans/UFSC (2017)

Outro produto demandado pela China é o minério de ferro, produto primário para auxiliar em seu planejamento de crescimento interno. Por isso, o destaque brasileiro na produção e na exportação dessa *commodity* conferindo maiores vantagens a médio e longo prazo. O Maranhão se torna potencialmente estratégico para manutenção da parceria comercial entre Brasil e China por

oferecer condições de infraestrutura para transporte e escoamento do produto. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira tem capacidade de movimentar 230 milhões de toneladas de minério de ferro anualmente (BRASIL, 2018). O gráfico representado pela Figura 7 apresenta a projeção de demanda por embarque de minério de ferro no Porto do Itaqui e do PIB da China como maior importadora da *commoditie*.

**Figura 7 - Projeção de demanda de exportação de minério de ferro vs. Evolução do PIB**

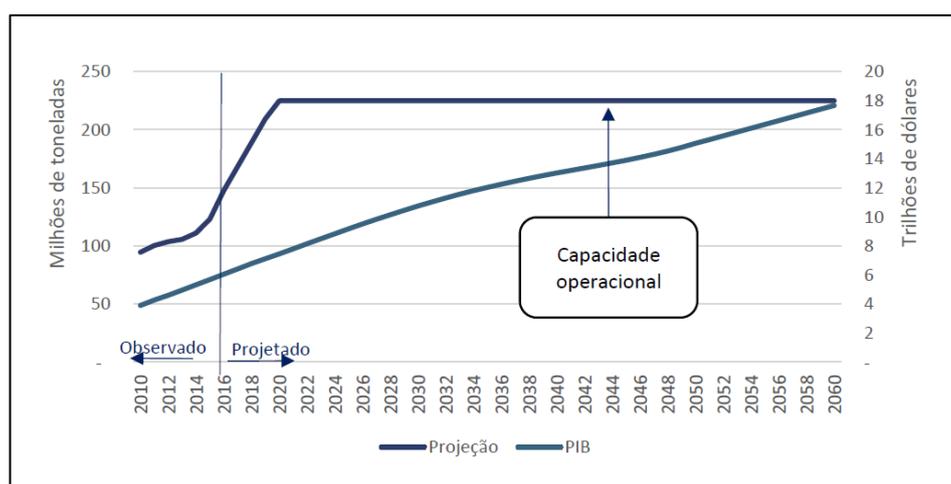


Figura 7: Fonte ANTAQ (2016); The Economist (2016). Elaboração - LabTrans/UFSC (2017)

Conforme se observa no gráfico, a projeção de exportação de minério de ferro para a China cresce linearmente, seguindo uma trajetória ascendente. Isso representa aumento no volume de exportação, o que significa a necessidade de adequações na capacidade de escoamento e armazenagem deste produto, tanto em relação à Estrada de Ferro Carajás como em relação ao volume estocado no Complexo Portuário do Itaqui. Assim, valendo-se das projeções para soja e minério de ferro, é possível afirmar a necessidade de expansão do Complexo Portuário do Itaqui para que seja possível a expectativa de aumento representada pelos gráficos.

A dinâmica entre o global e o local, nesse contexto, pode ser vislumbrada a partir das relações entre o fluxo de comércio entre os dois países e os reflexos causados por esse fluxo na dinâmica na qual os territórios estão inseridos. Essa

interdependência pode trazer vantagens pontuais para o estado em relação à modernização de infraestruturas necessárias para realização da atividade exportadora. Contudo e como já abordado na pesquisa, a contrapartida social e ambiental desse processo de modernização pode impactar negativamente o desenvolvimento socioeconômico de populações inseridas na “rota de exportação”, principalmente aquelas residentes em áreas próximas à Linha de Ferro Carajás que, embora não participem diretamente do processo, sofrem os impactos.

### 3. Interação Porto - Cidade e a dinâmica entre o local e o global

O gráfico 5 demonstra o fluxo comercial de exportação do Maranhão para a China, feito por meio do fluxo marítimo, no qual o Complexo Portuário do Itaqui representa o ponto de partida para todas as exportações. No gráfico pode ser observada a série histórica de exportação na qual estão representados os valores totais registrados para cada ano em relação ao histórico, compreendendo o período entre 2000 e 2015.

