



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA POLÍTICA
INTERNACIONAL**

THOMAZ DA COSTA FARIAS

**Infraestrutura de Portos e Projeção do Poder
Marítimo da China no Mar do Caribe no Início do
Século XXI**

**Rio de Janeiro
2020**

THOMAZ DA COSTA FARIAS

**INFRAESTRUTURA DE PORTOS E PROJEÇÃO DO PODER MARÍTIMO DA
CHINA NO MAR DO CARIBE NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Isabela Nogueira de Morais

**Rio de Janeiro
2020**

FICHA CATALOGRÁFICA

F224 Farias, Thomaz da Costa.
Infraestrutura de portos e projeção do poder marítimo da China no Mar do Caribe no início do século XXI / Thomaz da Costa Farias. – 2020.
172 f.; 31 cm.

Orientadora: Isabela Nogueira de Morais.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, 2020.
Bibliografia: f. 151 – 166.

1. Geopolítica. 2. China. 3. Poder marítimo. 3. Caribe. 4. Portos. I. Morais, Isabela Nogueira de, orient. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Economia. III. Título.

CDD 327.101

THOMAZ DA COSTA FARIAS

**INFRAESTRUTURA DE PORTOS E PROJEÇÃO DO PODER MARÍTIMO DA
CHINA NO MAR DO CARIBE NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional.

Aprovado em: 02/09/2020.

Banca Examinadora:

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Isabela Nogueira de Moraes
Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Prof.^a Dr.^a Cristina Soreanu Pecequilo
Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Prof. Dr. Alexandre César Cunha Leite
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a minha orientadora, professora Isabela Nogueira de Moraes, a quem admiro pelo seu profissionalismo e amor à docência. Foi um prazer ser orientando de uma das maiores especialistas em China do nosso país.

Agradeço à Universidade Federal do Rio de Janeiro, ao Instituto de Economia, ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional e aos seus professores.

Agradeço aos servidores da universidade e destaco o trabalho do secretário do PEPI, Fábio Bernardino, pela sua atuação irreparável no suporte administrativo ao corpo discente.

Aos professores Raphael Padula e Severino Bezerra Cabral Filho, minha gratidão pela generosa leitura e participação no exame de qualificação, as críticas e apontamentos foram indispensáveis ao desenvolvimento da pesquisa.

Da mesma forma, agradeço aos professores Cristina Soreanu Pecequilo e Alexandre César Cunha Leite, por aceitarem integrar a banca de defesa, avaliar esta dissertação e contribuírem no meu aprendizado.

À minha família, aos meus queridos pais, Gilceu Roque Cassenot Farias e Selvanir da Costa Farias, pelo amor, carinho e apoio incondicional a todos os meus sonhos.

À minha companheira, Ticiania Gabrielle Amaral Nunes, pelo amor, carinho e lealdade presente na nossa relação e pela contribuição intelectual durante cada etapa deste trabalho.

Aos amigos da Casa Amistad, em Havana, em especial Maria Teresa Sánchez, Roberto Velazco e Julio Velazo, que, desde Cuba, estiveram ao meu lado nesta jornada, dando apoio e indicando autores e trabalhos que me ajudaram a desvendar um pouco do Grande Caribe.

Aos amigos Fábio Mariano Santos Souza, Cristiane Vianna Amaral e Mariano Amaral Souza que carinhosamente me acolheram no Rio de Janeiro.

Aos meus queridos colegas do PEPI, sentirei saudades da gloriosa sala de estudos 235, das partidas de futebol no campinho da Lauro Muller e dos amigos Caio Jorge Prado, Igor Cândido de Oliveira, Joana Dresch Ribeiro de Almeida, João Victor Guimarães Costa, Matheus de Freitas Cecílio, Nathana Garcez Portugal e Ticiania de Oliveira Alvarez.

Aos meus amigos pesquisadores que me incentivaram e colaboraram no meu projeto de ingressar no mestrado acadêmico: Clarissa Franzoi Dri, Fabiano Escher, Lucas Pizzolatto Konzen, Luiz Otávio Ribas, Rafael Folleto e Renato Domingues Fialho Martins.

Ao Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, instituição a qual estou vinculado, pelo suporte financeiro para realização do curso. Registro minha gratidão aos colegas Antonio Pierry Fay da Silva e Tiago Ruschel pela diligência nos meus afastamentos administrativos.

RESUMO

No início do século atual, a China tem promovido cada vez mais uma política externa assertiva, com o objetivo de alcançar o “sonho chinês” de (re)construir uma nação poderosa e próspera. Esse processo ocorre concomitantemente e em grande parte devido ao atual padrão de acumulação chinês, cujas demandas estimulam uma série de investimentos em projetos de infraestrutura no exterior, tendência que tem em seu ápice a Nova Rota da Seda. Nesse contexto, testemunha-se a intensificação da presença de grandes empresas chinesas em projetos de infraestrutura portuária na região do Grande Caribe, território de extrema relevância para as rotas de comércio marítimo global e redes de logística e, no âmbito da Geopolítica, área vital para os interesses e a segurança dos Estados Unidos (EUA). Devido ao seu valor estratégico, a execução desses projetos, bem como de outras iniciativas na América Latina, foram seguidos por um aumento da frequência de declarações em tom de alerta emitidas pelo establishment político e think-tanks estadunidenses. Do outro lado do debate, argumenta-se que os projetos têm objetivos exclusivamente econômicos e que a China não teria interesse em desafiar os EUA em sua zona de influência direta. Assim, o principal objetivo da pesquisa é identificar o valor estratégico dos projetos de infraestrutura portuária no mar do Caribe, à luz da expansão do poder marítimo chinês e considerando a abordagem geopolítica sobre a relação entre controle dos mares e a ascensão de grandes potências. A hipótese que a pesquisa levanta é de que a China pode se utilizar de um modelo logístico duplo, no qual os portos comerciais podem proporcionar vantagens para fins militares, sem a necessidade de estabelecer uma base naval nos moldes tradicionais. A infraestrutura civil poderia ser funcional à marinha chinesa para garantir proteção e acesso a pontos-chaves no Caribe – Canal do Panamá, estreito da Flórida, canal de Yucatán, passagem de Barlavento e passagem de Mona – e nas linhas de comunicação marítimas, salvaguardando assim seus interesses. Com esse propósito em vista, a dissertação analisa projetos de infraestrutura portuária com a participação de empresas chinesas em seis países que fazem fronteira com o mar do Caribe, a fim de provar ou refutar a motivação geopolítica do viés chinês. Levanta-se também a hipótese paralela sobre a funcionalidade dos projetos no atual estágio do padrão de acumulação da China e para as transformações de sua estrutura econômica.

PALAVRAS-CHAVE: China, Caribe, Geopolítica, Infraestrutura de Portos, Poder Marítimo.

ABSTRACT

At the beginning of the current century, China is increasingly employing an assertive foreign policy aiming at the “Chinese dream” of (re)building a powerful and prosperous nation. This process occurs concomitantly and largely due to the current pattern of accumulation in China, whose demands have stimulated huge investments in infrastructure projects abroad, a trend that has as its pinnacle the Belt and Road Initiative. Amid this context, we have seen the presence of large Chinese companies in port infrastructure projects increase in the Greater Caribbean region. The Caribbean is a territory of extreme relevance for global maritime trade routes and logistics networks and, in the geopolitical scope, a vital area for the United States interests and security. Due to this strategic value, the influence of Chinese capital in these projects, as well as other initiatives in Latin America, have been followed by an increase of the frequency of warning statements made by the political establishment and think-tanks from the United States. On the other side of the debate, it is argued that the projects have exclusively economic purposes and that China would have no interest in challenging the United States in its direct zone of influence. Thus, the research’s main goal is to identify the strategic value of port infrastructure projects in the Caribbean Sea, in the light of China’s rising projection of sea power and considering the geopolitical approach on the relationship between control of the seas and the emergence of great powers. Our hypothesis is that China may use a dual logistics model, in which commercial ports could serve military purposes, without the need to set up a “naval base” in the traditional way. Civilian infrastructure could be useful for the Chinese navy to ensure protection and access to geographical check points in the Caribbean – the Panama Canal, Straits of Florida, the Yucatán channel, the Barlavento passage and the Mona passage – and the sea lines of communications networks, thus safeguarding its interests. With that intention, the dissertation analyzes port infrastructure projects with the participation of Chinese companies in six countries bordering the Caribbean Sea in order to prove or refute a geopolitical motivation on China’s side. We also raise a parallel hypothesis about the projects’s functionality at the current stage of China's accumulation pattern and transformation of its economic structure.

KEYWORDS: China, Caribbean, Geopolitics, Port Infrastructure, Sea Power.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Colônias, bases navais e cabos submarinos do Império Britânico em 1900	27
Figura 2 – Países com bases militares navais dos EUA	29
Figura 3 – Litoral e leste da Ásia: Primeira e Segunda Cadeias de Ilhas	34
Figura 4 – Navio de Zheng He comparado ao de Cristóvão Colombo	36
Figura 5 – China x EUA: gastos militares	38
Figura 6 – China e Investimento: % do PIB de 2006 a 2018	44
Figura 7 – O projeto chinês da Nova Rota da Seda	46
Figura 8 – O estreito de Malaca	48
Figura 9 – Operadoras portuárias chinesas no exterior e base militar de Djibouti	50
Figura 10 – Mapa geral do mar do Caribe	56
Figura 11 – Principais rotas marítimas e pontos de estrangulamento no mundo	58
Figura 12 – Principais rotas marítimas e pontos de estrangulamento no Grande Caribe	60
Figura 13 – Localização dos investimentos chineses x empresas na região do Grande Caribe	61
Figura 14 – A travessia pelo Canal do Panamá	71
Figura 15 – Oceano Pacífico: terminais de contêineres e de cruzeiros do Panamá	75
Figura 16 – Oceano Atlântico: terminais de contêineres do Panamá	76
Figura 17 – Panamá: construção do porto de Ilha Margarita	79
Figura 18 – Panamá: Terminal de Cruzeiros do Panamá	80
Figura 19 – Antígua e Barbuda: porto de Saint John's	85
Figura 20 – Bahamas: porto de Ábaco Norte	87
Figura 21 – Cuba: porto de Santiago de Cuba	92
Figura 22 – Cuba: estaleiro do porto de Havana	93
Figura 23 – Honduras: porto de Puerto Cortés	96
Figura 24 – Trinidad e Tobago: porto de La Brea	100
Figura 25 – Bases militares dos EUA e portos com investimentos chineses no Grande Caribe	110
Figura 26 – Exercícios militares das Forças Armadas dos EUA na região amazônica caribenha (2018)	112
Figura 27 – SOEs na Fortune Global 500	128
Figura 28 – Rotas da COSCO no mar do Caribe	137

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Longos ciclos e guerras globais	25
Tabela 2 –	Principais operadores portuários globais em 2018 (TEUs)	52
Tabela 3 –	Principais rotas marítimas comerciais em 2017 (TEU enviado em milhões)	59
Tabela 4 –	Construtoras chinesas em obras de infraestrutura portuária no Grande Caribe (milhões US\$)	63
Tabela 5 –	Terminais de contêineres do Panamá	77
Tabela 6 –	Movimento portuário em TEUs (milhões) na América Latina e Caribe 2018	77
Tabela 7 –	Panamá: porto de Ilha Margarita	78
Tabela 8 –	Panamá: Terminal de Cruzeiros do Panamá	80
Tabela 9 –	Obras de infraestrutura portuária da China no mar do Caribe	82
Tabela 10 –	Antígua e Barbuda: porto de Saint John's	84
Tabela 11 –	Bahamas: porto de Ábaco Norte	87
Tabela 12 –	Cuba: porto de Santiago de Cuba	92
Tabela 13 –	Cuba: porto de Havana	93
Tabela 14 –	Honduras: porto de Puerto Cortés	95
Tabela 15 –	Trinidad e Tobago: porto de La Brea	100
Tabela 16 –	Declarações de Craig S. Faller, comandante do Comando Sul, perante o Senado dos EUA	116
Tabela 17 –	Indústrias estratégicas e indústrias pilares da China	127
Tabela 18 –	China na infraestrutura de portos no Grande Caribe	130

LISTA DE SIGLAS

ABHC	Antigua and Barbuda High Commission
ABPA	Antigua and Barbuda Port Authority
ACP	Autoridad del Canal de Panamá
AEC	Associação dos Estados do Caribe
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
AMP	Autoridad Marítima de Panamá
APH	Australian Parliament House
ASEAN	Associação de Nações do Sudeste Asiático
AUTEC	Atlantic Undersea Test and Evaluation Center
ASW	Anti-submarine warfare
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CARICOM	Comunidade do Caribe
CCA	China Construction America
CCCC	China Communication Construction Company
CCECC	China Civil Engineering Construction Company
CCT	Colon Container Terminal
CDB	China Development Bank
CELAC	Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CHEC	China Harbor Engineering Company
CHEXIM	Export-Import Bank of China
CIA	Central Intelligence Agency
CMC	China National Machinery Import and Export Corporation
CNPC	China National Petroleum Corporation
COCATRAM	Comisión Centroamérica de Transporte Marítimo
COPHC	China Overseas Ports Holding Company
COSCO	China Ocean Shipping Company
CRCC	China Railway Construction Corporation
CRECG	China Railway Engineering Corporation
CSCEC	China State Construction Engineering Corporation
CSIS	Center for Strategic and International Studies
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DOD	U.S. Department of Defense
EAU	Emirados Árabes Unidos
ENR	Engineering News-Record
ESPO	Empresa de Servicios Portuarios del Oriente
EUA	Estados Unidos da América
FCP	Freeport Container Port
FMI	Fundo Monetário Internacional
GB	Grã-Bretanha
GRTT	Government of the Republic of Trinidad and Tobago
http	Hiper Text Transfer Protocol
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICTSI	International Container Terminal Services, Inc
IEA	International Energy Agency
IED	Investimento Estrangeiro Direto
JICA	Japan International Cooperation Agency
MFAPRC	Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China
MoU	Memorandum of Understanding
MRE	Ministério das Relações Exteriores do Brasil
NRS	Nova Rota da Seda
NIDCO	National Infrastructure Development Company Limited
OEC	Observatory of Economic Complexity
OECO	Organização dos Estados do Caribe Oriental
OLAG	Observatório Latinoamericano de Geopolítica
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PCCh	Partido Comunista da China
PCCP	Panama Colon Container Port
PLA	People's Liberation Army
PLAN	People's Liberation Army Navy
PPC	Panama Ports Company
PSA	Port of Singapore Authority
RMB	Renminbi
RPC	República Popular da China
SIPRI	Stockholm International Peace Research Institute
SLOC	Sea Line(s) of Communication

SOE	State-owned enterprise
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UNAM	Universidad Nacional Autónoma de México
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
US	United States
USCC	US-China Economic and Security Review Commission
WWW	World Wide Web
ZEDM	Zona Especial de Desenvolvimento Mariel
ZPMC	Zhenhua Port Machinery Company
ZTE	Zhong Xing Telecommunication Equipment Company

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1 – A CHINA E O PODER MARÍTIMO.....	22
1.1 O PODER MARÍTIMO NOS CICLOS HEGEMÔNICOS NO OCIDENTE.....	23
1.2 PENSAMENTO ESTRATÉGICO E PODER MARÍTIMO DA CHINA.....	31
1.3 NOVA ROTA DA SEDA, INFRAESTRUTURA DE PORTOS E PROJEÇÃO DE PODER.....	42
CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	52
CAPÍTULO 2 – INVESTIMENTOS DA CHINA EM INFRAESTRUTURA DE PORTOS NOS PAÍSES DO GRANDE CARIBE.....	54
2.1 GRANDE CARIBE, ROTAS MARÍTIMAS E DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS CHINESES.....	54
2.2 A CHINA NO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE PORTOS DO PANAMÁ...	64
2.2.1 A criação da República do Panamá e a construção do canal interoceânico.....	64
2.2.2 O estabelecimento de relações diplomáticas entre China e Panamá.....	72
2.2.3 Investimentos chineses em infraestrutura portuária no Panamá.....	74
2.3 INVESTIMENTOS DA CHINA EM INFRAESTRUTURA DE PORTOS NOS DEMAIS PAÍSES DO GRANDE CARIBE.....	81
2.3.1 Antígua e Barbuda.....	83
2.3.2 Bahamas.....	86
2.3.3 Cuba.....	89
2.3.4 Honduras.....	94
2.3.5 Trinidad e Tobago.....	97

CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	101
CAPÍTULO 3 – IMPLICAÇÕES DA PRESENÇA DA CHINA NO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE PORTOS NO GRANDE CARIBE.....	103
3.1 A CHINA NO MEDITERRÂNEO AMERICANO.....	104
3.2 USO DUAL DA INFRAESTRUTURA DE PORTOS SOB INFLUÊNCIA CHINESA NO CARIBE.....	113
3.3 INTERNACIONALIZAÇÃO DE EMPRESAS CHINESAS, DOMÍNIO DE REDES LOGÍSTICAS E DO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	124
3.3.1 Internacionalização das companhias e do capital chinês.....	125
3.3.2 Domínio de redes logísticas e do transporte marítimo internacional.....	133
CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	140
CONCLUSÃO.....	143
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	151
ANEXOS.....	167

INTRODUÇÃO

Desde o surgimento da Economia Política Internacional enquanto campo de estudo, inúmeros pesquisadores se debruçaram sobre o tema da hegemonia, buscando entender quais os fatores responsáveis por promover mudanças de poder relativo entre os Estados ao longo dos séculos. Dentre os condicionantes mais extensivamente debatidos na área, está o poder marítimo das nações, cuja obra do almirante Alfred Tayer Mahan, “The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783”, publicada em 1890, constituiu um alicerce para o desenvolvimento posterior do tema.

Em sua teoria, que será analisada no Capítulo 1, ao refletir sobre a história das guerras no ocidente, Mahan concluiu que o controle dos mares para fins comerciais e militares influencia decisivamente se um Estado irá ou não prevalecer frente a seus concorrentes. Ainda de acordo com a sua teoria, o poder marítimo não seria composto apenas de embarcações de guerra e de uso militar, mas também pelo conjunto da marinha mercante e da infraestrutura de apoio necessária à sustentação do domínio das linhas marítimas de comunicação (Sea Lines of Communication – SLOCs).

Na era da globalização, a acumulação de capital depende cada vez mais do encurtamento das distâncias geográficas para a circulação de fatores. A fragmentação do processo produtivo, que constitui um dos fatores mais distintivos da economia globalizada do século XXI, é subproduto da possibilidade de transacionar bens e serviços em longas distâncias, o que, conseqüentemente, é viabilizado pela velocidade e eficiência do transporte marítimo.

Conforme argumentam Rodrigue, Comtois e Slack (2013), a geografia contemporânea das cadeias de deslocamento, a intensificação do caráter estratégico das operações logísticas e dos transportes intermodais e as suas particularidades, como o processo de containerização, requerem investimentos constantes nas infraestruturas portuárias existentes de modo a atender às demandas do capital. Nesse sentido, um porto defasado em relação a estruturas próximas mais modernas e capacitadas em termos de padronização e eficiência de armazenamento e deslocamento de bens, perde mercado para seus concorrentes.

