

## **A América Latina na Expansão da Infraestrutura Global Chinesa**



Gigantescos projetos logísticos foram cruciais para o controle e o desenvolvimento dos impérios em toda a História e as ferramentas de política pública e engenharia social das potências modernas. O domínio da navegação do Mississippi e as ligações ferroviárias costa-a-costa nos Estados Unidos da América e no Canadá e a trans-siberiana, do Império Russo, financiada pelos franceses, além de garantirem a integridade territorial, provêm ganhos comerciais e estratégicos *ad infinitum* aos Estados que assumiram os riscos ambientais, humanos, econômicos e financeiros de construção e operação. *Ex adversus*, os [canais de Suez](#) e do [Panamá](#) atraíram interesses geopolíticos e econômicos estrangeiros que ameaçavam indefinidamente a soberania e a segurança dos países que abrigavam as obras. A iniciativa da ferrovia Berlim-Bagdá esteve por trás dos eventos nos Balcãs e no Império Otomano que desencadearam a Primeira Conflagração Mundial e o consequente Tratado Sykes-Picot.

A República Popular da China é o epicentro da indústria e do consumo do século XXI e a dimensão elevada e o potencial de crescimento de seu mercado exigem planejamento em escala global da infraestrutura de exploração de recursos naturais, de energia e escoamento da produção e vias alternativas de transporte e serviços através de regiões com deficiência de bens públicos que gerem ganhos logísticos, repassados às suas mercadorias, tornando-as ainda mais competitivas, e estendendo influência financeira, técnica, política e cultural aos países hospedeiros.

Concomitante à [diversificação de reservas financeiras](#) e à acentuação da verticalização administrativa e ideológica sob a tutela de [Xi Jinping](#), a China continental investe no planejamento, financiamento e na construção de facilidades energéticas e logísticas no sul da Ásia que suportem o controle das zonas marítimas de interesse estratégico tais como: o Oceano Índico, o Estreito de Malaca e o Mar do Sul da China. Os projetos de ligação terrestre à Europa, o principal seguindo o caminho tradicional da Rota da Seda, que inspirou o nome comercial da iniciativa – [Cinturão e Rota](#) –, e através do Oceano Ártico,

bem como as facilidades na África, são vagos e, à revelia do afã dos chefes de Estado em colaborarem com tais alavancas de débito lastreadas em infraestrutura alternativa aos propósitos geopolíticos das potências ocidentais, [o precedente da eficiência doméstica de alocação de recursos e gestão de riscos dos bancos chineses não é favorável e o plano surge de motivação política ao invés de real demanda dos países sócios](#). Pensando nisso, está para ser estabelecida uma [corte internacional de comércio em Pequim – quartel-general –, Xi'an – para a via terrestre – e Schenzhen – para a via marítima – para prover proteções legais, incluindo solução de litígio, mediação e arbitragem](#).

A iniciativa Cinturão e Rota é uma evolução natural do rápido crescimento industrial desde a adoção das reformas econômicas de [Den Xiaoping](#) nos anos de 1980, que poderia levar a uma reformulação da ordem mundial, e uma esperança de escoamento para a superprodução atual. Em [22 de janeiro de 2018](#), o ministro chinês das Relações Exteriores, Wang Yi, oficializou o convite aos 33 membros da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribe, um bloco formado na Venezuela em 2011 que não inclui os Estados Unidos da América e o Canadá, a integrem a iniciativa, oferecendo [250 bilhões de Dólares em investimentos à próxima década](#).

Afora a intenção vaga da construção de um [canal na Nicarágua](#) que rivalize com o Canal do Panamá, recentemente ampliado, o projeto mais ambicioso e promissor na América Latina é a [ligação ferroviária costa-à-costa](#), que reduziria em escala pantagruélica o tempo de viagem e os custos aduaneiros entre o sudeste brasileiro, o pivô industrial e o consumidor da América Latina e a Ásia. [O ator mais ativo na promoção do projeto é a Bolívia](#), que [livrar-se-ia dos entraves decorrentes de rivalidade diplomática com o Chile](#). O Brasil e o Peru negociaram um trajeto financiado pelos chineses que não passasse pelo [território boliviano](#), mas o presidente [Pedro Pablo Kuczynski denegou-o](#) por atravessar a extensa zona amazônica. [O Paraguai não reconhece oficialmente a República Popular da China](#) e participa de um projeto de ligação rodoviária de [Campo Grande](#) aos portos de Antofagasta e Iquique. Os eixos que atravessariam a cordilheira mais larga do mundo entre a [Argentina](#) e o [Chile](#) são os de maior complexidade técnica e e a baixa factibilidade de execução. O último interessado no eixo que atravessa a Bolívia é um [consórcio teuto-suíço](#).

A infraestrutura física não é uma condição suficiente aos desafios de maior integração regional e a competitividade mundial, mas contribui para reduzir a fragmentação econômica e possibilitar a interconectabilidade territorial, cuja debilidade limita o intercâmbio comercial, de investimento e de pessoas entre os países do subcontinente, resolver as falhas e os obstáculos

institucionais e regulatórios tanto na condução das políticas públicas como na organização dos mercados que surgem da alta dispersão e multiplicidade de visões públicas relativas à infraestrutura econômica e aos serviços nos processos de concepção, desenho, implementação, operação, fiscalização e avaliação.

O sonho de um corredor inter-oceânico é prévio à iniciativa chinesa. Adveio de um estudo realizado pelo governo estadunidense a ser financiado pelo [Banco Interamericano de Desenvolvimento](#) e apresentado pelo empresário argentino [Alejandro Bulgheroni](#), o maior explorador de butano da Argentina e o segundo da Bolívia, que pretendia exportar o gás boliviano à Califórnia. Atravessa períodos de dissensão entre as nações – até entre departamentos, Estados, províncias – e flutuações da demanda externa, notadamente de comodidades, a ver a baixa industrialização e a defasagem tecnológica das repúblicas latino-americanas, incapazes até agora de reverter a rivalidade histórica que direcionou o desenvolvimento de setores produtivos pouquíssimo participativos das cadeias globais de valor e regionalmente anti-sinérgicos, desconectados de malhas viárias isoladas umas das outras pela não-padronização nas larguras dos trilhos, bitolas, dormentes. Se o entendimento diplomático produz muita intenção, consulta e análise da viabilidade técnica, mas nenhuma sinergia estratégica, o desenvolvimento regional continua dependendo de propaganda fiduciária de um [Charles Mackay](#) ou de um [Ferdinand de Lesseps](#) para obliterar os fracassos de [Percival Farquhar](#) e [Eike Batista](#). O voto de minerva continua sendo de alguma potência que queira rivalizar com a [Doutrina Monroe](#). A história mostra que a herança da disposição de um [Evangelista de Souza](#) em conjugar os interesses nacionais e o capital externo é uma riqueza tanto ética quanto econômica.

-----

**Imagem:**

Plano-piloto da Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana.

**(Fonte):**

<https://goo.gl/images/StVFeM>