**Gráfico 5 - Exportações do Maranhão para a China (série histórica)**

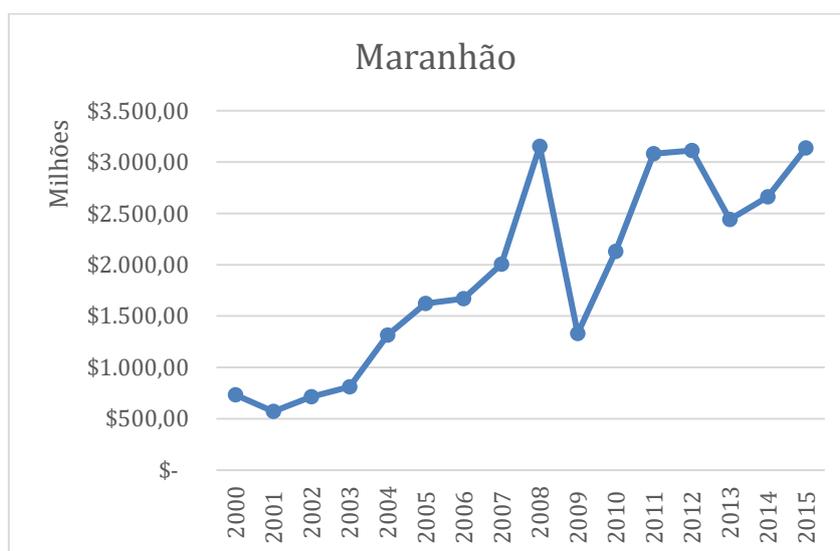


Gráfico 5 :Exportações para a China a partir do estado do Maranhão (série histórica) / Fonte: Comex Stat  
- Elaboração nossa

De acordo com o gráfico, o fluxo de exportação do Maranhão para a China apresentou crescimento durante os primeiros anos do século XXI,

nomeadamente até o ano de 2008, período em que as exportações sofrem uma queda abrupta em função das consequências geradas pela grande crise financeira global de 2008. Embora entre 2008-2009 o fluxo de valores exportados tenha sofrido uma queda de cerca de 50%, a partir de 2010 o comércio retorna à sua tendência de crescimento.

O Maranhão é geograficamente privilegiado no que diz respeito à logística de transporte mundial, pois está próximo de grandes centros consumidores (Europa, Ásia e Estados Unidos), além disso, possui naturalmente a maior variação de maré do mundo, o que permite o atracamento excepcional de navios de grande porte nos portos do estado.

O Porto do Itaqui está inserido em um corredor multimodal (ferrovia, rodovia e hidrovía) estratégico para a região, sobretudo na distribuição de combustíveis e no escoamento da celulose e granéis minerais e agrícolas. É conectado à Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) e à Estrada de Ferro Carajás, através da qual se interliga à ferrovia Norte-Sul, cuja extensão chega até a Estrela d'Oeste em São Paulo. Ao longo destas ferrovias estão instalados diversos terminais integradores de carga, pátios ferroviários e ponto de abastecimento de locomotivas. A conexão ferroviária única é um fator que o consolida como principal Porto do Corredor Centro-Norte do país (AGOSTINHO, 2021).

Vem sendo apontado como um dos pontos estratégicos para a expansão da Nova Rota da Seda da China. Ontem, em evento realizado com foco nos principais projetos de infraestrutura para a construção de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos dos países que hoje fazem parte do projeto Belt & Road Initiative (BRI), o governo do Maranhão recebeu o professor Paul Lee, da Universidade Zhejiang, na China, e um dos idealizadores do estudo Strategic locations for logistics distributions centers along the Belt & Road, estudo que aponta a capital maranhense como um dos pontos estratégicos para a expansão da Nova Rota da Seda da China.

Isso reforça a posição do país como um dos principais produtores de matérias-primas da América Latina e principal parceiro comercial da China no continente. Se pensarmos o local e o global, São Luís se insere na rota das cidades portuárias de grande relevância na dinâmica do comércio internacional

e na ordem econômica e geopolítica global, na qual a China vem ocupando cada vez mais espaço e presença comercial na região.

Como já destacado, devido à sua hinterlândia e a condições geográficas favoráveis, o Complexo Portuário do Itaqui contribui para destacar o Brasil como expoente exportador de *commodities* agrícolas. No contexto local, o já extinto Programa Grande Carajás intensificou um processo de desenvolvimento econômico pautado na exportação de produtos primários, que com a contribuição dos grupos políticos locais vem se perpetuando há décadas no Maranhão.