Na presente dissertação, adota-se por objeto de estudo o fenômeno dos investimentos chineses em infraestrutura de portos delimitados geograficamente à região do Grande Caribe. A região é crucial para o fluxo de comércio internacional, sobretudo em função do elevado

volume de carga que transita entre o leste asiático e a costa leste da América do Norte, pois nela encontra-se o Canal do Panamá que conecta os oceanos Pacífico e Atlântico. Além da passagem interoceânica, estão presentes outras rotas importantes de acesso ao continente americano, como o estreito da Flórida, o canal de Yucatán, a passagem de Barlavento e a passagem de Mona.

Em termos comerciais e logísticos, a região, sobretudo em função do Canal do Panamá, configura-se como um hub intermediário estratégico por onde passa uma parcela significativa do transporte marítimo de cargas. No entanto, de acordo com um estudo conduzido pela Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), apesar da infraestrutura portuária existente nos países da Comunidade do Caribe (CARICOM) ser considerada, de modo geral, como “aceitável”, muitos países enfrentam a escassez de recursos para promover a manutenção e modernização dos portos. Esse tem sido um problema recorrente para as economias caribenhas, uma vez que a competitividade portuária depende de um sistema moderno, bem administrado e com adequada relação custo-efetividade (SÁNCHEZ; WILMSMEIER, 2009).

Recentemente, é possível verificar a presença de investimentos chineses em uma série de projetos de modernização em portos dispersos geograficamente pela região do Caribe. Em alguns casos são obras de dragagem para tornar o porto acessível a navios de maior calado, transformando-o em porto de águas profundas, caso do porto de Saint John’s, em Antígua e Barbuda, outros incluem a expansão portuária com a construção de novos terminais e armazéns, como o porto de Puerto Cortés, em Honduras, e o porto de Santiago de Cuba, em Cuba, e existem ainda projetos de construção de novos portos, a situação do porto de Ilha Margarita, no Panamá, de Ábaco Norte, nas Bahamas e de La Brea, em Trinidad e Tobago.

Longe de constituírem uma exceção, esses investimentos surgem em um contexto de ascensão do investimento estrangeiro direto (IED) e dos financiamentos chineses na América Latina e Caribe (ALC). A considerável expansão do capital chinês na região na última década em comparação a anterior decorre, sobretudo, da necessidade dos insumos agrícolas e recursos energéticos presentes em solo latino-americano para alimentar sua numerosa população e abastecer suas indústrias, preservando o crescimento econômico da República Popular da China (RPC).

A aproximação entre China e ALC, por sua vez, constitui um mecanismo em uma engrenagem mais complexa que responde ao atual estágio de acumulação de capital no país

asiático. No decorrer das últimas décadas do século XX e início do século XXI, poucos países lograram avanços tão notáveis quanto a China em termos de projeção política e econômica. Como resultados das diretrizes políticas empreendidas desde a era de Reforma e Abertura, a China atingiu o crescimento econômico de dois dígitos sustentados por mais de duas décadas e a admiração no exterior, não apenas por ser vista como um modelo de desenvolvimento a ser seguido por outros países, mas também em decorrência de sua projeção diplomática e crescente protagonismo na reformulação das instituições e normas internacionais (CINTRA; PINTO, 2017).

No período da presidência de Xi Jinping, o que fica evidente nas sessões plenárias do Partido Comunista Chinês (PCCCh) é o desejo de construir um país próspero e poderoso até o ano de 2049, centenário de fundação da RPC, concretizando o projeto de “rejuvenescimento da nação chinesa” e o propagado “sonho chinês” de (re)afirmar-se enquanto a potência mundial que foi o Império do Meio, conhecido pelas grandes invenções tecnológicas, pelas navegações em mar aberto comandadas pelo almirante Zheng He e dos dinâmicos intercâmbios culturais e comerciais com o exterior, viabilizados ao longo da extensão da Rota da Seda (ZHAO, 2013).

No plano político, visando concretizar os seus objetivos estratégicos, a China aumentou a participação em fóruns e organizações internacionais, promoveu a aproximação de países aliados e logrou ampliar o número de países que reconhecem o princípio de “Uma só China”. Ao mesmo tempo, diversificou as suas relações econômicas, parceiros comerciais e propôs ao mundo a iniciativa da Nova Rota da Seda (NRS). Neste sentido, a “zona de influência” da China atualmente não se restringe apenas ao leste asiático e região próxima do Pacífico e sua economia está cada vez mais atrelada à estratégia expansiva do poder nacional chinês, como evidencia sua presença na África e na América Latina (FIORI, 2008).

A participação cada vez mais constante do capital chinês em continentes distantes é explicada pelo seu atual padrão de acumulação. No âmbito externo, a China vem rapidamente transformando suas relações econômicas; das indústrias de montagens e exportação de bens de baixo valor agregado, a China tem priorizado segmentos sofisticados e a subida na hierarquia das cadeias globais de valor. Nesse sentido, sua expansão para fora das suas fronteiras também implica na disseminação de padrões tecnológicos chineses e, com isso, no fortalecimento de firmas chinesas líderes nas cadeias globais de valor (NOGUEIRA, 2012).

Nessa conjuntura, iniciativas como a NRS, o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB, em inglês) e outros bancos de desenvolvimento, como o Banco de Desenvolvimento da China (CDB, em inglês) e o China Export-Import Bank (CHEXIM), muito presentes na América Latina, surgem como importantes instrumentos para facilitar a penetração do capital chinês em novos espaços.

Contudo, ante o atual cenário de crise econômica no ocidente e questionamento da liderança moral dos EUA, acentuado depois da eleição de Donald Trump, é possível constatar um progressivo incremento das declarações emitidas por políticos do alto escalão do governo estadunidense, assim como de acadêmicos e think-tanks acerca dos possíveis impactos nocivos oriundos da presença de empresas chinesas na ALC, considerada a região vital para a segurança dos EUA.

Conforme será visto no Capítulo 3, o Caribe constitui historicamente um espaço crucial para a consolidação e preservação da hegemonia estadunidense, sendo considerado a “porta de entrada das Américas” e, portanto, uma zona onde a supremacia de seus interesses não deve ser questionada (SPYKMAN, 1942). Os relatórios divulgados pela Comissão de Revisão Econômica e de Segurança EUA-China (USCC, em inglês) e entidades militares como o Comando Sul das Forças Armadas dos EUA (USSOUTHCOM, em inglês) têm elevado o nível de alerta ao considerarem que uma potência rival estaria se utilizando dos investimentos em infraestrutura de portos na região para preparar estruturas de uso dual, ou seja, que apesar de exercerem funções de uso comercial podem ser utilizadas eventualmente para fins militares.

Uma consideração que merece destaque, no que se refere ao acirramento das desconfianças, diz respeito ao limitado potencial de retorno financeiro e comercial dos investimentos em infraestrutura portuária na região. Com as exceções do Canal do Panamá, onde se encontram os maiores portos e o trecho com o maior fluxo de comércio da região, e do porto de Puerto Cortés, em Honduras, os demais portos não dispõem de intenso trânsito de cargueiros e suas economias nacionais têm valor ínfimo em comparação ao gigante asiático, salvo o caso de Trinidad e Tobago que possui potencial estratégico devido as suas reservas de gás natural. Adicionalmente, é visível a pulverização dos investimentos entre passagens estratégicas da região, o que incita o discurso sobre a viabilidade financeira dos investimentos e seu potencial para uso dual (ELLIS, 2018).

A partir da constatação da presença dos investimentos chineses em infraestrutura portuária no Caribe e da observada escalada de declarações em tom alarmista por parte do establishment político estadunidense, a dissertação tem por objetivo analisar o caráter estratégico dos projetos, tomando-se por ponto de partida os seguintes questionamentos: confirma-se a possibilidade de uso dual como acusam os estadunidenses? Quais são os objetivos da China ao financiar, construir e/ou administrar a infraestrutura portuária na região? A estratégia da China, ao investir em portos nos países do Grande Caribe, restringe-se a objetivos econômicos ou possui relação com intenções de fortalecimento do poder marítimo? Quais são as implicações decorrentes da presença chinesa nos portos do Caribe para a geopolítica da região, considerada zona de segurança dos EUA?

A hipótese sugerida é de que os objetivos dos investimentos chineses em infraestrutura de portos na região do Grande Caribe não buscam apenas benefícios no âmbito econômico, mas oferecem também a perspectiva de vantagens de ordem geopolítica no longo prazo. A China estaria, desse modo, utilizando-se de um modelo de logística dual, no qual os portos comerciais podem, no futuro, servir para fins militares, sem a necessidade de constituição de uma “base militar” nos moldes tradicionais.

A infraestrutura civil poderá servir à marinha chinesa, a People’s Liberation Army Navy (PLAN), para garantir proteção e acesso a pontos de conexão geográficos no Caribe – o canal do Panamá, o estreito da Flórida, o canal de Yucatán, a passagem de Barlavento e a passagem de Mona – e às SLOCs estratégicas, salvaguardando, interesses de cidadãos, empresas e investimentos chineses.

Como fontes para o embasamento teórico, a pesquisa apresenta conceitos e formulações do campo da Geopolítica e da Economia Política Internacional que se propuseram a esclarecer o significado das capacidades marítimas para o poder relativo e a segurança dos Estados não exclusivamente pelo viés militar, mas também sua relevância para a saúde das economias nacionais. Utiliza-se a teoria clássica do poder marítimo de Mahan como pilar do que se entende por caráter estratégico da infraestrutura de portos e da marinha mercante em termos de controle e monitoramento das SLOC’s e de como essas capacidades influenciam no poder relativo dos Estados. Na sequência, explana-se acerca do poder marítimo na história chinesa e seus principais proponentes teóricos que influenciaram na estratégia atual de modernização da PLAN.

Em seguida, discorre-se sobre as obras que examinaram especificamente o caso do Caribe e salientaram sua relevância estratégica enquanto o “Mediterrâneo Americano”, que fora central na consolidação dos EUA enquanto nação soberana e sua posterior projeção internacional. Demonstra-se essa visão tanto pelo lado estadunidense, através das formulações consagradas da geopolítica clássica dos EUA por Nicholas John Spykman (1942), quanto por autores latino-americanos, através das produções de Atilio Borón (2014), José Luis Fiori (2007), Ana Esther Ceceña, Rodrigo Yedra e Daniel Inclán (2011), Juan Bosch (2010), Regueiro Bello (2019) entre outros.

Por fim, busca-se apresentar uma abordagem distinta sobre o valor estratégico das infraestruturas de portos e das rotas marítimas na ótica da acumulação de capital na era da globalização. Rodrigue, Comtois e Slack (2013) detalham a transformação do papel desempenhado pelas redes logísticas e, em especial, no que se refere ao objeto de estudo da pesquisa, do transporte marítimo e das infraestruturas de portos para eficiência das economias no século XXI.

A seção empírica do trabalho emprega, em sua maior parte, uma metodologia qualitativa ao analisar os investimentos chineses em portos em seis países do Grande Caribe: Antígua e Barbuda, Bahamas, Cuba, Honduras, Panamá e Trinidad e Tobago. Nos casos analisados considera-se variáveis como: i) localização geográfica dos portos e proximidade das principais passagens e de pontos de estrangulamento; ii) proximidade de bases militares atuais ou desativadas dos EUA; iii) finalidade das estruturas como desembarço e armazenamento de contêineres, terminais de cruzeiros, etc; iv) grau de envolvimento da China (apenas a presença de construtoras ou arranjos mais complexos implicando operadoras portuárias e capital de fundos e bancos de desenvolvimento chineses); v) relações diplomáticas prévias, reconhecimento do princípio de “Uma só China” e assinatura de Memorandos de Entendimento em apoio à NRS. Em menor escala, utiliza-se de uma análise quantitativa para expor o valor dos investimentos e financiamentos chineses envolvidos nos projetos, assim como o grau de relevância dos portos, em termos de movimentação de contêineres, tomando-se como base os dados estatísticos do Informe da Atividade Portuária da ALC da CEPAL (Anexo A).

Tendo em vista que a presença de grandes empresas chinesas no setor de transporte marítimo e de engenharia e construção, assim como de suas instituições de concessão de crédito constitui um fato relativamente novo que viabiliza a abertura de novas agendas de

pesquisa, ainda que a produção acadêmica existente sobre diversos aspectos envolvendo relações bilaterais entre China e América Latina no campo da Economia Política Internacional tenha se expandido consideravelmente, observou-se a existência de um lapso na literatura em relação ao setor de infraestrutura e transporte marítimo delimitado na região do Grande Caribe à luz dos questionamentos acerca de seu valor geopolítico.

Ademais, em uma conjuntura de acirramento da competição interestatal em que se observa um “declínio relativo” do poder americano perante a ascensão de outros Estados (FIORI, 2008) e o aprofundamento da guerra comercial entre EUA e China, o crescimento do volume de investimentos chineses em projetos portuários no Caribe, concomitante a outros empreendimentos de natureza variada na América Latina, têm levado à escalada das declarações alarmistas por parte do establishment político estadunidense e de consagrados centros de produção de pesquisa.

Com a finalidade de apreciar a hipótese proposta, a dissertação encontra-se dividida em três capítulos. O Capítulo 1 introduz as teorias geopolíticas do poder marítimo que servirão de fio condutor para a análise empírica posterior. Apresenta-se as formulações teóricas e os modelos históricos que ilustram o papel do poder marítimo na história do ocidente e sua influência nos ciclos hegemônicos. Em seguida, ensaia-se repetir a explanação sob a perspectiva de autores que estudam a China e o poder marítimo em sua história. A última seção, antes da análise empírica, versa sobre o atual estágio da projeção da China nas relações internacionais, enfatizando seu projeto mais ambicioso que toma forma na NRS e o papel da modernização da PLAN em seu patamar atual de desenvolvimento enquanto potência global.

No Capítulo 2 são analisados casos em seis países do Grande Caribe onde a China tem projetos de investimento em infraestruturas portuárias. Primeiramente, busca-se descrever as características geográficas do Caribe enquanto região estratégica onde grandes potências historicamente projetaram seu poder e que até hoje são alvo de interesses geopolíticos. Após essa contextualização, as duas seções empíricas do capítulo investigam respectivamente os investimentos chineses em infraestrutura de portos no Panamá, projeto de maior relevância em termos de volume de capital e localização geográfica, e nos demais países elencados pela pesquisa.

Finalmente, o último capítulo procura resgatar as formulações que concebem a América Latina e, em particular o Caribe, como sendo historicamente a região de maior

interesse estratégico pelos EUA, vista como alicerce de seu poder hegemônico e área onde sua influência deve ser incontestável. Após a consideração deste pressuposto inicial, propõe-se o debate acerca do valor estratégico dos projetos. De um lado do debate, formulações que sugerem que, dado a ausência de limites “suficientemente claros” entre capital privado e Estado na China, os investimentos chineses ocultam seus verdadeiros interesses geopolíticos na América. De outro, argumentos que levantam dúvidas em relação ao discurso do uso dual considerando, sobretudo, a enorme disparidade de poderes entre China e EUA no presente. Por fim, apresenta-se uma hipótese alternativa baseada na constatação do crescente centralidade do transporte marítimo e das redes logísticas para a acumulação de capital na era da globalização, de modo a ressaltar a importância de se dominar com eficiência esses elementos no atual estágio de desenvolvimento chinês.

O objeto de pesquisa está delimitado geograficamente pela região do Grande Caribe e pelo questionamento acerca das motivações e expectativas obtidas pela execução dos empreendimentos em infraestrutura de portos no Caribe exclusivamente pelo viés chinês. Não se pretende aprofundar o debate acerca da competição interestatal ou formular comparações em relação à projeção da influência dos EUA sob o Mar do Sul da China, o que seria pertinente em uma subseqüente agenda de pesquisa que a dissertação não dispõe de espaço para desenvolver com êxito.

CAPÍTULO 1 – A CHINA E O PODER MARÍTIMO

O presente capítulo pretende esclarecer conceitos centrais a partir dos quais é possível inserir a análise da presença do capital e das empresas chinesas nos portos caribenhos (Capítulo 2) no debate teórico e político entre autores estadunidenses e chineses acerca da natureza dos investimentos na região (Capítulo 3). Parte-se da hipótese de que os investimentos chineses em infraestrutura de portos na região do Grande Caribe têm como objetivo não apenas a obtenção de benefícios no âmbito econômico, como ampliação do comércio, da influência nas cadeias globais de valor e da internacionalização da moeda chinesa renminbi (RMB), mas também oferecem a perspectiva de vantagens de ordem geopolítica no longo prazo.

A primeira seção, 1.1, recorda a construção e a utilização do conceito de poder marítimo na história ocidental. Primeiro, sintetiza-se a elaboração da teoria do poder marítimo por Alfred Thayer Mahan, apresentando os principais elementos que constituem o conceito de poder marítimo e sua conexão com a ascensão das grandes potências. Em seguida, demonstra-se, através de uma breve análise histórica, sua relevância no quadro de disputa permanente pelo poder mundial.

A seção seguinte, 1.2, apresenta o desenvolvimento da compreensão da relevância do poder marítimo e sua implementação na prática pelo viés da política e dos teóricos chineses. Destaca-se a ênfase nas capacidades navais conforme cresce a projeção da China enquanto potência global, trazendo-se como evidências alguns trechos de documentos e dados referentes ao processo de transformação e modernização da marinha da China.

Por fim, discute-se a iniciativa da NRS, 1.3, considerado o projeto de infraestrutura mais ambicioso do mundo no século atual, ressaltando de que forma ele corrobora para ascensão da China. A vantagem mais evidente, no curto e médio prazo, refere-se ao incremento e diversificação das relações comerciais e da influência chinesa nas cadeias globais de valor. Contudo, apresentam-se também indicadores de que o projeto pode ser relevante nos âmbitos geopolítico e de segurança, em específico, dentro da temática da pesquisa, no contexto da projeção do poder marítimo da China e a eficiência no monitoramento e defesa de SLOCs.¹

¹ O termo refere-se as rotas que conectam mares e oceanos, sendo fundamentais para comunicação entre portos, comércio e deslocamento de forças navais.

1.1 O PODER MARÍTIMO NOS CICLOS HEGEMÔNICOS NO OCIDENTE

O almirante estadunidense Alfred Tayer Mahan (1840-1914) foi pioneiro nos estudos de geopolítica ao identificar a influência do poder marítimo na história. Mahan formou-se pela US Naval Academy em 1859, serviu na marinha da União em plena Guerra Civil Americana e atuou como colaborador do US Naval War College entre 1880 e 1890. Pensador da estratégia militar, debruçou-se sobre experiências navais com o objetivo de identificar os fundamentos da estratégia naval e, observando os exemplos de Inglaterra, França e Holanda, demonstrou de que forma o poder marítimo de uma nação fornece explicações para parte dos acontecimentos históricos e ascensão das grandes potências. A sua teoria do poder marítimo baseia-se na constatação de que o controle dos mares para fins comerciais e militares sempre representou uma vantagem decisiva em todas as guerras desde o século XVII (TEIXEIRA JÚNIOR, 2017).

Em sua obra mais conhecida, “The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783”, Mahan destaca que o mar é uma vasta extensão de espaço comum, que permite deslocamento em todas as direções e a realização de viagens de forma mais econômica, rápida e segura, se comparado ao transporte por terra. Mahan defendia que as nações com negócios marítimos deveriam possuir navios próprios para navegar pelo mundo, além de contar com uma rede de portos seguros para se refugiar e eventualmente proteger-se ao longo de todo o trajeto da viagem. Daí a necessidade do país constituir uma marinha de guerra capaz de defender a sua frota de navios mercantes e de construir uma rede de apoio ao longo das rotas marítimas. Ele justificava que, à medida que as marinhas mercante e de guerra de uma nação estendem o “seu campo de operações, separando-se de suas costas, vão sentindo mais a necessidade de poder dispor de pontos nos quais podem entrar com os seus navios de forma segura para comercializar, buscar refúgio ou procurar provisões.” (MAHAN, 1987, p. 15).²

A obra de Mahan integra uma das reflexões mais emblemáticas dentro do campo de estudo da geopolítica, uma vez que relaciona fatores geográficos com a política do Estado e propõe uma reflexão acerca dos impactos da geografia na história e de como o poder marítimo fora central para o desenvolvimento humano e para a ascensão e queda de grandes nações.