Como efeito, percebe-se a intrínseca relação entre a expansão do Complexo Portuário do Itaqui e a intensificação da atividade econômica baseada na exportação de produtos primários no estado. Contudo, ao observarmos o reflexo deste processo de desenvolvimento em relação aos indicadores socioeconômicos, percebemos as assimetrias entre o aumento do fluxo comercial de *commodities* e o desenvolvimento socioeconômico do estado.

De qualquer modo, a expansão e a modernização do Complexo Portuário do Itaqui, fundamentalmente nas últimas duas décadas, vêm respondendo ao crescente aumento da demanda por exportação de produtos primários. As operações portuárias no âmbito da logística apresentam condições para operacionalizar o envio cada vez maior de soja e minério de ferro para a China e, desta forma, posiciona-se estrategicamente como importante referência para perpetuar o interesse chinês pelo mercado de *commodities* brasileiro. É importante destacar a relação entre a aproximação China/Brasil e os efeitos dessa parceria comercial para o desenvolvimento regional do estado do Maranhão na medida em que o fluxo comercial que ali ocorre representa um aspecto de extrema relevância para a própria sustentação e o aumento da parceria comercial entre os dois países.

Na medida em que o Itaqui vem se consolidando como expoente para a parceria entre Brasil e China no âmbito do comércio de produtos primários, a perpetuação dessa parceria se torna cada vez mais perceptível no horizonte de médio e longo prazo. Desta forma, observamos a influência chinesa para a

economia regional e os efeitos que o aumento dessa influência pode gerar para as cadeias produtivas no estado. Além do setor agrícola, outras atividades econômicas como indústria e serviços podem se beneficiar do aumento da influência chinesa no Maranhão, haja vista que o aumento da produção de soja e a intensificação do transporte de minério de ferro para atender à demanda chinesa impactam contextos socioeconômicos particulares de diversas regiões do estado.

É importante considerar que o aumento da exportação de *commodities* para a China impulsionou modificações estruturantes no Porto do Itaqui. Neste sentido, os governos possuem importante papel na estruturação de um planejamento estratégico voltado para realização de mudanças estruturantes que possam influenciar o conjunto de cadeias produtivas ligadas ao comércio internacional. A esse respeito, é relevante recordar o já existente interesse chinês pelo Complexo Portuário do Itaqui no âmbito da iniciativa da Nova Rota da Seda. Deste modo, é possível considerar que uma proposta de modernização do processo de logística e infraestrutura de cadeias produtivas até a exportação pode atrair considerável interesse de financiamento por parte do Estado chinês em uma possível articulação com o governo brasileiro no âmbito da Nova Rota da Seda, por exemplo.

Contemporaneamente, a região Nordeste do Brasil tem atraído o interesse da China no aspecto comercial e de investimentos e, como já demonstrado, a região vem recebendo investimentos nas áreas de produção de energia. De modo particular, o Maranhão atrai o interesse da China devido às condições estratégicas que o estado apresenta para realização do comércio internacional.

## CONSIDERAÇÕES GERAIS

Esta pesquisa buscou investigar possíveis implicações para o desenvolvimento regional do Maranhão no século XXI, considerando a relação comercial entre Brasil e China pautada na exportação de *commodities*. O presente estudo teve como objetivo central examinar a relação entre o global e o local expressa pela interação do Porto do Itaqui na dinâmica de reorganização mundial dos espaços produtivos influenciada pela presença cada vez maior do gigante asiático no comércio internacional.

No capítulo 1, caracterizamos o processo de abertura econômica da China a partir de 1978, com ênfase na projeção econômica chinesa para a economia global. Com a pesquisa, percebemos as características do “socialismo chinês”, que, pautado na Economia Política Marxista, possibilitou à China se projetar globalmente a partir de um caminho de abertura econômica estratégico. Dessa forma, o governo chinês consolidou o processo de nova formação econômico-social, no qual a transformação no modo de produção foi um dos objetivos centrais. Por meio da reforma econômica de 1978, o governo chinês construiu mecanismos eficientes para atração de investimento como incentivos fiscais e econômicos para a abertura de empresas com participação de capital externo e a criação de Zonas Econômicas Especiais, regiões industriais voltadas para a produção em larga escala para exportação. Essa mudança jurídico-econômica se relaciona ao processo de transformação das forças produtivas da China.

A experiência socialista chinesa, e fundamentalmente sua projeção, são de suma relevância para compreensão da dinâmica do sistema internacional contemporâneo. Na medida em que a China vem se consolidando como potência regional hegemônica com forte influência no contexto geopolítico e geoeconômico do sistema internacional, percebemos o início de um processo de reorientação do epicentro econômico global se deslocando do Norte (Estados Unidos e Europa) para a Ásia. A pesquisa demonstrou, também, que a experiência chinesa pode ter aplicabilidade tendo em vista o estudo por alternativas aos modelos de desenvolvimento regional, atualmente vigentes em diversas economias dependentes, principalmente na região da América Latina.

No capítulo 2, aprofundamos a investigação acerca do processo de aumento das relações comerciais entre a China e os países da América Latina a partir do século XXI, principalmente com o Brasil. Nesse sentido, a pesquisa procurou apresentar o cenário político vivenciado no continente latino-americano durante o final da década de 1990, em que a decadência da doutrina neoliberal traduzida pelo Consenso de Washington dava lugar a uma corrente política desenvolvimentista que colocou como prioridade de agenda o fortalecimento das relações multilaterais entre países da região e a aproximação com outras regiões do Sul global.

Nesse contexto, foram analisados os principais elementos que caracterizam a aproximação da China com a região da América Latina, utilizando como recurso o conceito de *Network Power*. Foi relevante destacar a atuação da China no âmbito de blocos regionais como China-Celac, mas também sua projeção a partir da adesão de países à Nova Rota da Seda. Pudemos constatar que a aproximação da China com a região latino-americana pauta-se prioritariamente pelo interesse no estabelecimento de relações comerciais, a partir da importação de *commodities*. Não obstante essa constatação, a pesquisa também identificou fluxos de investimentos diretos chineses em diversos países latino-americanos em que áreas como produção de energia, serviços e infraestrutura são privilegiadas.

Ao analisarmos a parceria comercial entre Brasil e China, percebemos um reflexo do quadro geral identificado pela pesquisa. A China é o principal parceiro comercial do Brasil desde 2009. Realizamos uma análise sobre o fluxo comercial entre os países durante os anos de 2000-2015 e pudemos constatar uma concentração na pauta exportadora brasileira de soja, minério de ferro e petróleo. Com pouquíssima diversificação de produtos exportados, pudemos ainda reafirmar a percepção de que a China estabelece relações comerciais concentrando suas importações em produtos primários, de modo que possa sustentar seu processo de desenvolvimento interno. Ao analisarmos a pauta de exportação de produtos chineses, percebemos um quadro muito diferente em relação à concentração da pauta. O Brasil importa uma variedade muito maior

de produtos da China, basicamente, concentrados em produtos industrializados de alto valor agregado.

Na última parte da pesquisa, aprofundamos a investigação sobre a relação comercial entre Brasil e China via Porto do Itaqui com relação ao fluxo de *commodities*, analisando o quadro na dinâmica de exportação de *commodities* para a China. Para que fosse possível alcançar as distintas dimensões e o contexto histórico, a pesquisa retomou o processo de modernização conservadora do Maranhão, sendo destacado o extinto Programa Grande Carajás e seus impactos nos estados do Pará e Maranhão.

Com a pesquisa foi possível identificar a intrínseca relação entre o impacto do Programa Grande Carajás para o modelo econômico vigente no Maranhão contemporâneo. Como “legado” do modelo de desenvolvimento pautado na exploração de minério de ferro, a dinâmica econômica do Maranhão está circunscrita à produção de monoculturas, tendo a soja como principal mercadoria, e à perpetuação de uma via férrea para escoamento de milhares de toneladas de minério de ferro que são exportados mensalmente a partir do Complexo Portuário do Itaqui. A pesquisa também apontou que o modelo econômico exportador sustentado pela atividade agrícola não seria possível sem a articulação política de oligarquias que se apropriaram de vastos hectares de terras devolutas lá atrás, utilizando-se de subterfúgios jurídicos, como a Lei de Terras, criada em 1969, pelo então governador José Sarney. Isso visando à “modernização” do estado do Maranhão a partir do fomento à produção agrícola que privilegiou a expansão de terras sob o poder de grupos oligarcas do setor agrário, em detrimento da emancipação e subsistência de populações camponesas que retiravam da terra o sustento de seus familiares e o fomento de práticas da agricultura familiar, em vilarejos e regiões rurais afastadas dos centros urbanos.