² No original: “As a nation, with its unarmed and armed shipping, launches forth from its own shores, the need is soon felt of points upon which the ships can rely for peaceful trading, for refuge and supplies. In the present day friendly, though foreign, ports are to be found all over the world and their shelter is enough while peace prevails.” (MAHAN, 1987, p. 15).

Mahan analisou a história naval britânica, procurando compreender como a Inglaterra, e depois a Grã-Bretanha (GB), dominara os mares por 300 anos e quais foram os instrumentos por ela utilizados para manter esse domínio. Nos seus estudos, evidenciou que o Império Britânico utilizou a estratégia de controlar importantes “pontos de estrangulamento”, como o estreito de Gibraltar, no Mediterrâneo, a passagem do Cabo, na África do Sul, e o Canal do Suez, no Egito. Graças ao seu poder marítimo, Londres exercia o controle sobre a abertura e/ou a negação de passagem marítima nas rotas que ligavam a Europa ocidental à Ásia e o Atlântico ao Índico.

Com base na análise histórica, Mahan identificou características ou fatores necessários para que um Estado atingisse o poder marítimo³: a posição geográfica, a conformação física, a extensão territorial, a grandeza numérica da população, o caráter nacional e a política de governo. E apontou que o poder marítimo compõe-se essencialmente por dois elementos centrais: a dimensão naval militar e os aspectos marítimos e comerciais da navegação. Ele defendia que a superioridade naval seria caracterizada por um conjunto de elementos em sintonia, como navios de guerra, armas, táticas, comandantes superiores e a liberdade do comércio marítimo pela livre troca de materiais e informações.

A história do poder marítimo é, em grande parte, embora de forma alguma unicamente, uma narrativa de disputas entre nações, de rivalidades mútuas, de violência frequentemente culminando em guerra. A profunda influência do comércio marítimo sobre a riqueza e a força dos países foi claramente observada muito antes que os verdadeiros princípios que governavam seu crescimento e prosperidade fossem detectados. (MAHAN, 1987, p. 3, tradução nossa).⁴

O poder marítimo, assim, pode ser definido como a capacidade de uma nação de exercer um domínio das linhas marítimas de comunicação por meio de seus próprios navios, controlando-os pelos seus próprios meios militares (navais). Este controle é que lhe atribui o status de potência marítima (PAPON, 1996, p. 42-43, *apud* PENHA, 2007).

Na mesma seara dos conceitos de geopolítica clássica de Mahan, mas analisando o quadro de permanente competição dentro do sistema interestatal e tomando como referência a

³ Existe uma diferença entre poder naval, mais restrito, e poder marítimo, mais abrangente. O poder naval manifesta-se como um poder eminentemente militar, enquanto o poder marítimo se concretiza na capacidade política, econômica e militar de uma potência em usar o mar (MELLO, 1997).

⁴ No original: “The history of Sea Power is largely, though by no means solely, a narrative of contests between nations, of mutual rivalries, of violence frequently culminating in war. The profound influence of sea commerce upon the wealth and strength of countries was clearly seen long before the true principles which governed its growth and prosperity were detected” (MAHAN, 1987, p. 3).

perspectiva de longa duração, George Modelski e William R. Thompson⁵, no final dos anos 1980, discutiram a importância do poder marítimo nas relações internacionais nos últimos 500 anos. Utilizando dados quantitativos, investigaram os gastos em construção naval, investimentos estatais nas atividades navais, número de marinheiros engajados em atividades de combate e quantidade de navios de guerra das batalhas do período entre 1494 e 1993 para formularam o que denominaram de “teoria de longos ciclos de política internacional” (MODELSKI; THOMPSON, 1988).

A teoria de Modelski e Thompson estuda a distribuição do poder marítimo (com capacidade de alcance mundial), sua intensidade em um ou mais Estados e de que forma ele variou ao longo do tempo. Na visão dos autores, as potências mundiais do sistema internacional moderno são poderes marítimos que exercem o controle do mar, garantindo ao Estado líder o monopólio sobre a política global. Para eles, todos os cinco longos ciclos históricos foram marcados por guerras globais e, em cada período, a liderança foi exercida, respectivamente, por Portugal, Holanda, Inglaterra e EUA. Desse modo, argumentam que as mudanças na posição de liderança mundial estão associadas às mudanças de distribuição do poder marítimo (MODELSKI; THOMPSON, 1988).

Tabela 1 – Longos ciclos e guerras globais

Longo ciclo	Guerra global	Poderes globais participantes*
I	Guerras italianas e do Oceano Índico 1494-1516	<i>Portugal</i> , Espanha, Inglaterra e França
II	Guerras holandesas e espanholas 1580-1608	<i>Holanda</i> , Inglaterra, França e Espanha
III	Guerras de Luis XIV 1688-1713	<i>GB</i> , Holanda, França, Espanha e Rússia
IV	Guerras Napoleônicas 1792-1815	<i>GB</i> , Holanda, França e Espanha
V	Primeira e Segunda Guerras Mundiais 1914-1945	<i>EUA</i> , GB, França, Rússia, Alemanha e Japão

Fonte: MODELSKI; THOMPSON, 1988, p. 16. * Poder global líder em itálico.

Desde a formação do Estado-nação e a consolidação do sistema interestatal capitalista, o poder marítimo desempenhou papel relevante no quadro de disputa permanente pelo poder mundial, como evidenciam as teorias de Mahan e Modelski-Thompson. A Inglaterra, no século XIX, e dos EUA, no século XX, são exemplos do quanto o comércio e poder marítimo

⁵ George Modelski foi professor de Ciência Política na Universidade de Washington e William R. Thompson é professor de Ciência Política na Universidade de Indiana.

desempenharam um papel decisivo no processo de acumulação de capital e ascensão como potência líder.

O poder da Inglaterra consolidou-se ao derrotar a França na Guerra dos Sete Anos (1756-1763), assumindo a liderança no continente europeu e o pleno controle do oceano Atlântico. O regime britânico “baseou-se no princípio da intermediação comercial e financeira – ou seja, no princípio de comprar para revender, receber para despachar, ser abastecido pelo mundo inteiro para poder reabastecer o mundo inteiro” (ARRIGHI, 1996, p. 179). A Inglaterra, naquele momento, era o “mercado” mais conveniente e eficiente para se obter meios de pagamento e de produção.

A denominada “Pax Britannica” (1815-1914), a relativa paz na Europa e a imposição ao mundo de uma ordem baseada no padrão ouro e no liberalismo de livre comércio, possibilitou à Inglaterra a constituição de um império. No século XIX, a GB teve um poder mundial sem precedentes, dominando vastos territórios e populações e o seu poder esteve atrelado ao domínio dos mares e das rotas marítimas, os quais eram indispensáveis para prospecção de novos pontos para venda dos seus produtos e investimentos internacionais. A partir de 1815, com a vitória sobre a França nas Guerras Napoleônicas, a GB atinge um novo patamar de poder e passa a exercer um domínio marítimo global, o que perduraria até a Primeira Guerra Mundial.

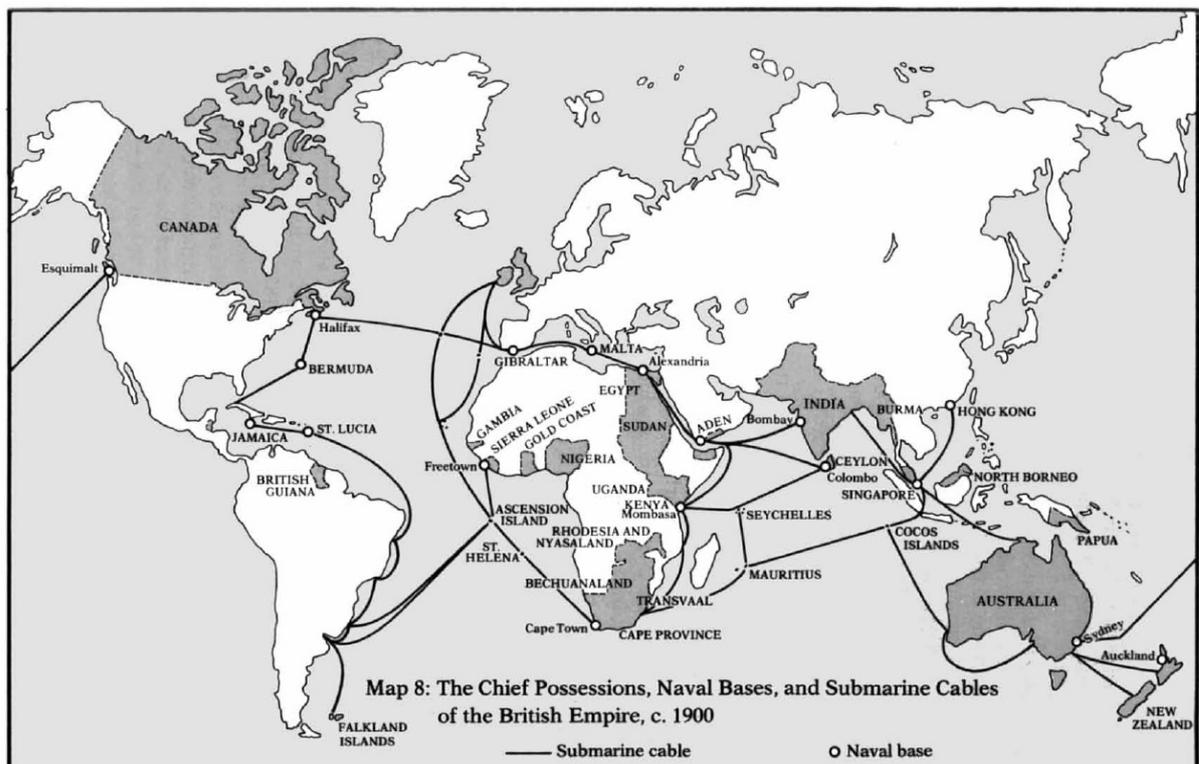
O historiador britânico Paul Kennedy destacou que, desde princípios até a metade do século XIX, a influência da GB como uma grande potência se estruturava em três eixos fundamentais: o poder da Marinha Real Britânica, o império colonial e o mundo das finanças. A Marinha Real tinha um enorme potencial de combate e foi, em alguns momentos, tão poderosa quanto a soma das três ou quatro marinhas que lhes seguiam. Os franceses chegaram a contestar o seu domínio, mas “nenhum outro país desafiou, ou combinação de países, desafiou seriamente o controle britânico dos mares”. A atuação da Marinha Real era estratégica dentro e fora da Europa: no Tejo, para proteger a monarquia portuguesa; no Mediterrâneo, em pontos estratégicos como Celta, Gibraltar e Malta; em Dardanelos; ou perseguindo piratas e navios negreiros de Cantão, na China, a Zanzibar, na Tanzânia (KENNEDY, 1987, p. 154-155).

O império colonial em expansão, por sua vez, abrangia pontos estratégicos como Singapura, Aden (Iêmen), Ilhas Falkland, Hong Kong, Lagos (Nigéria), o sul da África, Canadá, Austrália, Índia e China (Figura 1). No eixo das finanças, o dinheiro alimentava a

Revolução Industrial, que produzia mais dinheiro na forma de rendimentos sobre o capital investido. O historiador britânico Eric Hobsbawm, ao abordar a expansão simultânea do comércio e investimentos internacionais, destacou que, se nos primeiros anos do século XIX, entre 1800 e 1840, o comércio mundial não tinha chegado a duplicar, na segunda metade do século, no auge do domínio inglês, entre 1850 e 1870, a expansão chegou a 260% (HOBSBAWN, 2007).

A economia britânica absorvia grande quantidade de matérias-primas e alimentos, lançando ao mundo, em contrapartida, têxteis, produtos siderúrgicos e outras manufaturas, através de um padrão de comércio acompanhado e complementado pelas linhas de transporte marítimo, seguros e ligações bancárias que partiam de Londres, Liverpool, Glasgow e de muitas outras cidades. A GB ainda reinvestia parte da renda auferida no além-mar em novas ferrovias, portos, instalações e empreendimentos agrícolas (KENNEDY, 1987).

Figura 1 – Colônias, bases navais e cabos submarinos do Império Britânico em 1900



Fonte: KENNEDY, 1987, p. 225.

No caso dos EUA, no final do século XIX, Mahan defendia o controle do comércio mundial por meio do incremento do poder marítimo. Ele entendia que os EUA, assim como a GB, constituíam uma grande ilha situada além da massa eurásiana, que, ao não possuírem

fronteiras com um potencial vizinho inimigo, estavam naturalmente em vantagem em termos de segurança. Contudo, suas zonas costeiras poderiam ser ameaçadas por um poder hostil ou por uma aliança de poderes que ganhasse o controle político efetivo dos principais centros de poder da Eurásia. A posição dos EUA, entre os dois oceanos, também poderia ser uma fonte de grande fraqueza ou causa de enormes despesas, caso houvesse um pujante comércio marítimo em ambas as costas estadunidenses (MAHAN, 1987).

Mahan, desta forma, recomendava o desenvolvimento de uma marinha de guerra, o estabelecimento de zonas de hegemonia nos dois oceanos, a criação de uma passagem entre o Atlântico e o Pacífico, com a construção do Canal do Panamá e o domínio do mar do Caribe, onde estão situadas importantes linhas de comunicação marítimas. Mahan, em essência um estrategista, defendia ainda a expansão dos EUA a oeste e a anexação do Havaí como etapa necessária para a consolidação do predomínio estadunidense nas águas do oceano Pacífico e como meio de deter interesses ofensivos por parte de potências asiáticas em ascensão.

De acordo com Fiori (2007), desde a sua formação, os EUA apresentaram uma tendência expansiva, situação que o diferencia dos demais estados “tardios” que foram criados na América Latina no início do século XIX. À Declaração da Independência (1776), seguiu-se a ampliação do território com a compra do território da Louisiana (1803) da França, a cessão da Flórida pelos espanhóis (1819), a anexação do Texas (1845) e a vitória na Guerra Mexicana (1846-1848), que lhes garantiu Califórnia, Novo México, Arizona, Nevada, Utah e parte do Colorado.

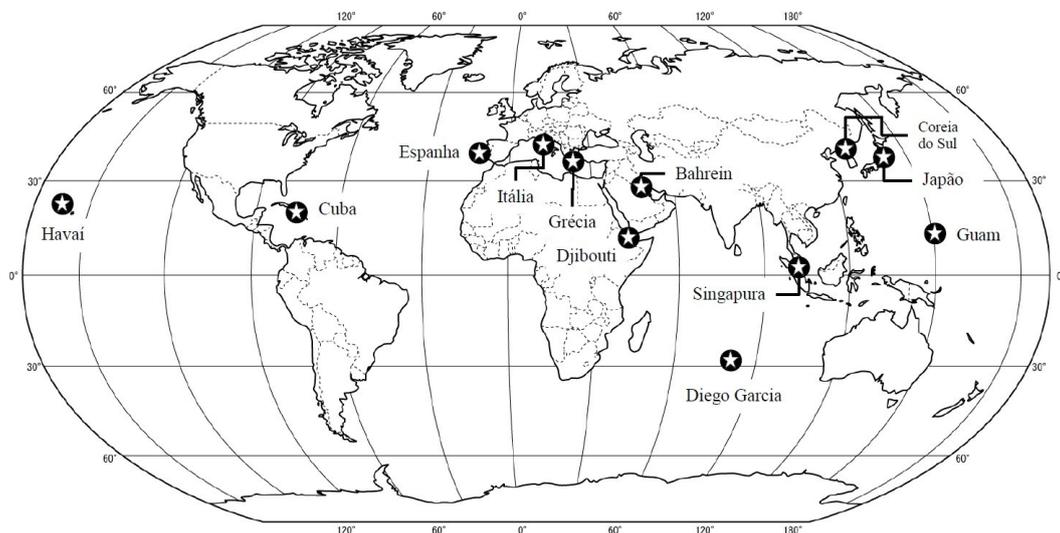
O conflito interno da Guerra Civil Americana (1861-1877) contribuiu para unificação e organização do estado nacional e do capitalismo americano. Seguindo a risca a estratégia projetada por Mahan, em 1898, os EUA declararam e venceram a Guerra Hispano-Americana, conquistando Cuba, Guam, Porto Rico e Filipinas. No mesmo ano, anexaram o Havaí, no Pacífico, importante para proteção da costa oeste do país. Em 1903, depois de fomentar a independência do Panamá, garantiram um acordo que lhes concedeu o direito exclusivo sobre a Zona do Canal do Panamá, o que lhes assegurou, depois da construção do canal, o controle do comércio e o encurtamento da comunicação entre os oceanos Atlântico e Pacífico em milhares de milhas (FIORI, 2007).

No início do século XX, ao entrar na Primeira Guerra Mundial em 1917, os EUA eram a única potência hegemônica no seu próprio continente e já haviam conquistado posição de destaque no tabuleiro asiático. A mudança dentro do núcleo hierárquico das Grandes

Potências acontece na Segunda Guerra Mundial, quando os EUA consolidam a sua hegemonia econômica e militar dentro do mundo capitalista (FIORI, 2007).

Durante a Segunda Guerra Mundial, os EUA ampliaram sua projeção de poder no mundo ao firmarem com os britânicos o “Acordo dos Contratorpedeiros em Troca de Bases”. Em troca da cooperação militar para continuar na guerra, os britânicos abdicaram de ser uma potência e entregaram bases navais no Hemisfério Ocidental para os EUA (MARSHALL, 2018). Franklin D. Roosevelt (1933-1945), presidente estadunidense à época, em troca de 50 navios de guerra contratorpedeiros, negociou com Winston Churchill, primeiro-ministro do Reino Unido, o direito dos EUA estabelecerem bases em oito possessões britânicas, desde a Terra Nova, no Canadá, até o continente sul-americano (KISSINGER, 2012 e SUTPHEN, 1967). Terminado o conflito, as bases militares navais foram fundamentais para o controle de rotas marítimas estratégicas, garantindo aos EUA a segurança e a distribuição dos seus produtos nos mercados mundiais, bem como acesso a matérias-primas para suas indústrias e ao fornecimento de petróleo.

Figura 2 – Países com bases militares navais dos EUA



Fonte: Elaboração do autor com software LibreOffice Draw 6.4, a partir de VINE, 2015 e USDOD, 2018.⁶

No pós-Segunda Guerra Mundial, os EUA consolidaram o seu poder marítimo, impuseram ao mundo a “Pax Americana” e construíram uma ordem mundial baseada na

⁶ Os EUA mantêm unidades militares espalhadas pelo mundo, no mapa estão destacados apenas as bases navais localizadas fora do território continental dos EUA: Bahrein, Cuba, Guam, Havai, Grécia, Diego Garcia, Itália, Japão, Singapura, Coreia do Sul, Espanha e Djibouti. Singapura abriga a sede logística da VII Frota da marinha estadunidense. Djibouti é a única unidade com base naval na África (VINE, 2015).