Examinamos, por fim, o processo de expansão do Complexo Portuário do Itaqui no século XXI considerando, como plano de fundo, a presença comercial da China cada vez maior na região. Foi possível identificar que o processo de expansão do Itaqui obedece à lógica capitalista de mercado em que são

realizados investimentos para expansão e modernização do porto na medida em que empresas privadas garantem o direito à utilização de parte da infraestrutura portuária por meio de licitações realizadas pelo poder público. Foi identificado que a expansão recente do porto acompanhou o aumento do fluxo comercial de *commodities*, especialmente a partir da demanda por *commodities* apresentada pela China. Não apenas a ampliação do espaço físico e da infraestrutura e o aumento da quantidade de pátios, silos e armazéns tornaram-se necessários, os processos de logística e escoamento de carga também foram aprimorados buscando responder com mais rapidez ao crescente fluxo de mercadorias que o porto atualmente operacionaliza.

Ao retomarmos a hipótese da pesquisa, percebemos que a presença da China no Maranhão, por meio da relação comercial com o Brasil a partir do aumento no volume de *commodities* brasileiras exportadas, traz impactos em diferentes níveis e dimensões para o desenvolvimento regional do estado. Há dois principais aspectos dessa influência: na ótica externa, ou seja, o impacto da presença chinesa enquanto componente que reforça a condição do Maranhão como estado produtor de matéria-prima, e na ótica interna, relacionada às questões socioeconômicas em que o aumento da atividade econômica voltada para exportação não influencia em melhorias nas condições econômicas e de qualidade de vida para a população maranhense, nem mesmo das populações do entorno como o bairro do Itaqui-Bacanga.

Ao analisarmos do ponto de vista externo, percebe-se que a presença da China no Maranhão reforça a condição do estado como produtor de matéria-prima de baixo valor agregado voltado para exportação. Nesse sentido, é imperativo retomarmos as proposições de Ruy Mauro Marini ao conceituar, no âmbito da dialética da dependência, as condições necessárias para se estabelecer o intercâmbio desigual.

O Complexo Portuário do Itaqui opera como um meio para realização do comércio internacional, acompanhando o aumento da relação comercial entre Brasil e China expressa pela exportação de *commodities*, constatação que é reforçada pelas entrevistas realizadas para o estudo com representantes da

Emap. Portanto, embora o porto reúna condições para ser um vetor de investimentos, é fundamental que sejam estabelecidos os parâmetros para que o investimento possa efetivamente gerar retorno para além dos limites físicos do próprio complexo portuário e outras estruturas físicas adjacentes de transporte que se conectam ao porto.

Os resultados apresentados pela pesquisa sugerem que a presença da China por meio do fluxo de *commodities* gera efeitos significativos, e entre os principais está justamente o processo de ampliação e modernização do Completo Portuário do Itaqui para atender à crescente demanda do mercado externo, em particular, a demanda chinesa por produtos primários brasileiros. No entanto, embora o comércio internacional realizado por meio do Itaqui seja relevante para a imagem do Brasil como país produtor de matéria-prima, essa dinâmica comercial também reitera a condição do Maranhão de estado produtor de *commodities*, sem oferecer qualquer perspectiva de desenvolvimento regional efetivo.

Esta pesquisa procurou contribuir com estudos relacionados ao campo do setor portuário, desenvolvimento regional e comércio exterior. Evidentemente que muitas outras frentes de investigação foram vislumbradas e será necessário o esforço de futuras produções científicas para que se continue avançando na área de conhecimento. Particularmente, uma futura pesquisa, que se viabiliza a partir desta, seria uma investigação sobre a potencial utilização do Complexo Portuário do Itaqui, compreendendo todo o conjunto de sua estrutura multimodal como uma proposta para investimento da China no Brasil no âmbito da Nova Rota da Seda. Sobre esse aspecto, é necessário problematizar o uso do espaço (território) brasileiro frente ao interesse chinês de promover seu desenvolvimento interno, compreendendo-se a adesão do Brasil à Nova Rota da Seda como parte desse processo.

Em outras palavras, cabe, enquanto perspectiva para investigação científica, sistematizar as implicações para o desenvolvimento regional do Maranhão, e nesse sentido, a utilização do território, de uma possível adesão do Brasil à Nova Rota da Seda chinesa. Como o Maranhão, considerando o

Complexo Portuário do Itaqui, poderia apresentar uma proposta de investimento regional a partir da adesão brasileira à Nova Rota da Seda?