“diplomacia do dólar” e na “diplomacia das armas” (TAVARES; MELIN, 1997). A vitória na Guerra Fria, após o colapso e derrota da União Soviética (URSS), projetou os EUA como a primeira e única potência realmente global, cujo cerne do seu poder “imperial” está assentado na ampla vantagem dos seus recursos econômicos e tecnológicos com propósito militar.

Neste início de século XXI, o Império Americano é contestado pela ascensão da China, de forma que alguns autores argumentam sobre o declínio relativo do poder americano (FIORI, 2008 e PILLSBURY, 2016) e outros, inclusive, prenunciam um conflito direto inevitável entre China e EUA (MEARSHEIMER, 2001).

Liu Mingfu, professor da Universidade de Defesa Nacional da China e coronel aposentado do exército chinês (PLA, em inglês), no livro “The China dream: great power thinking & strategic posture in the post-American Era”, descreve como imagina o mundo sem a hegemonia dos EUA e aponta os desafios a serem enfrentados pela China para se consolidar como a principal nação do sistema internacional. Na visão de Liu, que é conhecido há muito tempo como um defensor do poder militar chinês na era pós-americana, Pequim será a capital política do mundo e Xangai sucederá Nova Iorque como centro financeiro. Liu afirma que a ascensão da China como líder mundial marcará o início de uma nova fase, com a democratização das relações internacionais e da sociedade internacional. Diferente dos EUA, a China não será um poder hegemônico e buscará a coordenação, o multilateralismo e a cooperação regional, construindo um sistema de interdependência, cooperação e de benefício mútuo.

Contudo, Liu ressalta que a ascensão da China não prescindirá do fortalecimento do poder militar e relembra as palavras de Alexander Hamilton, líder federalista e o primeiro secretário do Tesouro após a fundação dos EUA, que defendia a constituição de uma poderosa marinha e exército para proteger a segurança e os interesses comerciais do seu país: “Se quisermos nos tornar uma nação comercial, ou para manter a segurança no Atlântico, devemos fazer um esforço para marinha assim que possível”. Para Liu, a construção de “uma China poderosa” não depende apenas da sua consolidação como potência econômica, mas fundamentalmente de se tornar uma “potência militar”. Do contrário, segundo ele, um país forte e grande no mercado, mas fraco e pequeno no campo de batalha, será presa fácil de países mais fortes. Por isso, defende que a China desenvolva a capacidade de proteger seus interesses de segurança e de desenvolvimento no âmbito global, constituindo sua própria força militar (LIU, 2015).

Neste momento, ainda é cedo para se apontar os caminhos da disputa hegemônica dentro do sistema internacional. É questão em aberto se, de fato, a China será a nova líder do mundo e conseguirá concretizar o “sonho chinês”, superando os EUA para além do campo econômico, ou se o mundo apenas se tornará mais multipolar, incorporando as potências em ascensão. Contudo, a história evidencia que, tanto no período do Império Britânico quanto durante a hegemonia estadunidense, o poder militar e, em especial, o poder marítimo e o domínio dos oceanos foram decisivos para imposição da liderança no sistema internacional. Desse modo, não restam dúvidas de que a ascensão da China como potência global, para além do seu crescimento econômico, dependerá do fortalecimento do poder marítimo.

Conforme a teoria do poder marítimo exposta até aqui demonstra, a ascensão da China, muito além de sua capacidade de geração de riqueza, dependerá da ênfase nos investimentos e na formulação de estratégias para sua marinha. Na próxima seção, demonstre-se o quanto o poder marítimo foi relevante em momentos críticos na história da China contemporânea e de que forma os teóricos e estrategistas que estudam o tema estão reformulando o conceito para atender aos interesses e ao planejamento de longo prazo concebidos pelo Politburo do PCCh.

1.2 PENSAMENTO ESTRATÉGICO E PODER MARÍTIMO DA CHINA

A ascensão do poder marítimo da China no século XXI torna-se, com cada vez mais frequência, objeto de estudo dos analistas internacionais. A modernização e a reformulação do papel da marinha nas forças armadas chinesas, conforme será aprofundado na sequência, não é um processo que ocorreu da noite para o dia ou sem que houvesse debate político e posicionamentos teóricos dissonantes.

A ênfase e a estratégia do poder militar chinês está em constante transformação. Isso não ocorre somente no âmbito material, mas também na construção da identidade e da relação da nação com sua zona costeira e projeção em mares distantes. De acordo com Nohara (2017), existe hoje um esforço consciente para mudar uma certa concepção estratégica, ou seja, a passagem de uma identidade continental para uma marítima ou, no mínimo, para uma hibridização das duas.

Não há consenso na literatura que sugira que a identidade da China imperial como potência terrestre fosse atribuída a um projeto pensado no centro das dinastias governantes,

mas a expansão de sua identidade marítima foi dificultada. A frequente supressão da identidade marítima pelos governos imperiais sufocava a engenhosidade marítima. Em vez de se desenvolver institucionalmente, o comércio oceânico e a frota naval da China foram perpetuados por meio de sistemas ilegais e primitivos (DENG, 1999).

Já nas décadas finais da China imperial, estímulos não faltaram para o país refletir sobre seu conceito de poder marítimo. Após as duas Guerras do Ópio (1839-1842 e 1856-1860), a China tentou construir uma frota moderna e, na véspera da Guerra Sino-Japonesa (1894-1895), a marinha foi a primeira de todas as forças armadas da Dinastia Qing a passar por um processo de modernização. No entanto, a marinha chinesa foi derrotada e a China perdeu a guerra. Desde então, a derrota se converteu em uma marca na história moderna da China e as reflexões sobre essa guerra se tornaram importantes para moldar o conceito de poder marítimo da China (SHI, 2012).

Após a Revolução de 1911, Sun Yat-sen, principal líder na fundação da República chinesa, promoveu as questões relativas à necessidade de modernizar e investir em uma estratégia marítima para o país, mas ficou impotente diante da turbulência do período e de outros desafios que se colocavam a China republicana naquele momento (WEI, 2015).

A Revolução Comunista, em 1949, inicialmente não reverteu consideravelmente a situação da marinha chinesa e da ênfase na luta camponesa e no exército. A campanha militar de Mao Tsé-tung contra o Kuomintang, durante a guerra civil, contou com o apoio popular, guerras de guerrilha em grande escala, deixando o comando dos mares (e rios) para os seus oponentes. Mao acreditava que o poder nacional da China repousava com seu povo, uma característica intrínseca de um poder continental (NOHARA, 2017).

Enquanto Mao esteve no poder (1949-1976), as atividades da PLAN estavam subordinadas ao exército (PLA), devido a maior atenção conferida às ameaças provenientes de fronteiras terrestres, como durante a Guerra da Coreia (1950-1953), ou em razão das crescentes divergências com a URSS e a Índia. Portanto, o papel e zona de operação da PLAN foram limitados aos de defesa costeira (WEI, 2015).

Durante o período em que Deng Xiaoping (1978-1989) ocupou o posto de chefe de Estado, as consequências de sua aliança com os principais líderes militares reformistas foram importantes para a modernização da PLAN. A promoção ou reabilitação de oficiais treinados na URSS para posições-chave na marinha, e que haviam sido anteriormente expurgados, reforçou uma guinada no pensamento estratégico-militar chinês.

O almirante Liu Huaqing (1916-2011) foi promovido por Deng ao cargo de comandante em chefe da Marinha e encarregado de fazer com que a PLAN passasse por profundas reformulações materiais e estratégicas a partir dos anos 1980. Treinado na academia naval Voroshilov, na URSS, e tendo sido um especialista em pesquisa e desenvolvimento militar, aquisição de tecnologia e modernização de equipamentos, Liu defendeu a teoria do poder marítimo de Mahan e o estabelecimento de um programa para implementação de porta-aviões na PLAN. Ele é considerado, por vezes, o “pai da marinha chinesa moderna” ou “pai dos porta-aviões chineses” (NOHARA, 2017).

Em 1988, disputas entre China e Vietnã sobre o Recife Johnson, nas Ilhas Spratly, no Mar do Sul da China, evidenciaram uma vez mais a necessidade de uma marinha capaz de operar e combater nos mares próximos. Pouco depois, em 1991, outro evento contribuiu para o ímpeto às reformas e investimentos bélicos na China. A vitória decisiva e rápida dos EUA na Primeira Guerra do Golfo abalou formuladores políticos e acadêmicos chineses, uma vez que o caráter decisivo das novas tecnologias militares acentuou a diferença de força entre China e os EUA e, possivelmente, entre os EUA e o restante do mundo (JENNER, 2019).

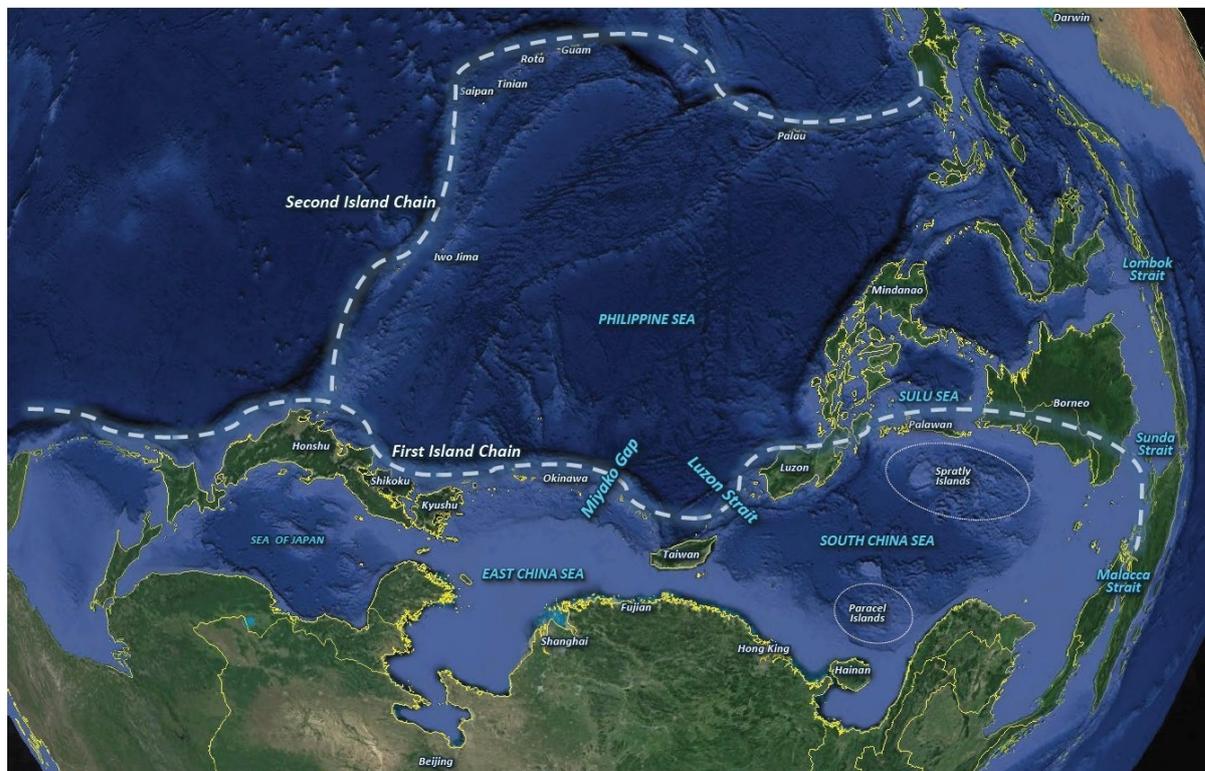
Em termos da contribuição duradoura de Liu para a marinha chinesa atual, é possível destacar, além de sua ênfase na necessidade de equipá-la e modernizá-la, as transformações de ordem estratégica e organizacional. Liu argumentava que a PLAN deveria operar como um braço separado das forças armadas, e não apenas como um acessório do exército, para que se constituísse uma marinha poderosa com capacidade de “lutar vitoriosamente na guerra moderna” (JENNER, 2019).

Com o apoio de Deng Xiaoping, Liu rompeu com a estratégia defensiva utilizada até então, de atacar somente após sofrer o ataque ou, no máximo, atrapalhar as operações navais dos inimigos, substituindo-a por uma orientação unificada de “defesa ativa” dos mares próximos e uma postura regional mais proativa. Liu chamou essa orientação de “operações ativas de defesa perto do mar”, inaugurando o conceito que governa o estrategema naval da China (JENNER, 2019).

A ênfase na defesa ativa nos mares próximos não significa, contudo, a renúncia a expansão para os mares longínquos, mas o estabelecimento de um planejamento estratégico de longo prazo que, apesar dos objetivos exatos da PLAN não estarem abertos ao público, parece dispor de influência em suas ações até hoje. Nos anos 1980, Deng e Liu estabeleceram três metas para o desenvolvimento da PLAN: i) em 2000, a China desenvolveria forças navais

suficientes para defender seus interesses marítimos até a Primeira Cadeia de Ilhas, que vai das Ilhas Curilas do Japão, às Ilhas Ryukyu, às Filipinas e termina no arquipélago indonésio; ii) até 2020, os interesses marítimos da China seriam garantidos pela capacidade da PLAN de comandar os mares próximos até a Segunda Cadeia de Ilhas, que inclui Guam, as Ilhas Mariana, Palau e Indonésia, com a adesão implícita da Ilha de Java, que estenderia o controle da marinha pelos estreitos de Singapura e Malaca; iii) até 2049, centenário da Revolução, a PLAN teria porta-aviões e capacidade de operar globalmente (COLE, 2016).

Figura 3 – Litoral e leste da Ásia: Primeira e Segunda Cadeias de Ilhas



Fonte: MAHNKEN *et al*, 2019, p. 15.

Especificamente, o primeiro período, até 2000, voltou-se para treinamento de pessoal, renovação e aprimoramento de navios. O segundo período, de 2001 a 2020, para melhorar as capacidades de combate da PLAN nos mares próximos e na compra de navios de guerra adicionais para constituir frotas de porta-aviões. O período final para a modernização, 2021 a 2040, permanece indefinido (SUN; PAYETTE, 2017).

Um dos maiores méritos de Liu reside no fato de sua formulação não ser concebida exclusivamente no âmbito militar, ao inserir a perspectiva estratégica marítima dentro do propósito da projeção da China como potência em sentido amplo. Ele conseguiu elaborar um

plano para o futuro da PLAN que coincidissem com o crescimento da economia e das exportações chinesas. Nesse sentido, a marinha serve para proteger as rotas comerciais e SLOCs que se tornam cada vez mais valiosas à medida que um Estado aumenta sua riqueza e poder (SUN; PAYETTE, 2017).

Nos anos 2000, a estratégia chinesa para a expansão de suas capacidades marítimas foi fortemente influenciada pela retórica dominante no governo de Hu Jintao de “ascensão pacífica”, em oposição às acusações de potências rivais sobre uma possível ameaça chinesa decorrente de sua projeção econômica e militar na Ásia e no mundo. Para inserir as orientações para a PLAN dentro desse paradigma de “ascensão pacífica”, reconstruiu-se a iconologia de Zheng He, o mais importante almirante da China Imperial, sobretudo na ocasião do aniversário de 600 anos de suas navegações, comemorado em 2005.

Durante a dinastia Ming (1368-1644), visando estender os limites de “Tudo Sob o Céu”, o imperador Chengzu, enviou emissários para visitar potenciais Estados tributários. Entre 1405 e 1433, destacaram-se sete viagens épicas lideradas pelo almirante Zheng He, que partiram do porto de Nanquim, desbravando o oceano Índico, rumo à Índia e Arábia, chegando até a costa oriental da África. A primeira levou 27.000 tripulantes a bordo, contou com 72 navios de grande porte e 225 embarcações menores. Nas três primeiras viagens, Zheng He navegou pelo Mar do Sul da China, estreito de Malaca e chegou até a costa da Índia. Na quarta expedição navegou por mares mais distantes, como Hormuz, no Golfo Pérsico. Nas três últimas, novamente partiu da China, contornou Malaca, esteve em Hormuz e, por fim, alcançou a costa leste da África (EBREY, 1996).

Figura 4 – Navio de Zheng He comparado ao de Cristóvão Colombo



Fonte: LEVATHES, 1996.

Naquela época, a China viveu um período de expansão e prosperidade econômica, impulsionado por trocas comerciais que se utilizaram de um nascente comércio marítimo e de expedições ao exterior. Zheng He dominava os mares e contava com barcos de até 400 pés de comprimento (Figura 4).⁷ A China exportava principalmente seda e porcelana, de modo que as viagens lideradas por Zheng He contribuíram para ampliar a sua influência comercial e marítima. No entanto, diferente das expedições europeias do século XV, que estavam centradas no comércio e na exploração dos produtos encontrados nas terras além-mar, o principal motivo das viagens de Zheng He não era estabelecer colônias, mas envolver os Estados distantes no sistema tributário Ming, proclamando a superioridade do imperador e ordem mundial sinocêntrica (LYRIO, 2010).

Ainda que as expedições tenham impulsionado o comércio marítimo e a expansão da influência da China no mundo, elas foram abandonadas quando os oficiais da corte convenceram o imperador de que os custos elevados das viagens não compensavam os benefícios (EBREY, 1996). Além disso, as expedições de Zheng He cessaram abruptamente

⁷ Como comparação, considera-se Santa Maria, ou La Gallega, a maior das três embarcações utilizadas por Cristóvão Colombo na descoberta da América. Ela tinha 85 pés de comprimento, em torno de 26 metros, enquanto os navios de Zheng He chegavam a 400 pés, aproximadamente 123 metros (LEVATHES, 1996).

em 1433, quando a China começou a sofrer recorrentes ameaças ao longo da sua fronteira territorial norte. O imperador ordenou o desmantelamento da frota de Zheng He, os registros das viagens foram destruídos, as expedições jamais se repetiram e a capacidade naval chinesa diminuiu (KISSINGER, 2011).

Para Xu Zuyuan, ex-vice-ministro da Comunicação da China, as sete expedições de Zheng He são um exemplo do porquê uma emergência pacífica é o resultado inevitável do desenvolvimento da China. Segundo ele, a essência das viagens de Zheng não está no quão forte a marinha chinesa já foi, mas na aderência da China à diplomacia pacífica na condição de grande potência. Durante as suas viagens, Zheng He, que detinha na época a maior frota naval do mundo, diferente das expedições europeias, não impôs nem um tratado colonial, nem reivindicou um pedaço de solo (PEOPLE'S DAILY, 2004). A partir de então, a imagem e a história de Zheng He passaram a ser intensamente exploradas no intuito de promover a ascensão pacífica da China enquanto potência marítima e sua crescente interconectividade no mundo. Essa caracterização se mostrava bastante adequada para uma potência em rápida ascensão que não buscava atrair possíveis conflitos que prejudicassem seus objetivos de longo prazo.

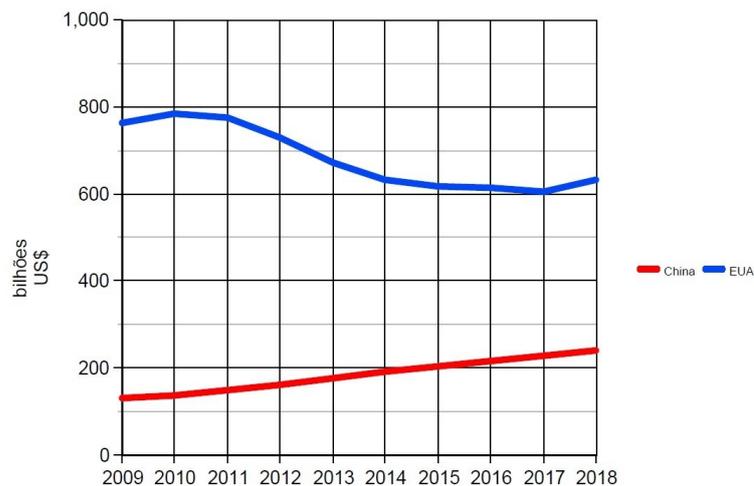
Em termos concretos, em razão da dependência da China da passagem pelo estreito de Malaca, por onde a maioria de suas importações de energia são transportadas e das subsequentes inquietações, as preocupações em sofrer um embargo ou bloqueio subiram ao topo das prioridades estratégicas nacionais, o que ficou claro após o presidente Hu Jintao cunhar o termo “dilema de Malaca”. A possibilidade de bloqueio ou embargo dessa rota vital para a economia chinesa por uma potência rival está sempre presente e ainda constitui uma das prioridades de segurança para os chineses.

Neste momento, o crescimento econômico da China e o aumento da sua projeção política no mundo colocam em evidência o desafio de fortalecer o seu poder militar e, em especial, de tornar-se uma potência marítima. A expansão econômica e as iniciativas e projetos de alcance global, como a NRS, possivelmente demandarão à PLAN uma maior atuação nos mares distantes visando garantir a segurança dos interesses e investimentos chineses. A ampliação de sua presença no mundo pode criar as condições para justificar a expansão militar, a medida em que cresce a vulnerabilidade dos interesses e investimentos chineses, os quais podem ser alvos de terrorismo, pirataria, desastres naturais e epidemias. Nesses casos, situações assim demandarão maior presença militar e a China poderá requerer o

acesso a portos estrangeiros, inclusive para organizar suporte logístico prévio, no intuito de garantir proteção naval em águas distantes da costa chinesa (SUN; PAYETTE, 2017).

O último argumento ganha força quando observadas algumas estatísticas relativas à projeção e aos gastos militares e, em especial, da marinha da China ao longo das últimas décadas. De acordo com o Instituto Internacional de Pesquisa da Paz de Estocolmo (SIPRI, em inglês), o gasto militar da China cresce consecutivamente há 24 anos, tendo chegado ao patamar de US\$ 250 bilhões em 2018, representando 14% do total mundial. Em 1989, a China ocupava o 12º lugar, atrás da Arábia Saudita, e atualmente possui o segundo maior orçamento entre os países. No entanto, em termos absolutos, a China gasta pouco mais do que um terço do gasto militar dos EUA (SIPRI, 2018).

Figura 5 – China x EUA: gastos militares



Fonte: SIPRI, 2018.

Xi Jinping, ressalta que o rejuvenescimento da China depende do seu desenvolvimento econômico e fortalecimento militar.⁸ Para atingir esse objetivo, defende uma profunda reforma da defesa nacional da China e das forças militares, com a finalidade de promover a coordenação entre a construção do desenvolvimento econômico e com a defesa nacional:

nós precisamos incorporar a integração civil-militar no desenvolvimento econômico e social local, incluir a integração civil-militar nos planos de

⁸ Xi Jinping geralmente usa o conceito de rejuvenescimento em seus discursos. Segundo Elizabeth Economy: “The rejuvenation narrative is a well-understood and powerful one in China. It evokes memories of the country as the Middle Kingdom demanding tribute from the rest of the world; China as a source of innovation, creating paper, gunpowder, printing, and the compass; and China as an expansive, outward-facing power, with Ming dynasty Admiral Zheng.” (ECONOMY, 2018, p. 3).

desenvolvimento econômico e social local e incorporar a integração civil-militar nas práticas estabelecidas da construção econômica e social local. Também é necessário fortalecer a cooperação de ambas as partes em todos os aspectos do desenvolvimento econômico, infraestrutura, proteção ambiental, mobilização nacional de defesa e a criação de forças de reserva. (HU; YAN; TANG; 2018, p. 55, tradução e grifo nosso).⁹

A China, potência regional do Leste Asiático, para além do seu poder terrestre, precisa defender sua costa marítima de 320.000 quilômetros e uma área de território marítimo de três milhões de quilômetros quadrados. Na Ásia, enfrenta o desafio de resolver questões geopolíticas, como Taiwan, as disputas no Mar do Sul da China e de relacionamento com os seus vizinhos. E para se tornar uma potência marítima precisa ainda enfrentar o forte poder militar e influência dos EUA.

Em novembro 2012, pela primeira vez, um relatório do PCCh incluiu a necessidade estratégica da China tornar-se uma potência marítima. O documento, preparado para o 18º Congresso Nacional do partido, frisou a orientação para desenvolver a capacidade de salvaguardar os direitos e interesses marítimos da nação (LEN, 2015).

Em 2015, o Conselho de Estado da China divulgou o livro branco “China Military Strategy”, defendendo o objetivo da marinha chinesa de transformar-se em uma força global, capaz de atuar em missões estratégicas no exterior. O documento sinaliza a relevância de expandir o teatro de operações para os mares distantes e de modernizar a marinha conforme cresce a influência chinesa no mundo.

O PLA promove ativamente a segurança internacional e a cooperação militar e aprimora os mecanismos relevantes para proteger os interesses estrangeiros da China. Para lidar com as deficiências nas operações e suporte no exterior, constrói forças marítimas distantes, desenvolve instalações logísticas no exterior e aprimora as capacidades para realizar tarefas militares diversificadas. O PLA conduz operações de proteção de embarcações, mantém a segurança de SLOCs estratégicos e realiza operações de evacuação no exterior e proteção de direitos marítimos.
(...)

Em consonância com os requisitos estratégicos de defesa e proteção do mar próximo, a PLAN está acelerando a transição de suas tarefas de defesa no mar próximo para missões de proteção no mar distante e aprimorando suas capacidades de dissuasão estratégica e contra-ataque marítimo, operações de manobra, operações conjuntas marítimas, defesa abrangente e apoio integrado, de modo a construir uma força naval forte e modernizada. (PRC, 2015a, tradução e grifo nosso).¹⁰

9 No original: “we need to incorporate civil–military integration into local economic and social development, include civil–military integration in local economic and social development plans, and incorporate civil–military integration into the established practices of local economic and social construction. It is also necessary to strengthen the cooperation of both parties in all aspects of economic development, infrastructure, environmental protection, national defense mobilization, and the creation of reserve forces.” (HU; YAN; TANG; 2018, p. 55).

O documento do Conselho de Estado afirma que os “mares e oceanos suportam a paz duradoura, a estabilidade duradoura e o desenvolvimento sustentável da China” e que deve ser abandonado o pensamento tradicional de que “a terra supera o mar” para que seja dada grande importância “à gestão dos mares e oceanos para proteger os direitos e interesses marítimos” (PRC, 2015a). Explicitamente a estratégia militar da China defende a necessidade de construção de uma potência marítima:

É necessário que a China desenvolva uma estrutura de força militar marítima moderna, compatível com os interesses nacionais de segurança e desenvolvimento, salvaguardando sua soberania nacional e seus direitos e interesses marítimos, para proteger a segurança de SLOCs estratégicas e interesses no exterior, e participar na cooperação marítima internacional, de modo a fornecer apoio estratégico para a construção de uma potência marítima. (PRC, 2015a, tradução e grifo nosso).¹¹

Para segurança dos seus interesses no exterior, a defesa de linhas marítimas de comunicação estratégicas constitui-se numa prioridade, por isso a PLAN ampliou o seu foco de atuação, da “defesa de águas offshore” para uma visão mais abrangente, que integra a defesa de águas offshore com “proteção de mar aberto”.

Um ponto que merece destaque, refere-se a adoção de convergências nas operações militares e civis para infraestrutura, áreas tecnológicas e grandes indústrias, visando a integração civil e militar (PRC, 2015a). Na sua estratégia militar, a China defende a integração das forças armadas com a infraestrutura civil para exploração conjunta do “mar, espaço e ar, e uso compartilhado de recursos como levantamento e mapeamento, navegação, meteorologia e espectros de frequência. Assim, os recursos militares e civis podem ser mais compatíveis, complementares e mutuamente acessíveis” (PRC, 2015a).

10 No original: “The PLA actively promotes international security and military cooperation and refines relevant mechanisms for protecting China’s overseas interests. To address deficiencies in overseas operations and support, it builds far seas forces, develops overseas logistical facilities, and enhances capabilities in accomplishing diversified military tasks. The PLA conducts vessel protection operations, maintains the security of strategic SLOCs, and carries out overseas evacuation and maritime rights protection operations. (...) In line with the strategic requirements of near seas defense and far seas protection, the PLAN is speeding up the transition of its tasks from defense on the near seas to protection missions on the far seas, and improving its capabilities for strategic deterrence and counterattack, maritime maneuver operations, maritime joint operations, comprehensive defense, and integrated support, so as to build a strong and modernized naval force.” (PRC, 2015a).

11 No original: “It is necessary for China to develop a modern maritime military force structure commensurate with its national security and development interests, safeguard its national sovereignty and maritime rights and interests, protect the security of strategic SLOCs and overseas interests, and participate in international maritime cooperation, so as to provide strategic support for building itself into a maritime power. (PRC, 2015a).

Em 2019, a PLAN completou 70 anos, atingiu o contingente de pessoal de 255.000 combatentes e exibiu ao mundo uma nova geração de destróieres de mísseis guiados.¹² Nos últimos anos, a marinha chinesa adquiriu uma sucessão de armamentos novos, em ritmo acelerado em comparação à década anterior, como mísseis antiaéreos e mísseis balísticos de longo alcance, sistemas de defesa aérea, aeronaves de ataque, além de expandir consideravelmente sua frota de submarinos. Desde 2018, a marinha chinesa consiste em mais de 300 embarcações, tendo ultrapassado os 290 navios que compõem a força naval da marinha dos EUA.¹³ Em comparação, as frotas de outras potências são consideravelmente menores. A Marinha Real Britânica consiste em 75 embarcações e a australiana 46 no total. Entre 2014 e 2018, a China inaugurou mais submarinos, navios de guerra, embarcações anfíbias e auxiliares do que o número de navios atualmente servindo nas marinhas individuais da Alemanha, Índia, Espanha e Reino Unido. Apenas em 2016, foram encomendados pela China 18 navios, que se somarão aos outros 14 adicionados em 2017 (CSIS, 2020).¹⁴

Os investimentos na marinha de guerra também trouxeram resultados significativos na indústria naval. Em 2018, a China superou a Coreia do Sul como líder global na construção de embarcações marítimas. A indústria de construção naval da China conquistou 43,9% do mercado global em 2018 e 51,8% dos novos pedidos internacionais no primeiro semestre de 2019 (CSIS, 2020). Mais de 70% da frota da PLAN foi considerada moderna em 2017, em comparação a menos de 50% em 2010 (HEGINBOTHAM *et al*, 2015). Entre os novos investimentos de maior destaque dos últimos anos estão: o primeiro cruzador Type 055, programado para transportar grandes mísseis de cruzeiro e ser capaz de escoltar um porta-aviões em águas azuis; o programa para a construção do terceiro porta-aviões da PLAN, baseado 100% em tecnologia chinesa; a aquisição de 41 corvetas e 12 novos destróieres somente entre 2013 e 2018 (HEGINBOTHAM *et al*, 2015 e CSIS, 2020).

A expansão da influência econômica da China implica necessariamente o crescimento da presença de suas empresas e seus navios nas rotas oceânicas e nos portos, assim como a diversificação de destinos e parceiros comerciais. Quando a presença de empresas e produtos chineses nos portos e linhas de comunicação marítima se intensificar, tornar-se-á inerente a

12 Armamento projetado para lançar mísseis guiados antiaéreos.

13 Essa vantagem refere-se somente ao número de embarcações. Qualitativamente a marinha dos EUA é muito superior. A tonelagem total da PLAN permanece menos da metade da marinha americana, uma diferença estimada em aproximadamente três milhões de toneladas. Essa diferença é em grande medida atribuída aos 11 porta-aviões dos EUA, cada um com aproximadamente 100.000 toneladas. A PLAN detém atualmente dois porta-aviões (CSIS, 2020).

14 Em comparação, a marinha dos EUA encomendou 5 embarcações em 2016 e 8 em 2017 (CSIS, 2020).

necessidade do país contar com aparatos de defesa que possam dissuadir possíveis estrangulamentos por potências inimigas. Os portos de investimento ou propriedade chineses como os do Sri Lanka e no Paquistão são apenas uma amostra do que está por vir da expansão econômica da China, conforme o projeto da NRS vai sendo executado. Desse modo, é provável que a infraestrutura física no exterior aumente no decorrer dos próximos anos, assim como bases militares semelhantes a de Djibouti.

A próxima seção introduz os principais elementos, como objetivos, extensão e implicações, que integram o projeto da NRS. Destacam-se também os investimentos em infraestrutura portuária a partir dos quais se analisará a presença chinesa nos portos caribenhos no próximo capítulo.

1.3 NOVA ROTA DA SEDA, INFRAESTRUTURA DE PORTOS E PROJEÇÃO DE PODER

Em setembro de 2013, o presidente Xi Jinping proferiu um discurso na Universidade de Kazarbayev, no Cazaquistão, e fez um chamado para construção do “Silk Road Economic Belt” e, em outubro do mesmo ano, ao visitar à Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN, em inglês), propôs a “21st-Century Maritime Silk Road”. A partir das duas propostas, surgiu a “Belt and Road Initiative” (a Iniciativa Cinturão e Rota), ou “Nova Rota da Seda”, como tem sido denominada no Brasil, um ambicioso projeto de obras de infraestrutura para conectar a Ásia, o centro e o leste europeu e o norte da África.

Em março de 2015, o governo chinês apresentou o documento “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21St-Century Maritime Silk”, sintetizando os princípios e objetivos da NRS:

A Iniciativa do Cinturão e Rota visa promover a conectividade dos continentes asiático, europeu e africano e seus mares adjacentes, estabelecer e fortalecer parcerias entre os países ao longo do Cinturão e Rota, estabelecer estruturas multidimensionais e redes de conectividade, e realizar um desenvolvimento diversificado, independente, equilibrado e sustentável entre os países. (PRC, 2015b, tradução nossa).¹⁵

15 No original: “The Belt and Road Initiative aims to promote the connectivity of Asian, European and African continents and their adjacent seas, establish and strengthen partnerships among the countries along the Belt and Road, set up all-dimensional, multi-tiered and composite connectivity networks, and realize diversified, independent, balanced and sustainable development in these countries.” (PRC, 2015b).

De acordo com o “Vision and Actions”, a NRS alinha-se aos propósitos e princípios da Carta das Nações Unidas (ONU) e defende os cinco princípios de coexistência pacífica: respeito mútuo pela soberania e integridade nacional; não-agressão; não intervenção nos assuntos internos de um país por parte de outro; igualdade e benefícios recíprocos; e coexistência pacífica entre Estados com sistemas sociais e ideológicos diferentes.

Além disso, o documento enfatiza a cooperação aberta, definindo que o alcance da iniciativa não se restringe a área da antiga Rota da Seda, o que possibilita a adesão de todos os países e organizações internacionais e regionais. O projeto se propõe a assegurar o respeito aos modos de desenvolvimento escolhidos pelos países participantes, bem como a garantir as regras de mercado e normas internacionais, e a cooperação que gere benefícios mútuos às partes envolvidas (PRC, 2015b).

Em comparação aos seus antecessores, Xi Jinping abandonou a política de “manter um perfil baixo nos assuntos internacionais”. A política externa da China está agora mais centralizada, proativa e até audaz (HONG, 2017). Há pelo menos uma década, o país vem demandando nas organizações multinacionais e instituições financeiras o estabelecimento de instâncias e processos decisórios mais democráticos, de modo a representar de forma mais acurada a distribuição de pesos políticos e econômicos em um contexto da ascensão de potências como China, Índia, Brasil, entre outras. Além disso, recentemente, a mudança das prioridades na política externa dos EUA, sob a presidência de Donald Trump (2017-atual), ironicamente tornou a China a principal defensora do liberalismo comercial entre as grandes potências.

A virada protecionista dos EUA e a crítica chinesa ao modelo de globalização em vigência abrem caminho para que a NRS seja o veículo de promoção da globalização inclusiva ou “globalização com características chinesas”¹⁶, o que, na prática, trata-se de incrementar sua influência no atual estágio de acumulação capitalista e de projetar sua liderança em um momento onde a maior potência do mundo constrói muros em seu entorno.

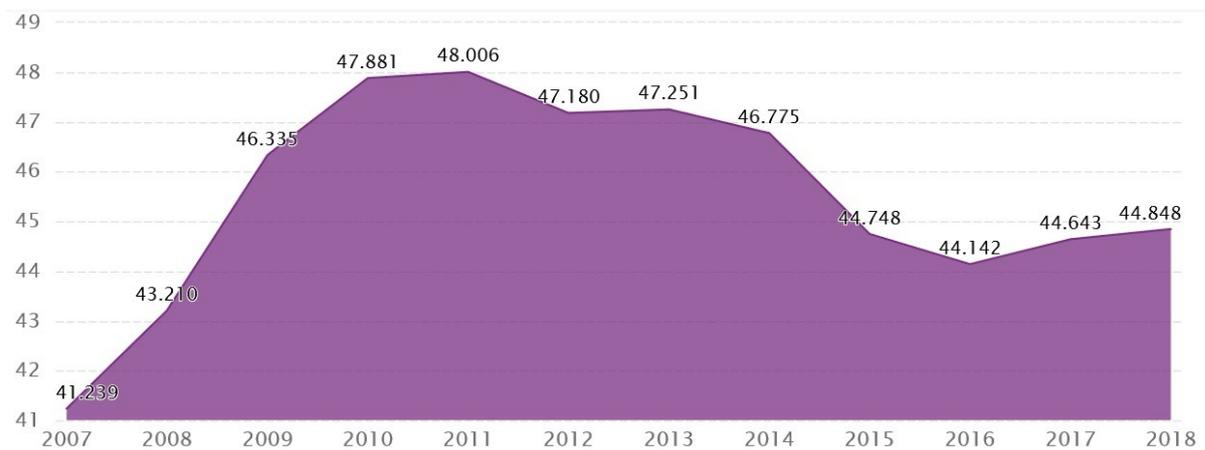
A trajetória da economia política do desenvolvimento da China passou por uma transição de uma acumulação planejada sob o regime maoísta para integração ao capitalismo

16 No Fórum Econômico de Boao, março de 2017, sob o tema “Globalização e liberdade de comércio”, a NRS foi denominada “versão chinesa da proteção do sistema econômico global do tipo aberto”. No discurso, o secretário geral do Fórum, Zhou Wenzhong, afirmou que “The Belt and Road Initiative, in a sense, is China's answer to such globalization. The initiative was proposed by China in the hope of creating a trade and infrastructure network connecting Asia with Europe and Africa along ancient trade routes. Participants in the initiative will merge in a community of shared destiny” (CHINA DAILY, 2017).

global via um regime de capitalismo de Estado, no qual o regime de acumulação é puxado pelos investimentos e pelas exportações (NOGUEIRA, 2018).