Considerando essa perspectiva, fica a proposta de investimento chinês no estado do Maranhão que busque incidir sobre toda a estrutura logística de transporte de cargas, nomeadamente a modernização e a ampliação de estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

## BIBLIOGRAFIA

AGOSTINHO, L. L. **Relatório de Sustentabilidade do Porto do Itaqui**, 2022.

Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/>

AYLLÓN PINO, B; EMMERICH, N. **Las relaciones entre CELAC y China: Concertación regional y Cooperación Sur – Sur**. Revista Perspectivas Do Desenvolvimento, 2015.

BARBOSA, F. Alexandre. **China contemporânea: seis interpretações**. Cap 01: A ascensão chinesa e a economia-mundo capitalista: uma perspectiva histórica. Belo Horizonte: Autêntica, 2021.

BARBOSA, Z. M.; PEREIRA, J. J.; MOTA, Célia Maria da; FERREIRA, Nilce Cardoso; MESQUITA, B. A. **Formação socioeconômica do Maranhão**. In: Edna Ramos de Castro; Índio Campos. (Org.). Formação Socioeconômica da Amazônia. 1ed. Belém: Biblioteca do NAEA/UFPA, 2015, v. 2, p. 1-640.

BARBOSA, Z. M. **A rota dos grandes projetos no Maranhão: a dinâmica entre o local, o regional e o transnacional**. In: Anais do V Simpósio Internacional Lutas Sociais na América Latina? Revoluções nas Américas: passado, presente e futuro?, 2013, Londrina. Anais do V Simpósio Internacional Lutas Sociais na América Latina/2013. Londrina, 2013. v. 1. p. 38-46. Disponível em: [https://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/v4\\_zulene\\_e\\_desni\\_GIV.pdf](https://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/v4_zulene_e_desni_GIV.pdf)

BARBOSA, Z. (2004). **As “temporalidades” da Política no Maranhão**. Lutas Sociais, (9/10), 19–26. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18970>

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Viação Civil. **Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaquí**. Brasília: MTPA/SNP; UFSC/LabTrans, abril de 2018.

BOITO JR., Armando. As relações de classe na nova fase do neoliberalismo no Brasil. **Sujetos sociales y nuevas formas de protesta en la historia reciente de América Latina**. Buenos Aires: CLACSO, p. 271-296, 2006.

CHEN, Chung; CHANG, Lawrence; ZHANG, Yimin. **The Role of Foreign Direct Investment in China's Post-1978 Economic Development**. World Development, Vol. 23, N° 04, p. 691-703, 1995.

CARIELLO, Tulio. **"Investimentos chineses no Brasil: Histórico, tendências e desafios globais (2007-2020)"**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China (2021). Disponível em: <https://www.cebc.org.br/2021/08/05/investimentos-chineses-no-brasil-historico-tendencias-e-desafios-globais-2007-2020/>

COMEXSTAT (2016a). Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/96945> Acesso em: 01/11/23.

COMEXSTAT (2016b). Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/96946> Acesso em: 01/11/23.

COMEXSTAT (2016c). Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/96947> Acesso em: 01/11/23.

COMEXSTAT (2016d). Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/96948> Acesso em: 01/11/23.

COMEXSTAT (2016e). Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>  
Acesso em: 20/11/23.

COUTINHO, N. C. **O Estado Brasileiro: gênese, crise, alternativas**. In: LIMA, Júlio César França; NEVES, Lúcia Maria Wanderley. Fundamentos da educação escolar do Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro, Fiocruz, p.173-200, 2007.

CONTINI, E; et.all. **Complexo Soja – Caracterização e Desafios Tecnológicos**. Série Desafios do Agronegócio Brasileiro (NT1), 2018. Disponível em: <https://www.embrapa.br/documents/10180/0/COMPLEXO+SOJA++Caracteriza%C3%A7%C3%A3o+e+Desafios+Tecnol%C3%B3gicos/709e1453-e409-4ef7-374c-4743ab3bdcd6> Acesso em: janeiro de 2024.

DA SILVA, Fabricio Pereira. O fim da onda rosa e o neogolpismo na América Latina. **Revista Sul-Americana de Ciência Política**, v. 4, n. 2, p. 165-178, 2018.