Pinto e Cintra (2017) examinam as estratégias mais recentes de desenvolvimento da China, ressaltando o dinamismo interno na sua economia. Segundo eles, a taxa de investimento cresceu de 40% para 47% do PIB entre 2006 e 2011, e gerou uma capacidade ociosa em inúmeros setores produtivos. Para garantir demanda à indústria pesada e ao capital disponível, a China passou a adotar políticas de incentivo as suas empresas locais por meio de mecanismos de financiamentos, investimentos diretos no exterior e também de construção ou financiamento de megaprojetos de integração física (rodovias, ferrovias, portos, telecomunicações etc.) na Eurásia, África, América Latina e nos seus países vizinhos.

Figura 6 – China e Investimento: % do PIB de 2006 a 2018



Fonte: CEIC data, 2020.

Como resultado do crescimento econômico, do comércio e da implementação de políticas industriais, de inovação e absorção tecnológica e de priorização de determinados setores, houve também uma transformação da participação da China nas cadeias globais de valor. A pauta exportadora chinesa tornou-se notavelmente mais sofisticada e em diversos setores, como eletrônicos e automóveis, por exemplo, a China obteve um avanço expressivo em termos de hierarquia na agregação de valor. A China também possui muitas empresas que são competitivas globalmente e até líderes internacionais, como em equipamentos de telecomunicações, equipamentos para máquinas, impressoras 3D, aeronaves não tripuladas, serviços de internet (NOGUEIRA, 2012).

No plano externo, a China passou então a adotar uma diplomacia mais assertiva, sobretudo a partir da ascensão de Xi Jinping, buscando parcerias para investimentos em países estratégicos. Para isso, utiliza-se da cooperação para o desenvolvimento, oferecendo aos seus parceiros uma política que supostamente promoveria uma relação de “ganha-ganha” e benefício mútuo. Ademais, a China costuma não impor condicionantes políticos para fornecer crédito no exterior, posição muito criticada por alguns teóricos ocidentais (ELLIS, 2014).

No campo econômico, existe uma expansão das operações de empréstimos por parte dos grandes bancos estatais chineses, contribuindo para o processo de internacionalização do capital chinês. Ao mesmo tempo, o financiamento de projetos de infraestrutura nos países em desenvolvimento assegura o aumento do comércio bilateral, da exportação de bens e de serviços ofertados por empresas chinesas e ainda aprofunda os laços da China com os países financiados (CINTRA; PINTO, 2017).

Em seu atual estágio de acumulação, a China trabalha para encontrar novas maneiras de apoiar a continuidade do crescimento de sua economia, reconfigurando seus modelos econômicos nacionais e internacionais. Nesse sentido, o governo tem se empenhado em apoiar as grandes empresas chinesas de setores estratégicos ao entrarem em novos mercados através de mecanismos de relações intergovernamentais bilaterais. A NRS foi criada para reconfigurar o setor externo da China, a fim de apoiar a continuidade do seu forte crescimento (HUANG, 2016).

Uma grande parcela dos financiamentos é destinada a construção e reparação da infraestrutura física de países em desenvolvimento, sendo estes majoritários na composição dos que assinaram acordos de cooperação nos marcos da NRS. No atual estágio de acumulação, os investimentos em infraestrutura têm sido imprescindíveis na remoção de restrições logísticas e para a transferência de produção da China para países em desenvolvimento, a consolidação e o posicionamento das empresas de engenharia e construção chinesas no exterior, a internacionalização das finanças e da moeda chinesa e diversificação geográfica de rotas marítimas e terrestres para assegurar o comércio ininterrupto.

O projeto da NRS contribui com esses objetivos e está estruturado em três cinturões econômicos (China, Ásia Central, Rússia e Europa; China, Ásia Central e Oriente Médio; e China, Sudeste Asiático, Sul da Ásia e oceano Índico) e duas rotas marítimas (China-Europa através do Mar da China Meridional e do oceano Índico; e China, Mar do Sul da China e

Pacífico Sul). Ademais, ele estabelece seis corredores econômicos internacionais: China-Mongólia-Rússia; China-Ásia Central-Ásia Ocidental; China-Península Indochina; China-Paquistão e Bangladesh-China-Índia-Mianmar.

Figura 7 – O projeto chinês da Nova Rota da Seda



Fonte: THE ECONOMIST, 2020.

A iniciativa articula a construção de uma rede de portos, estradas, ferrovias, gasodutos e outros projetos, os quais, em regra, construídos por empresas chinesas, com financiamento principalmente chinês. Estimativas conservadoras preveem que o governo chinês mobilizará, nos próximos dez anos (2017-2027), até US\$ 1 trilhão através de financiamentos ou de investimento de capital próprio na NRS (VAN DER LEER; YAU, 2016). Diante da dimensão do projeto, analistas argumentam que a China utiliza-se do programa de integração econômica para afirmar sua liderança regional, ao mesmo tempo em que busca criar uma cadeia de produção, na qual a China será o centro da indústria de ponta, ditando os novos padrões de inovação das cadeias produtiva, ao exportar produtos de alto valor agregado fabricados na

China e ditar padrões de engenharia. Além disso, a iniciativa contribui para dar vazão ao problema econômico interno de excesso de capacidade em setores industriais como do aço e cimento (CAI, 2017).

No setor de infraestrutura, até agora, a maioria dos investimentos chineses foi para portos comerciais, de modo que a China está avançando na construção, reparação e operação de terminais portuários. A iniciativa marítima está sendo liderada por empresas estatais (SOE, em inglês), com destaque para a China Communications Construction Company (CCCC), do ramo de engenharia e construção e a China COSCO Shipping (COSCO), líder mundial do setor de logística e operação de terminais portuários (UNCTAD, 2019).

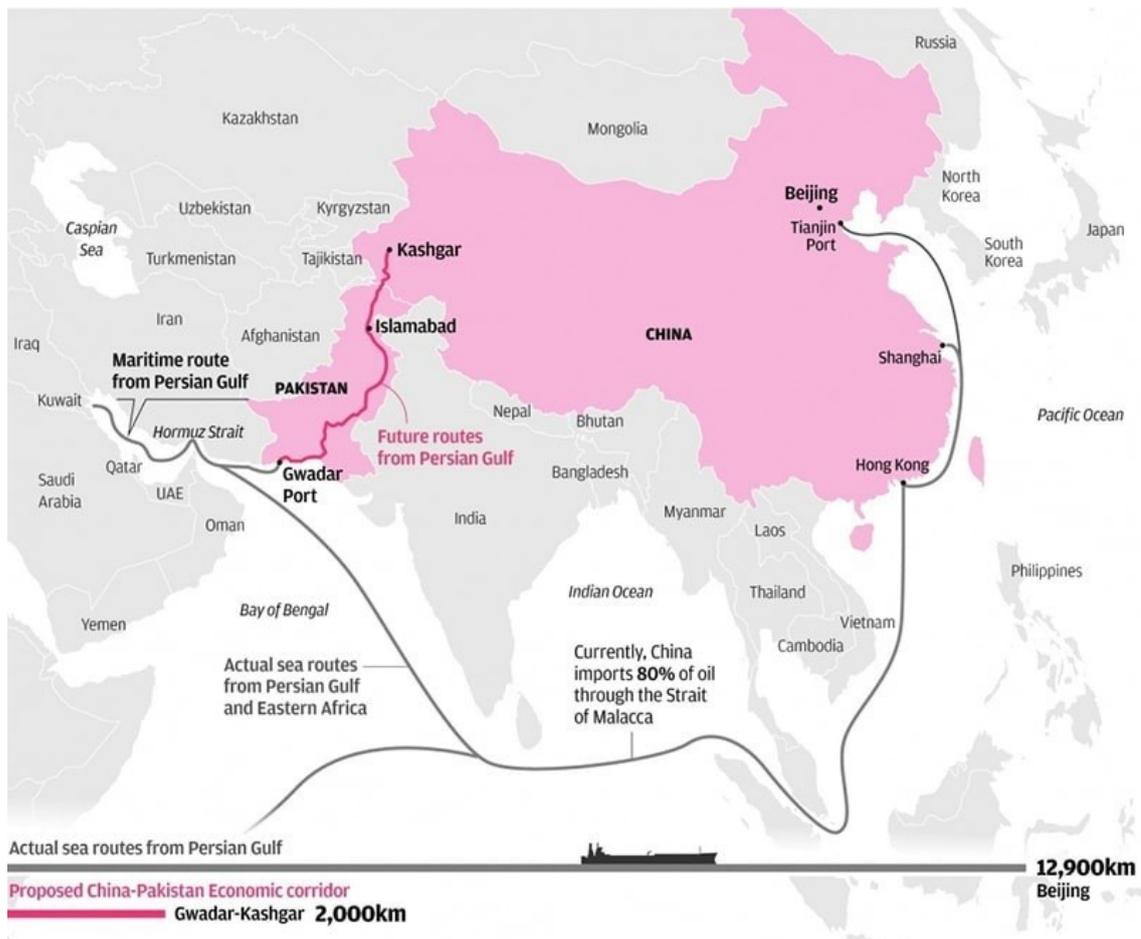
De acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, em inglês), o transporte marítimo internacional é responsável por mais de 80% do comércio global em volume e mais de 70% em valor (UNCTAD, 2019). Para realizar suas importações e exportações, a China utiliza predominantemente o transporte marítimo. Por isso, é indispensável à economia chinesa uma rede articulada de portos espalhados pelo mundo, tendo em vista que, no processo de acumulação capitalista, a mercadoria precisa circular entre os elos das cadeias globais de valor para chegar aos centros globais de consumo, tornando a articulação do espaço fundamental para diminuir o tempo dessa circulação (AGUIAR, 2017). Em 2018, dos 10 maiores portos do mundo em volume de contêineres movimentados, sete estavam localizados no território chinês (MARITIME INTELLIGENCE, 2019).

Os projetos da NRS priorizaram a consolidação do corredor marítimo (Figura 7), para acompanhar a projeção de poder da China no mundo, com o domínio das rotas de navegação mais importantes e a garantia de acesso aos pontos de estrangulamento das linhas marítimas de comunicação. Estima-se que 80% ou mais do tráfego marítimo mundial transita relativamente por poucos pontos-chaves geográficos, como o estreito de Malaca, o estreito de Hormuz, o estreito de Bab el-Mandeb, os estreitos Turcos, o Canal de Suez e o Canal do Panamá (COLE, 2016).¹⁷

17 O estreito de Malaca é a principal passagem marítima entre os oceanos Índico e Pacífico, encontra-se entre a península Malaia (Malásia) e a ilha de Sumatra (Indonésia). Hormuz fica entre o golfo de Omã e o golfo Pérsico, sendo que na costa norte está o Irã e na costa sul, os Emirados Árabes Unidos e Omã. Babelmândebe, ou Bab el-Mandeb, separa os continentes da Ásia e África, ligando o mar Vermelho ao oceano Índico, através do golfo de Adém. O Canal do Suez, via navegável artificial do Egito construída para ligar o mar Mediterrâneo ao mar Vermelho. Os estreitos Turcos, Bósforo e Dardanelos, ligam o mar Mediterrâneo (mar Egeu) ao mar Negro. O Canal do Panamá, via artificial, conecta o oceano Atlântico ao Pacífico.

O estreito de Malaca, que possibilita a passagem entre os oceanos Índico e Pacífico, provavelmente é a rota marítima mais importante em termos geopolíticos, tanto pelo número de navios que a cruzam, quanto pela quantidade de carga transportada. Para China, o estreito possui a relevância de ser sua principal rota comercial, por onde passam os navios carregados de petróleo procedentes do Oriente Médio. Em 2018, o país importou 71% do petróleo que necessitou consumir, sendo que, de acordo com as projeções da International Energy Agency (IEA), a cifra deverá subir para 80% em 2035, e as principais fontes de petróleo e gás natural estão no golfo Pérsico, África, Rússia, Ásia Central (USDOD, 2019a).

Figura 8 – O estreito de Malaca



Fonte: SCMP, 2013.

Susan Strange, no livro “States and Markets”, expõe o conceito de poder estrutural como o poder que um Estado tem de moldar e determinar as estruturas da economia política global. De acordo com a sua teoria, o poder estrutural é formado por quatro estruturas

“primárias” relacionadas entre si – segurança, finanças, conhecimento e produção – e por estruturas “secundárias” – comércio, bem-estar, energia e sistemas de transporte.

Para Strange (1994), a economia política do transporte internacional é produto das quatro estruturas primárias, explicitando que, ao longo da história, “a estrutura de poder e segurança explica em grande parte as escolhas feitas pelas autoridades políticas sobre o mercado de transporte marítimo e aéreo”. Estados com interesses de segurança global ou regional ou com investimentos no exterior buscam garantir a segurança do comércio marítimo para se proteger contra ataques de piratas e saqueadores, estabelecer sua defesa em eventual guerra ou ato beligerante de outros Estados e para diminuir os riscos decorrentes de eventuais mudanças no meio ambiente. Ao analisar a influência da estrutura “secundária” do sistema de transporte, a autora relaciona que Estados acumuladores de riqueza e poder militar obtêm maior capacidade de barganha nas negociações sobre o uso do transporte marítimo, o que consequentemente contribui para geração da riqueza na economia política internacional, pela expansão das possibilidades de comércio e conquista de maiores mercados.

Tomando-se os investimentos chineses em infraestrutura de portos na NRS, observa-se que a China está justamente organizando uma rede que contribuirá para organizar e garantir logística e bases de infraestrutura no exterior (Figura 9). O comércio transoceânico depende de uma infraestrutura compartilhada de estaleiros, portos de carga, pessoal treinado, regulações governamentais e segurança (COLE, 2016). Com esse propósito, observa-se que a China financia e constrói uma rede de portos sob sua influência pelo mundo.

Na Europa, a companhia chinesa COSCO ganhou a licitação internacional para administrar o porto de Piraeus, na Grécia, e planeja transformá-lo no maior porto da Europa (CNBC, 2019). A empresa obteve a concessão do CSP Zeebrugge Terminal no porto de Zeebrugge, na Bélgica, e comprou 51% da empresa Noatum Ports, operação que lhe garantiu administrar os terminais de contêineres dos portos espanhóis de Valência e de Bilbao (COSCO, 2018 e EL PAÍS, 2017).

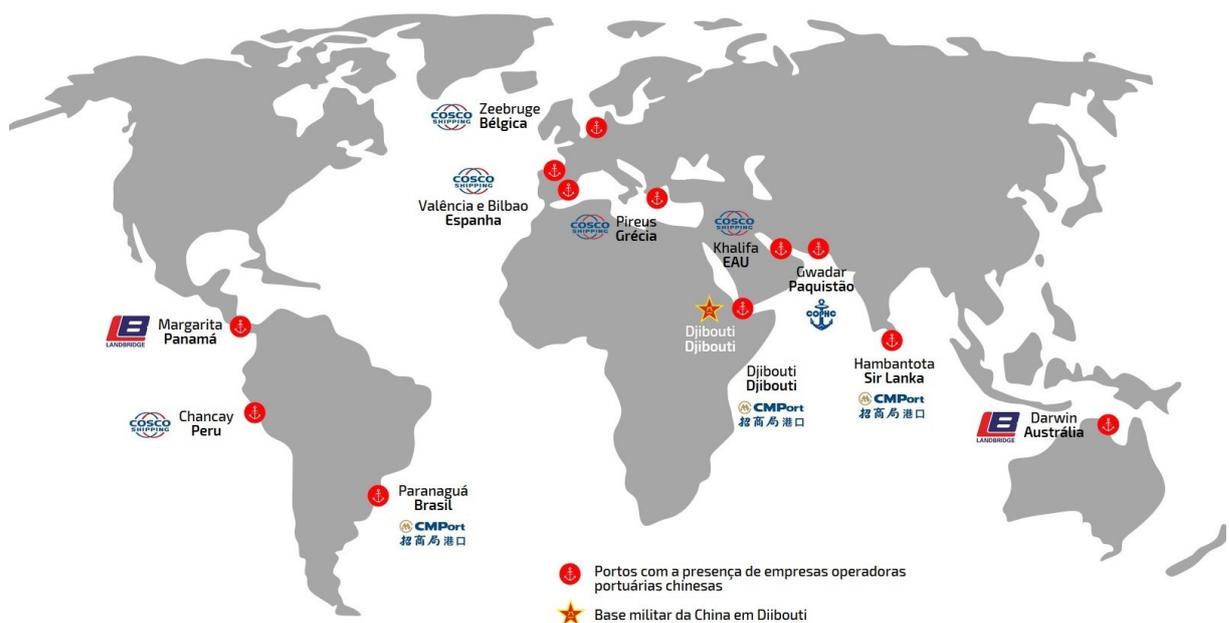
Na África, a construtora China Harbor Engineering Company (CHEC) realizou a construção do novo terminal de contêineres do porto de Walvis Bay, na Namíbia, obra de US\$ 400 milhões (XINHUA, 2018). O continente africano abriga ainda a primeira base militar da China no exterior, a base militar naval de Djibouti, na capital do país que leva o mesmo nome, em operação desde agosto de 2017, e o governo local do país africano rompeu contratos com a DP World, uma das maiores operadoras portuárias do mundo, para outorgar à China

Merchants Port (CMPort) o terminal de contêineres do porto de Doraleh, situado na mesma cidade (THE DIPLOMAT, 2018).

Na Ásia, a COSCO obteve a concessão por 35 anos para operar o novo terminal de contêineres do porto de Khalifa, nos Emirados Árabes Unidos (EAU) (CNBC, 2018). No Sir Lanka, a empresa CMPort pagou US\$ 1,5 bilhão pelo direito de explorar o porto de Hambantota por 99 anos, sendo que parte do valor, US\$ 1,2 bilhão, foi utilizado pelo governo local para pagar empréstimos contraídos anteriormente junto ao governo chinês. A China está financiando a construção do Port City Colombo, também no Sir Lanka, obra a cargo da empreiteira CCCC (SCMP, 2019). No Paquistão, a China Overseas Ports Holding Company (COPHC) detém, desde abril de 2017, a concessão para administrar o porto de Gwadar, cuja obra, ainda em construção, integra o corredor econômico China-Paquistão, projeto de US\$ 62 bilhões, financiado pela China através do Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) e outros fundos, e especula-se a respeito da possibilidade do porto abrigar, no futuro, uma base naval chinesa (CSIS, 2018).

Na Oceania, desde 2015, a empresa chinesa Landbridge obteve o arrendamento do porto de Darwin, na Austrália, por 99 anos, transação de US\$ 506 milhões e que lhe outorgou o direito de gerenciá-lo até 2114 (APH, 2017).

Figura 9 – Operadoras portuárias chinesas no exterior e base militar de Djibouti



Fonte: Elaboração do autor com software LibreOffice Draw 6.4.

O processo de expansão da influência do poder marítimo da China, capitaneado pelos projetos de infraestrutura de portos da NRS, aos poucos, também ganha relevância na ALC. Como ressalta o documento “Vision and Actions”, a NRS defende o princípio da cooperação aberta, definindo que o alcance da iniciativa não se restringe a área da antiga Rota da Seda e possibilita a adesão de todos os países e organizações internacionais e regionais que queiram aderir à iniciativa (PRC, 2015b). Em maio de 2017, durante o fórum sobre a NRS, realizado em Pequim, o Ministro de Relações Exteriores da China, Wang Yi, referiu-se à América Latina como a “extensão natural” da iniciativa e destacou o papel estratégico que o Panamá pode desempenhar neste processo (BRINZA, 2018).

No Caribe, as construtoras chinesas atuaram ou estão envolvidas em obras de modernização de portos, construção de portos de águas profundas e/ou terminais de contêineres em seis países, Antígua e Barbuda, Bahamas, Cuba, Honduras, Panamá e Trinidad e Tobago, os quais serão analisados em profundidade no próximo capítulo. O projeto de maior relevância é a construção do porto de Ilha Margarita, no Panamá, arrendado pela Landbridge, a mesma que já administra o porto australiano de Darwin (CHINA DAILY, 2018).