ECONÔMICO, **Porto de Itaqui se destaca como ponto estratégico na Nova Rota da Seda da China. Movimento Econômico** (2022). Disponível em: <https://movimentoeconomico.com.br/economia/portos/2022/07/14/porto-de-itaqui-se-destaca-como-ponto-estrategico-na-nova-rota-da-sede-da-china/>

EMAP. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/planejamento-portuario>, 2023.

FERREIRA, A. J. de A. (2021). **O complexo portuário de São Luís do Maranhão na economia contemporânea: indicações para debate**. InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade, 7(20), e202135. Disponível em: <https://doi.org/10.18764/2446-6549.e202135>. Acesso em: 8 jan. 2023.

FILHO, Ernani; POSE, Mirko. **A internacionalização da moeda chinesa: Disputa hegemônica ou estratégia defensiva?** Revista de Economia Contemporânea; p. 1-23; 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rec/a/XSwTmLbtwfdWqgQXp6kJKtm/?lang=pt>

FILHO, L; NUNES, A; et al. **Iniciativa cinturão e rota na América Latina: perspectiva geoeconômica**; Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2022.

FMI, **Perspectivas Econômicas Regionais - África Subsariana: Uma luz no horizonte?** Washington, DC: International Monetary Fund; World economic and financial surveys, outubro, 2023.

FUSER, I; ABRÃO, R. **Integração energética na América do Sul: perspectivas, impasses e obstáculos.** Brazilian Journal of Latin American Studies, (2020). 19(37), Disponível em: 240-267. <https://doi.org/10.11606/issn.1676-6288.prolam.2020.171246>. Acesso em: 8 jan. 2023.

GFDC, Countries of the Belt and Road (BRI). Fanhai International School of Finance (FISF) , Fudan University, Shanghai, 2023. Disponível em: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> Acesso em: dezembro de 2023.

GO, Global. **Setting Up an Entity in China – What Foreign Companies Need to Know.** Disponível em: <https://goglobalgeo.com/blog/entity-setup-china/>

HENRIQUE, P.; SILVA, W. **Fluxo Comercial entre Brasil e China no Período de 1990 a 2016** Universidade Federal de Uberlândia Instituto de Economia e Relações Internacionais 2018. Disponível em:

<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/20178/1/FluxoComercialBrasil.pdf>

f. Acesso em: 8 jan. 2023.

HIRATUKA, Célio; SARTI, Fernando. **Relações econômicas entre Brasil e China: análise dos fluxos de comércio e investimento direto estrangeiro**. Revista Tempo do Mundo, v. 2, n. 1, p. 83-98, 2016.

IPEA. **O que é? Amazônia Legal**. Ano 05. Edição 44 (junho/2008), 2008. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&id=2154:catid=28](https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2154:catid=28)

JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis **China contemporânea: seis interpretações**. Cap 02: Apontamentos sobre a geopolítica da China. Belo Horizonte: Autêntica, 2021.

JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis. **A (nova) Economia do Projeto como estágio superior do socialismo chinês**. Revista Desenvolvimento e Civilização, 2021.

LOPES, A. T. **A internacionalização do Renminbi como um meio de contestação**. **Desafios**, 32(1), 1-30. Disponível: <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/desafios/a.7688>, 2020.

MAH, Jai S. **Foreign direct investment inflows and economic development: the case of Shenzhen special economic zone in China**. The journal of world investment & trade : law, economics, politics. - Leiden: Brill, Vol. 9., 4, p. 319-331, 2008. Disponível em: <https://www.econbiz.de/Record/foreign-direct-investment-inflows-and-economic-development-the-case-of-shenzhen-special-economic-zone-in-china-mah-jai/10003755852>

MARINI, R.M. **Dialética da dependência / uma antologia da obra de Ruy Mauro Marini**; organização e apresentação de Emir Sader. Petrópolis, RJ; Vozes; Buenos Aires: CLACSO, 2000.

PAUTASSO, D; UNGARETTI, C. R. **A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico**. *Estudos Internacionais: Revista de relações Internacionais da PUC Minas*, 4(3), 25-44. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.5752/P.2317-773X.2016v4n3p25> Acesso em: dezembro de 2023.

PECEQUILO, C. S.; CARMO, C. **A China, o Sistema Internacional e o Sul: Ascensão Pacífica?** / China, the International System and the South: peaceful rise?. *Brazilian Journal of International Relations*, Marília, SP, v. 3, n. 1, p. 31–69, 2014. DOI: 10.36311/2237-7743.2014.v3n1.p31-69. Disponível em: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/bjir/article/view/3549>. Acesso em: 5 jan. 2023.

PINHEIRO, J. S. **Investimento em infraestrutura portuária: Uma análise da exportação de soja no Terminal de Grãos do Maranhão**. 2018. 100f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioeconômico/CCSO) - Universidade Federal do Maranhão, São Luís. Disponível em: <https://tede2.ufma.br/jspui/handle/tede/2186> Acesso em: janeiro de 2024.

POMAR, Wladimir. **China contemporânea: seis interpretações**. Cap 03: Comentários sobre a economia política chinesa. Belo Horizonte: Autêntica, 2021.

RIBEIRO, V. L. **A China e a economia mundial: uma abordagem sobre a ascensão chinesa na segunda metade do século XX**. Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/91791/259763.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em: 24/12/23

RODRIGUES, S, B. **O pouso do dragão na América do Sul: Uma análise da geoeconomia, dos China's Policcy Paper on Latin America and the caribbean e da Nova rota da Seda.** Brazilian Journal of Latin American Studies - Cadernos Prolam/USP, v. 19, n. 37, p. 78-105. Edição especial: China e América Latina, outubro, 2020.

ROSARIOS, Ottocar. **China Vermelha: Líder na América Latina?** Rio de Janeiro: Vozes Limitadas, 1969.

SALLUM. JR. B. Governo Collor: **O reformismo Liberal e a Nova Orientação da Política Externa Brasileira.** Revista de Ciências Sociais, vol 54, nº 2, p.259-288, 2011.

TAO, Yitao; LU, Zhiguo. **Special Economic Zones and China's Development Path.** Springer, 2018. Disponível em: <https://www.springer.com/series/13571>

TRIGO, Virgínia. **Os Empreendedores Chineses e o Processo de Transformação Econômica na China.** *Cadernos de Estudos Africanos* [Online], 11/12 | 2007. Disponível em: <http://journals.openedition.org/cea/941> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/cea.941>

THORSTENSEN, V. **A China como membro da OMC e líder das exportações mundiais: desafios e oportunidade para o Brasil.** Coleções: FGV EESP – CCGI, 2010. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/15777>

THORSTENSEN, V; RAMOS, D; et al. **Ascensão da China à OMC: a questão da economia de não mercado.** Coleções: FGV EESP – CCGI, 2014. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/16363>

VADELL J; RAMOS, L; NEVES, P. **As implicações internacionais do modelo chinês de desenvolvimento do Sul Global (p.67-83)**; Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento; Rio de Janeiro: Folio Digital, 2016.

WEGNER, C. Rubia. O Brasil no mundo polarizado. **Das muitas consequências, a consequência – Amazônia nas relações econômicas Brasil-China**, P. 43-51, Jornal dos Economistas, N°402; Corecon-RJ e Sindecon-RJ, Fevereiro de 2023.

WONG, T. **A nova rota da seda que a China quer construir vale o investimento trilionário?** BBC News Brasil, 2023. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cmj544lq205o>; Acesso em: dezembro de 2023.

WTO. **Modest trade growth anticipated for 2014 and 2015 following two Years slump**. Press releases (abril/2014), 2014. Disponível em: [https://www.wto.org/english/news\\_e/pr721\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/pr721_e.htm)

ZHU, Xiaodong. **Understanding China's Growth: Past, Present and Future**. Journal of Economic Perspectives. Vol 26, n° 04 (103-124), 2012.

\_\_\_\_\_. **Sobre o Matopiba**. Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://www.embrapa.br/tema-matopiba/sobre-o-tema> Acesso em: janeiro de 2024.

\_\_\_\_\_. **Boletim de Conjuntura Econômica Maranhense**. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (IMESC). -Vol. 11, no. 3 (jul./set.) 2023. – São Luís, 2019. Disponível em: <https://imesc.ma.gov.br/src/upload/publicacoes/46f67328d6889caa56b8b1d3eac0d6.pdf> Acesso em: janeiro de 2024.

\_\_\_\_. **Countries of the Belt and Road Initiative.** Green Finance and Development Center, 2023. Disponível em: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> Acesso em: dezembro de 2023.

\_\_\_\_. **BRICS: A história.** Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/agenda-internacional/missoes-internacionais/reuniao-do-brics-2023/historia-do-brics>