No Brasil, a CMPort comprou 90% do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), no Paraná, por R\$ 2,9 bilhões em 2017, terminal que movimenta 10% do volume total de contêineres do país (VALOR, 2017) e a CCCC inicialmente comprou 80% da construtora brasileira Concremat, por R\$ 350 milhões em 2017, e agora investe R\$ 2 bilhões na construção do porto de São Luís, no Maranhão, sendo que, ao final, terá 51% de participação no novo terminal privado multicargas do porto (FSP, 2018). No Peru, a COSCO comprou 60% da Volcan, companhia de mineração peruana, e investirá US\$ 3 bilhões na construção de um terminal portuário multipropósito no porto de Chancay, o primeiro a ser administrado por ela na América do Sul (PORT TECHNOLOGY, 2017).

A COSCO ampliou sua atuação a partir de 2016, quando ocorreu a fusão entre a China Ocean Shipping Company (COSCO) e o China Shipping Group para formar a China COSCO Shipping. As empresas do grupo atuam em diversos setores da indústria marítima, com destaque para logística, transporte marítimo e operação portuária. Segundo a Lloyd’s List, a COSCO é a maior operadora de terminais portuários do mundo (Tabela 2).

Tabela 2 – Principais operadores portuários globais em 2018 (TEUs)¹⁸

	Empresa	Sede	TEUs (Milhões)
1º	COSCO	China	105,8
2º	Hutchison Ports	Hong Kong, China	82,6
3º	PSA International	Singapura	80,1
4º	APM Terminals	Holanda	78,6
5º	DP World	EAU	70
6º	Terminal Investment Limited	Suíça	47,7
7º	China Merchant Port	China	34,5
8º	CMA CGM	França	25,6
9º	Eurogate	Alemanha	13,7
10º	SSA Marine	EUA	12,6
11º	NYK Lines	Japão	10,6
12º	Evergreen	Taiwan	10,4
13º	ICTSI	Filipinas	9,7
14º	Hyundai	Coreia do Sul	7,6
15º	HHLA	Alemanha	7,4

Fonte: UNCTAD, 2019, p. 51.

A estratégia chinesa é ampla e consiste em amarrar desde o investimento na construção até a operação do porto. Em todos os casos, foi feito o investimento na construção dos novos portos e terminais de contêineres, geralmente financiado com capital chinês e executado por suas empreiteiras. Na fase seguinte, empresas chinesas operadoras portuárias, como COSCO, CMPort, COPHC e Landbridge, seguem atuando gerenciando e lucrando com a administração dos terminais portuários.

CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

A NRS é o projeto central da estratégia de expansão chinesa no mundo e do seu novo padrão de acumulação capitalista. Trata-se de um modelo de cooperação, já testado pela China na África, caracterizado por ausência ou pela imposição de menos condicionantes políticos vinculados à concessão de investimento, baixo grau de militarização envolvido na ocupação territorial e promessas de ganhos mútuos. Conforme foi visto ao longo do capítulo, esse

¹⁸ TEU, abreviação de “Twenty-Foot Equivalent Unit”, é a unidade de medida de capacidade em contêiner, em um navio porta-contêineres. O número é expresso em termos de unidades equivalentes a 20 pés. As dimensões de um contêiner de 20 pés são 20 de comprimento (6,09 metros), por 8 (2,4 metros) de largura e altura. Portanto, um contêiner de 20 pés poderá ser expresso por 1 TEU (DNIT, 2016).

estágio de acumulação capitalista que a China atravessa torna imprescindíveis a abertura de novos mercados e o aprofundamento das relações já existentes para assegurar o crescimento econômico chinês e sua subida na hierarquia das cadeias globais de valor, sobretudo via disseminação dos seus padrões técnicos. Essa necessidade explica a diplomacia mais proativa e ousada, a busca da diversificação de relações estratégicas e o desenvolvimento de um projeto da envergadura como a NRS, que tem o potencial de acentuar a influência da China no sistema internacional contemporâneo.

A NRS constitui, portanto, um instrumento através do qual se torna possível que a China alcance a solução para uma série de questões em aberto decorrentes de seu estágio atual, tais como sobrecapacidade produtiva, a necessidade de subir na hierarquia das cadeias de valor, disseminar seus padrões tecnológicos, de promover a internacionalização de suas SOEs em setores estratégicos, de diversificar fornecedores e compradores no exterior, equacionar problemas de logística e transporte e melhor se posicionar ao longo das SLOCs, garantir o comércio ininterrupto de recursos energéticos e alimentos, entre outros.

A revisão bibliográfica realizada nas seções 1.1 e 1.2 buscou demonstrar a substancialidade do poder marítimo para a consolidação das grandes potências na história e que existe uma série de indícios de que o governo da China está inteirado desta teoria e busca aumentar e modernizar a PLAN e firmar sua presença nas principais rotas marítimas globais. É notável também que a presença da China e de suas empresas nos mercados e portos do exterior, mostrados na seção 1.3, implica a ênfase na necessidade de expandir sua frota de patrulha marítima para garantir a segurança das transações econômicas, como bem evidencia o caso da instalação da base militar no Djibouti.

Contudo, constata-se que, no cenário atual, a propagação das forças marítimas chinesas no mundo não constitui um fato concreto e sim um conjunto de deduções e análises históricas que levam a prospecção de um horizonte futuro no qual a China amplie consideravelmente sua frota. No próximo capítulo, através da seleção sistemática de países, será realizado um levantamento de dados sobre o atual estágio da projeção chinesa na região de interesse da dissertação: o Grande Caribe.

CAPÍTULO 2 – INVESTIMENTOS DA CHINA EM INFRAESTRUTURA DE PORTOS NOS PAÍSES DO GRANDE CARIBE

O objetivo deste capítulo é analisar os investimentos da China em infraestrutura de portos nos países do Grande Caribe. A primeira parte, 2.1, delimita a abrangência do Grande Caribe, descreve as principais rotas marítimas e pontos de estrangulamento, e identifica a distribuição dos investimentos pela região. A seção seguinte, 2.2, aborda os investimentos chineses exclusivamente no Panamá, país que abriga o canal interoceânico, responsável pela comunicação marítima entre os oceanos Pacífico e Atlântico, e que, por tal relevância, será tratado separadamente. A última seção, 2.3, investiga os investimentos chineses em infraestrutura portuária nos demais países ao longo do mar do Caribe – Antígua e Barbuda, Bahamas, Cuba, Honduras e Trinidad e Tobago.

2.1 GRANDE CARIBE, ROTAS MARÍTIMAS E DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS CHINESES

Em 12 de outubro de 1492, quando a expedição comandada por Cristóvão Colombo tocou a costa das Bahamas, seguindo mais tarde para Cuba e Hispaniola (atual Haiti e República Dominicana), o Caribe tornou-se a primeira região da América alcançada pelo domínio europeu. Em janeiro no ano seguinte, depois de noventa e seis dias costeando as ilhas da região, o almirante e sua esquadra retornaram ao “Velho Continente” para reportar aos reis da Espanha, Fernando e Isabel, a “descoberta” do “Novo Mundo” (COMELLAS, 2005). Depois de Colombo, outras expedições se sucederam, dominando os povos originários e subordinando o continente ao colonialismo europeu. Neste contexto, o Caribe converteu-se, a partir do século XVI e sobretudo nos séculos XVII e XVIII, em fornecedor às metrópoles europeias de produtos primários, principalmente madeira, açúcar e tabaco, produzidos sob o regime monocultor (ZANETTI, 2018). Dada a sua posição estratégica e considerando o regime de exploração de mão de obra da época, durante muitos anos, a região assumiu também o papel de centro de distribuição para as Américas do lucrativo comércio de escravos trazidos da África (BÉGOT; BULEON; ROTH, 2007).

Desde cedo, o Caribe despertou o interesse das potências europeias e posteriormente dos EUA, potência em ascensão no final do século XIX. Na obra clássica “De Cristóbal a

Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial”, o historiador Juan Bosch¹⁹ descreve o Caribe como uma área particular do mundo, sobre a qual historicamente os grandes impérios projetaram seu poder. Do século XVI até a primeira parte do século XVIII, constituiu-se o período dos descobrimentos e relatos sobre a região e, da metade do século XVIII até o início do século XIX, a decadência do Império Espanhol e ascensão dos impérios da Inglaterra, França e Holanda no Caribe. Da metade do século XIX até início do século XXI, a região tornou-se cenário da luta anticolonial e nacionalista, fruto, sobretudo, da expansão do domínio estadunidense (BOSCH, 2010).

Ana Esther Ceceña, Rodrigo Yedra e Daniel Inclán (2011) descrevem a geografia estratégica da região, na qual as duas ilhas principais, Hispaniola e Cuba, simbolizam a porta de entrada privilegiada da América, um continente circundado por mares. Segundo eles, junto com os demais conjuntos insulares que cobrem o golfo do México e o próprio mar do Caribe, as ilhas formam uma espécie de escudo protetor, capaz de preservar a “América para os americanos”, como promulgava a Doutrina Monroe. Desse modo, considerando que a metade dos países do Grande Caribe são constituídos por ilhas, o mar tornou-se o mecanismo ideal para o controle e segurança da região. Por isso, justificam os autores, os EUA atuaram para se apoderarem de pontos estratégicos como Cuba, Porto Rico e o Canal do Panamá, este último uma das principais vias de comunicação mundial, favorecida inclusive pelas correntes marítimas.

O mar do Caribe, também conhecido por mar das Caraíbas ou mar das Antilhas,²⁰ geograficamente está encravado entre dois continentes, a América do Norte e a América do Sul, sendo integrado por milhares de ilhas que se estendem das Guianas, no norte da América do Sul, até a Flórida, no sul dos EUA. As três maiores ilhas caribenhas são Cuba, Hispaniola e Jamaica. O Caribe insular forma um mosaico de ilhas organizados geograficamente em três grupos: as Grandes Antilhas, as Pequenas Antilhas e o arquipélago de Lucayan, no qual estão as Bahamas (Figura 10).

Nas Grandes Antilhas situam-se Cuba, Jamaica, República Dominicana e Haiti. Já as Pequenas Antilhas são um conjunto de ilhas em forma de arco que, por sua vez, subdividem-se em ilhas de Sotavento e ilhas de Barlavento. Nas ilhas de Sotavento, mais ao norte, estão

19 Bosch, além de historiador, foi líder político e opositor ao ditador Rafael Trujillo, que governou a República Dominicana entre 1930 e 1961. Em 1962, Bosch tornou-se o primeiro presidente eleito em eleições livres no seu país. Contudo, no ano seguinte, foi deposto por meio de um golpe de Estado orquestrado pelos EUA.

20 Os Caraíbas eram os povos indígenas que habitavam as ilhas do Caribe. Antilhas, Índias Ocidentais e Caribe são denominações genéricas empregadas respectivamente por franceses, ingleses e estadunidenses para se referirem às ilhas do mar do Caribe (RIBEIRO, 1992).

Antígua e Barbuda e São Cristóvão e Névis. Dominica, Santa Lúcia, São Vicente e Granadinas e Granada pertencem às ilhas de Barlavento. Também integram o Caribe insular Barbados e Trinidad e Tobago.²¹

Figura 10 – Mapa geral do mar do Caribe



Fonte: D'AGOSTINO; HILLMAN, 2003.

Na presente dissertação, recorre-se ao conceito de Grande Caribe, região que abrange a ampla bacia geográfica que vai do México à Guiana Francesa, incluindo as ilhas, todo o istmo centro-americano e os países da América do Sul banhados pelo mar do Caribe (RAMÍREZ, 1997). O Grande Caribe representa um espaço geopolítico no qual estão inseridos 25 países independentes, organizados a partir dos 2,7 mil quilômetros quadrados do mar do Caribe.

Desse modo, integram a região do Grande Caribe: a) os Estados do Caribe insular (Antígua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Cuba, Dominica, Granada, Haiti, Jamaica, República Dominicana, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Santa Lúcia, Trinidad e Tobago); b) o México; c) os países da América Central (Belize, Guatemala,

21 O Caribe possui ainda territórios não-independentes, são eles: nas Grandes Antilhas, Ilhas Cayman, Ilha Navassa e Porto Rico; nas Pequenas Antilhas, Anguilla, Aruba, Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius, Sint Maarten, Guadalupe, Ilhas Virgens Americanas, Ilhas Virgens Britânicas, Martinica, Montserrat; e, por fim, Ilhas Turks e Caicos.

Honduras, Nicarágua, Costa Rica e Panamá); d) os países da América do Sul (Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname).

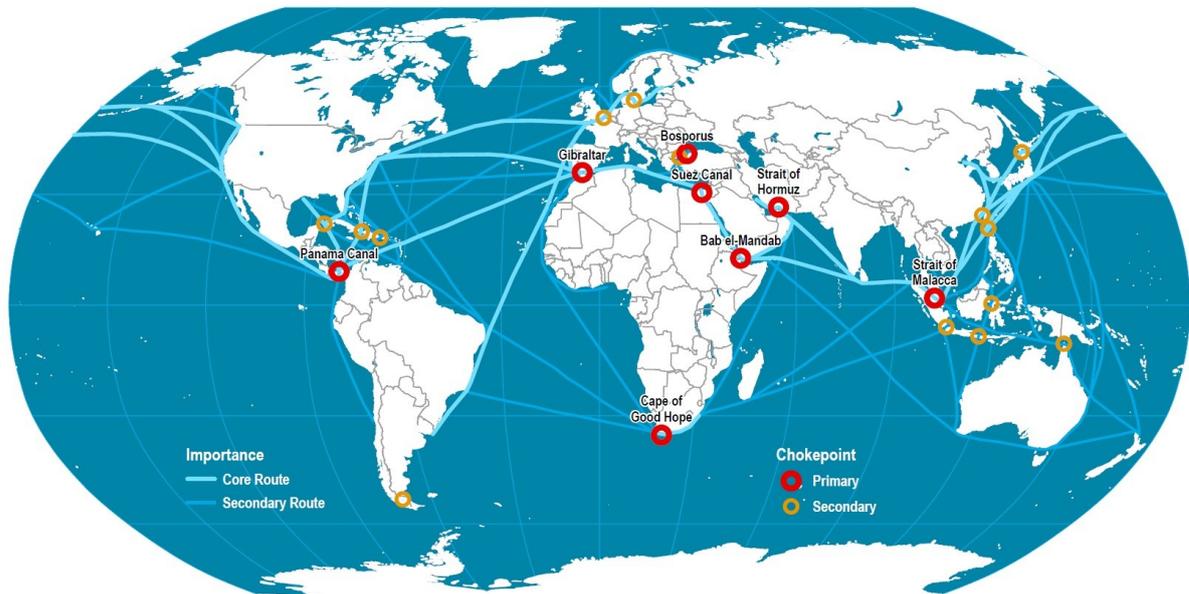
No Grande Caribe, existem “chokepoints”, ou seja, pontos de passagens que se constituem em gargalos marítimos em função da intensidade do trânsito das linhas marítimas de comunicação ou por conectarem regiões de interesse estratégico e geopolítico. Os principais pontos de estrangulamento da região são o Canal do Panamá, o estreito da Flórida, o canal de Yucatán, a passagem de Barlavento e a passagem de Mona.²²

Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois e Brian Slack (2013) apresentam uma abordagem interessante a respeito dos sistemas de transportes ao relacionarem a influência dos atributos geográficos na mobilidade. No livro “The Geography of Transport Systems”, eles não se limitam a descrever os sistemas de transporte e seus modelos de infraestruturas, modais e terminais, mas buscam compreender de que forma a mobilidade, tão importante nas atividades econômicas e sociais, está conectada à geografia.

Quando abordam o transporte marítimo, principal provedor da distribuição de cargas pelo mundo, Rodrigue, Comtois e Slack apontam a existência de pontos de passagem primárias e passagens secundárias. Primárias são as passagens mais importantes, sem as quais as alternativas de transporte marítimo seriam limitadas em termos de custo, acarretando prejuízos ao comércio global. As passagens alternativas são as secundárias, viáveis economicamente, ainda que envolvam um desvio significativo. Tanto as passagens primárias quanto às secundárias são passagens marítimas estratégicas, conhecidas como “chokepoints” ou “bottleneck”, pontos de obstrução ou estrangulamento (Figura 11).

22 O Dicionário Cartográfico, elaborado por Cêurio de Oliveira, aporta as diferenças entre oceano/mar e estreito/canal. Os oceanos são grandes extensões de água salgada que cercam a Terra, trata-se da parte líquida do globo que está dividida em Índico, Pacífico, Atlântico, Ártico e Antártico. Os mares, assim como os oceanos, também são grandes extensões de água salgada, entretanto, estão parcial ou totalmente circundados por terra. Os mares são áreas ou extensões dos oceanos em áreas intercontinentais ou próximas ao continente. O mar do Caribe, por exemplo, é uma extensão do oceano Atlântico próxima ao continente – América Central e América do Sul, principalmente. Outra diferença é que os oceanos são mais profundos do que os mares. Canal e estreito diferenciam-se entre si em razão do tamanho. O canal representa um braço de mar, teoricamente mais largo do que o estreito, separando duas terras ou unindo duas extensões de água. Pode ser também uma faixa de terra construída pelo homem, geralmente para fins navegáveis, que une duas extensões de água, como o Canal do Panamá e o Canal de Suez. O estreito é um braço de mar, teoricamente mais apertado do que o canal, separando duas terras ou unindo duas extensões de água (OLIVEIRA, 1993).

Figura 11 – Principais rotas marítimas e pontos de estrangulamento no mundo



Fonte: RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013.

O Canal do Panamá, o Canal do Suez, o estreito de Malaca e o estreito de Hormuz são as quatro passagens marítimas de maior relevância no âmbito mundial, porque constituem pontos de estrangulamento que afetam a circulação global de cargas. O fechamento de alguma dessas passagens marítimas, ainda que de forma temporária, produz um impacto significativo na economia mundial, com interrupção dos fluxos de comércio internacional e interferência no suprimento de cadeias produtivas (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013).

No Grande Caribe, o Canal do Panamá é indispensável para rota transoceânica entre o Pacífico e o Atlântico, uma passagem primária cuja interrupção limitaria as alternativas de transporte marítimo com boa relação custo-benefício, prejudicando seriamente o comércio mundial. Desse modo, ele se configura como uma passagem primária indispensável para o comércio internacional e, por isso, encontra-se integrado às rotas marítimas utilizadas pelas companhias que prestam serviços de navegação marítima para interligar os portos das principais áreas comerciais do mundo.

De acordo com o volume de comércio entre países e considerando a origem e o destino das cargas transportadas, a World Shipping Council, instituição que congrega empresas do setor de transporte marítimo mundial, listou as principais rotas marítimas (Tabela 3). A rota que movimentava o maior volume de mercadorias no mundo transita pelo Grande Caribe: o deslocamento entre a Ásia e a costa leste da América do Norte, responsável pelo transporte de 19.482 milhões de TEU/ano (WORLD SHIPPING COUNCIL, 2018).

Tabela 3 – Principais rotas marítimas comerciais em 2017 (TEU enviado em milhões)

Rota	Costa Oeste	Costa Leste	Costa Norte	Costa Sul	Total
Ásia-América do Norte	7.490	19.482	-	-	26.572
Ásia-Norte da Europa	9.924	5.139	-	-	15.063
Ásia-Mediterrâneo	5.504	2.409	-	-	7.913
Ásia-Oriente Médio	3.340	1.400	-	-	4.740
Norte da Europa-América do Norte	3.284	2.120	-	-	5.404
Ásia-Costa Leste da América do Sul	-	-	730	1.344	2.074
Norte da Europa/Mediterrâneo-Costa Leste da América do Sul	-	-	830	850	1.680
América do Norte-Costa Leste da América do Sul	-	-	794	474	1.268

Fonte: WORLD SHIPPING COUNCIL, 2018.

Rodrigue, Comtois e Slack apresentam uma definição para rotas marítimas:

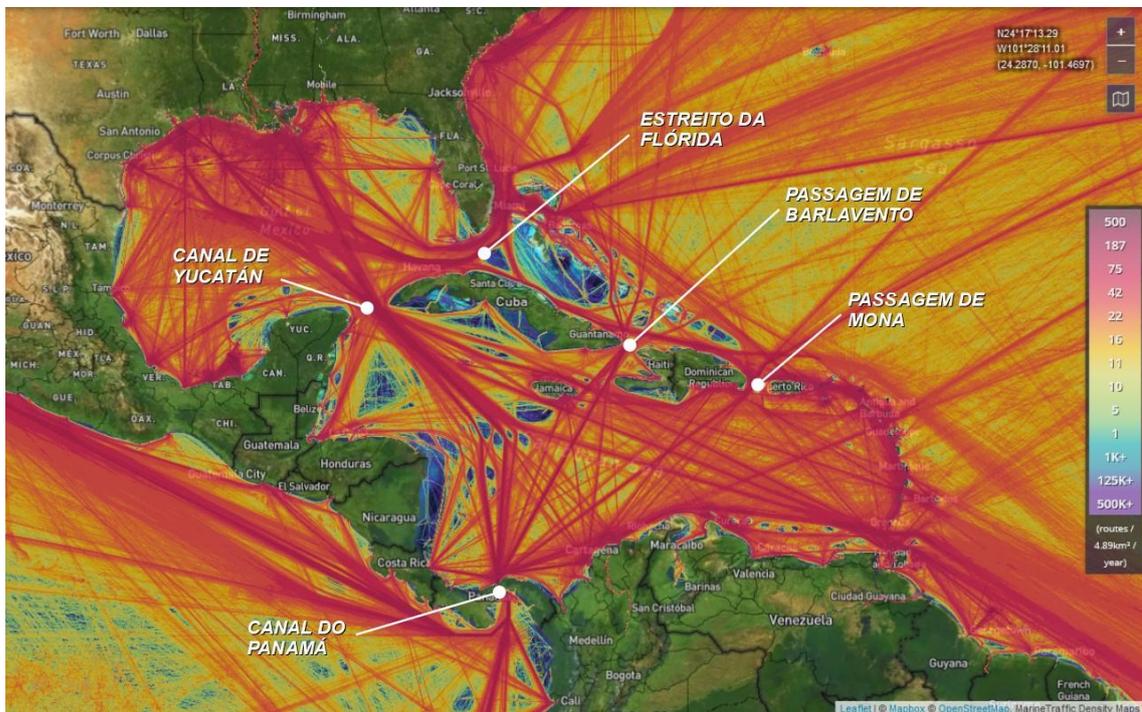
espaços de alguns quilômetros de largura, tentando evitar as discontinuidades do transporte terrestre. Elas são uma função de pontos de passagem obrigatórios, que são quase todos lugares estratégicos, restrições físicas como costas, ventos, correntes marinhas, profundidade, recifes ou gelo e limites políticos, onde a soberania pode impedir a circulação. (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013, p. 30-31, tradução nossa).²³

O mapa da Figura 12, elaborado pela Marine Traffic, empresa privada especializada no rastreamento de navios, revela o volume do tráfego de acordo com os pontos de estrangulamento e indica as principais rotas marítimas do Grande Caribe. Na representação cartográfica, referente ao ano de 2017, quanto maior a intensidade da cor – em ordem crescente do azul para o vermelho – maior o movimento na rota marítima.

O estreito da Flórida separa a península da Flórida (EUA), ao norte, da ilha de Cuba, ao sul, e conecta as águas do oceano Atlântico, a leste, com as do golfo do México, a oeste. O estreito da Flórida é estratégico para defesa e segurança dos EUA, considerando que grande parte das reservas de petróleo estadunidense situam-se na zona costeira próxima ao golfo do México ou em sua profundidade (CECEÑA; YEDRA; INCLÁN, 2011).

²³ No original: “Maritime routes are spaces of a few kilometers wide trying to avoid the discontinuities of land transport. They are a function of obligatory points of passage, which are almost all strategic places, physical constraints such as coasts, winds, marine currents, depth, reefs or ice and political boundaries where sovereignty may impede circulation.” (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013, p. 30-31).

Figura 12 – Principais rotas marítimas e pontos de estrangulamento no Grande Caribe



Fonte: MARINE TRAFFIC, 2019, com edição do autor.

O canal de Yucatán realiza a ligação marítima entre o golfo do México, ao norte, e o mar do Caribe, ao sul, e separa a ilha de Cuba, a leste, da península mexicana de mesmo nome, a oeste. Yucatán possui relevância para defesa e segurança energética dos EUA, além de estar na rota marítima de acesso aos grandes centros comerciais da costa dos EUA, como Houston e Nova Orleans.

A passagem de Barlavento separa o Haiti, a leste, da ilha de Cuba, a oeste, constituindo uma das principais rotas de comunicação do Canal do Panamá com a costa leste dos EUA. Por sua importância no controle do tráfego marítimo, os EUA mantêm na passagem de Barlavento, desde o início do século XX, a Base Naval de Guantánamo, um enclave na costa oriental cubana (STRAUSS, 2007).

A passagem de Mona separa Porto Rico, a leste, da República Dominicana, a oeste, e sua importância relaciona-se à rota marítima que transporta petróleo exportado da Venezuela para os EUA (KORYBKO, 2017).

Com base nas rotas marítimas e pontos de estrangulamento do mar do Caribe, pode-se identificar os investimentos chineses e associá-los aos pontos estratégicos (Figura 13). Neste momento, serão situadas a distribuição geográfica dos investimentos com base nas

proximidades dos pontos de estrangulamento e indicadas as empresas chinesas de engenharia e construção presentes na região, sendo o detalhamento dos casos objeto das seções seguintes.

Figura 13 – Localização dos investimentos chineses x empresas na região do Grande Caribe



Fonte: Elaboração do autor com Google Maps.

Para identificar cada projeto, a pesquisa verificou, dentre os 25 países do Grande Caribe, quais possuíam infraestruturas portuárias financiadas e/ou construídas por empresas chinesas. Como fonte inicial, utilizou-se o estudo “China's Engagement with Latin America and the Caribbean”, elaborado por Alex Blivas e Katherine Koleski. Documentos de instituições governamentais dos países onde os investimentos foram aportados, relatórios anuais das empresas envolvidas e notícias também foram utilizados como fontes.

O principal ponto estratégico do Grande Caribe com investimento chinês em portos, neste início de século XXI, é a região do Canal do Panamá. No lado do Pacífico, na ilha Perico, está em construção o Terminal de Cruzeiros do Panamá (TCP) – destinado a navios de turismo que realizam cruzeiros marítimos – cujo projeto, estimado em US\$ 165 milhões, é de responsabilidade da construtora chinesa CHEC. No outro lado, no Atlântico, encontra-se em construção o porto de Ilha Margarita, que contará, segundo seus administradores, com o terminal de contêineres mais moderno do canal, o Panama Colon Container Port (PCCP), e

representa o maior investimento da região dentre os projetos estudados, US\$ 1,1 bilhão, obra em execução sob a responsabilidade da construtora chinesa CCCC (PEÑA; ROYER, 2018).

Em Trinidad e Tobago, o projeto do porto de La Brea, investimento de US\$ 500 milhões, está sob responsabilidade da CHEC. La Brea abrigará um porto com estaleiro especializado na manutenção e reparação de navios em doca seca, aproveitando-se do aumento do tráfego pelo Canal do Panamá (NIDCO, 2019). Na mesma região, outra construtora chinesa, a China Civil Engineering Construction Company (CCECC), venceu o contrato para executar o projeto de modernização do porto de Saint John's, capital de Antígua e Barbuda, no valor de US\$ 90 milhões (ABPA, 2015).

No centro do mar do Caribe está Cuba, cujo território insular possui divisa com três dos cinco principais pontos de estrangulamento: a passagem de Barlavento, o estreito da Flórida e o canal de Yucatán. China e Cuba são aliados de longa data e os chineses realizaram dois investimentos no setor de portos. O primeiro refere-se à modernização do porto de Santiago de Cuba, obra de US\$ 120 milhões, executada pela CCCC. O terminal do porto de Santiago, na segunda maior cidade da ilha, está localizado nas proximidades da Base Naval dos EUA em Guantánamo e encontra-se encravado na passagem de Barlavento, rota utilizada para navegar em direção à costa leste estadunidense (JICA, 2018). Na capital cubana, na costa norte da ilha, a China financiou para Cuba a compra de uma moderna doca flutuante, estrutura portuária móvel utilizada para reparação de navios de grande porte, construída na China pela empresa China National Machinery Import and Export Corporation (CMC) e incorporada ao porto de Havana, situado no estreito da Flórida (XINHUANET, 2019).

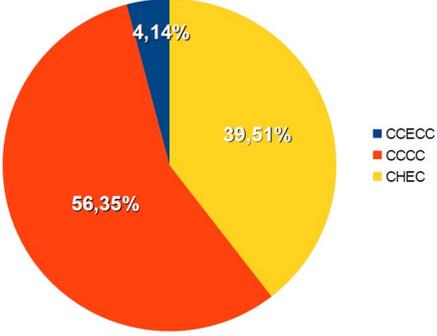
Nas Bahamas, a construtora CHEC finalizou a obra de projeção e construção do porto de Ábaco Norte, investimento de US\$ 49 milhões. Trata-se de um porto novo, localizado em Ábaco Norte, uma das ilhas que formam o arquipélago das Bahamas, e situado nas rotas marítimas que se comunicam com a passagem de Barlavento e o estreito da Flórida (BLIVAS; KOLESKI, 2018).

Em Honduras, a construtora CHEC executou a obra de modernização do porto de Puerto Cortés, investimento de US\$ 145 milhões. O terminal portuário hondurenho é utilizado por navios que trafegam em direção ao canal de Yucatán, para acessar às cidades estadunidenses localizadas na zona costeira do golfo do México, e por embarcações que cruzam o Canal do Panamá (ICTSI, 2019).

Considerando os investimentos relatados, verifica-se que a China possui uma série de empresas estatais favorecidas por meio de políticas públicas do governo chinês que visam criar grandes empresas com capacidade de competir globalmente em setores estratégicos, como a indústria de engenharia e construção. Nos casos apresentados, a maioria dos contratos estão sob a responsabilidade de duas construtoras: a CHEC e a CCCC (Tabela 4). A construtora chinesa CCECC aparece em apenas um contrato, no porto de Saint John's, em Antígua e Barbuda. Considerando os valores estimados, CCCC e CHEC, juntas, atuam em projetos de mais de US\$ 2 bilhões, 95,86% do total, frente aos US\$ 90 milhões do contrato da CCECC, o equivalente a 4,14%.

Tabela 4 – Construtoras chinesas em obras de infraestrutura portuária no Grande Caribe (milhões US\$)*

	CCECC	CCCC	CHEC
Antígua e Barbuda	90	-	-
Bahamas	-	-	49
Cuba	-	125	-
Honduras	-	-	145
Panamá	-	1.100	165
Trinidad e Tobago	-	-	500
Total	90	1225	859



Fonte: Elaboração do autor. *China Civil Engineering Construction Company (CCECC); China Communication Construction Company (CCCC) e China Harbor Engineering Company (CHEC).

A CCCC e CHEC integram o mesmo grupo econômico, a China Communications Construction Group (CCCCG), estatal na qual o governo chinês controla aproximadamente 59,91% das ações. O conglomerado empresarial surgiu em 2005, a partir da fusão entre a China Road and Bridge Corporation (CRBC) e a CHEC (CCCC, 2019). Trata-se de um grupo empresarial composto por mais de 60 subsidiárias, nas quais a CCCC, com ações listadas nas bolsas de valores de Hong Kong e Xangai, é proprietária ou controladora majoritária, atuando em obras de hidrovias, rodovias, pontes, ferrovia, projetos urbanísticos, finanças e fabricação de equipamentos. A CHEC, na verdade, é uma das subsidiárias da CCCC que, por sua vez, é a principal empresa do CCCC (CCCC, 2017).

O CCCC possui ainda outras empresas de destaque, como: a Friede & Goldman, sediada em Houston, nos EUA, líder mundial em desenho de plataformas de perfuração de petróleo offshore, adquirida em 2010; a John Holland, terceira maior construtora da Austrália,

comprada em 2015; e a Zhenhua Port Machinery Company (ZPMC), fabricante de equipamentos pesados, guindastes portuários e grandes estruturas de aço (CCCC, 2017).

A CHEC, fundada em 1980, é anterior a constituição do CCCG e seria, em regra, a subsidiária responsável pelos negócios internacionais do grupo econômico. Entretanto, em alguns projetos no exterior atua diretamente a CCCC, em outros, a CHEC (CHEC, 2012).

A CCCC, considerando os contratos próprios e aqueles das suas subsidiárias, tornou-se uma das maiores empreiteiras do mundo. No ranking do setor, o “ENR 2019 Top 250 International Contractors”, elaborado pela revista Engineering News-Record (ENR) a partir da receita gerada pelas empresas fora do seu país de origem, a CCCC é a terceira maior construtora do mundo (ENR, 2019). Na “Fortune Global 500”, a lista das maiores empresas do mundo com base na receita total, a CCCC aparece na 78ª posição (FORTUNE, 2020). Portanto, o que se observa na maioria dos projetos de portos analisados nesta pesquisa é a concentração dos contratos de engenharia e construção na empresa CCCC, diretamente ou através da CHEC, uma estatal estratégica chinesa, que busca expandir-se para conquistar novos mercados pelo mundo.

Depois de apresentada a distribuição geográfica do Caribe, seus principais pontos de estrangulamento e a distribuição dos investimentos chineses, a próxima seção aprofundará os projetos abordados na dissertação, primeiro discutindo o caso do Panamá e na sequência os demais países do grande Caribe.

2.2 CHINA NO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE PORTOS DO PANAMÁ

No intuito de descrever os investimentos da China em infraestrutura de portos nos países do Grande Caribe, esta seção aborda os investimentos chineses no setor de portos do Panamá, país estratégico da América Central em função da sua localização. Será apresentada, no 2.2.1, a história da formação da República do Panamá, contextualizando a relação intrínseca entre o movimento de independência e a construção do canal interoceânico no seu território. O tópico seguinte, 2.2.2, aborda o estabelecimento de relações diplomáticas entre China. Por fim, no 2.2.3, serão discutidos os investimentos chineses em infraestrutura de portos panamenhos.

2.2.1 A criação da República do Panamá e a construção do canal interoceânico

O Panamá é um país da América Central, banhado pelo oceano Pacífico e mar do Caribe, tendo fronteira, ao norte, com a Costa Rica e, ao Sul, com a Colômbia. Conta com uma população de 4,1 milhões de habitantes (WORLD BANK, 2018). Proclamou sua independência em 1821, quando declarou-se “livre e independente” da Espanha e, no mesmo ato, por decisão própria, uniu-se à Colômbia na condição de Província do Istmo (GUERRERO; RULL, 1960). Em 1903, um movimento político separatista, incentivado pelos EUA, potência marítima e continental em formação que tinha interesse na construção de uma via marítima interoceânica na região, impulsionou a constituição da República do Panamá. O recurso natural de maior relevância do país é a sua posição geográfica, no centro do continente americano. Por ser composto em forma de istmo, uma faixa de terras estreita entre os oceanos Pacífico e Atlântico, o território do Panamá sempre serviu como rota de trânsito, inicialmente realizada por burros de cargas, depois por uma ferrovia transoceânica e finalmente pelo canal artificial de eclusas (GUANDÁSEGUI HIJO, 2006).²⁴

A construção do canal e a criação da República do Panamá são fatos históricos associados e que se entrelaçam com as pretensões do então nascente imperialismo estadunidense, que almejava expandir sua influência e domínio da região no Caribe. Em 1880, uma empresa francesa sob a liderança de Ferdinand De Lesseps, empresário que havia logrado êxito na construção do Canal do Suez, reuniu capital e iniciou a empreitada de abrir o canal pelo Istmo do Panamá. O Tratado Wyse-Salgar, firmado com o governo da Colômbia, autorizava os franceses a realizar a obra e, posteriormente, operar a via interoceânica pelo período de 99 anos. No entanto, a companhia de Lesseps, ao enfrentar uma série de problemas, como mortes de trabalhadores por doenças tropicais (febre amarela, malária e cólera), dificuldades para recrutar operários e elevados custos que comprometiam o orçamento do projeto, fracassou na sua empreitada e suspendeu os trabalhos no início de 1889 (BOSCH, 2010).

Por parte de Washington, era estratégico construir um canal na América Central, tanto para fins militares de defesa territorial quanto comerciais, diminuindo o tempo de viagem entre a costa leste e oeste estadunidense. Em 8 de março de 1880, a mensagem enviada ao

²⁴ Eclusa é uma obra de engenharia hidráulica que funcionam como degraus ou elevadores ao permitir que barcos subam e desçam rios ou mares em pontos específicos em que há desníveis como barragens, quedas de água ou corredeiras (DNIT, 2016).

Congresso dos EUA pelo presidente Rutherford Hayes (1877-1881) evidenciava os interesses envolvidos na construção de um canal pelo Istmo do Panamá:

Um canal interoceânico através do Istmo mudará radicalmente as relações geográficas entre as costas atlântica e pacífica dos Estados Unidos e entre os Estados Unidos e o resto do mundo. O canal será a via de comunicação mais importante entre as nossas costas do Atlântico e do Pacífico; praticamente uma parte da costa dos Estados Unidos. Nosso interesse comercial, por si só, é maior que o de todos os outros países, bem como as relações do canal com nosso poder e nossa prosperidade como nação, com nossos meios de defesa, com nossa unidade, nossa paz e nossa segurança, são assuntos de interesse preferencial para o povo dos Estados Unidos. (TACK, 1999, p. 29-30, tradução nossa).²⁵

Diante do fracasso de Lesseps, Philippe de Buneau-Varilla, um cidadão francês que trabalhava na empresa responsável pela obra, “Compagnie Universelle du Canal Interoceanique de Panama”, encarregou-se de articular a compra das ações e os direitos que a companhia detinha para construção do canal. Em 1899, Buneau-Varilla constituiu nos EUA a Compañia Americana del Canal de Panamá (CACP), tendo como sócios: o banqueiro John Pierpont Morgan; Henry Taft, irmão de William H. Taft, que viria a ser presidente dos EUA de 1909 a 1913; o advogado Wilson Nelson Cromwell; e Douglas Robinson, cunhado de Theodore Roosevelt. A operação de compra concretizou-se em maio de 1900, por um preço equivalente a 20% do seu valor de mercado e, ao final do mesmo ano, em novembro, Roosevelt, defendendo a bandeira de construir um “Canal pelo Istmo”, elegeu-se presidente dos EUA (BOSCH, 2010).²⁶

No início do século XX, em 1903, os EUA negociaram com a Colômbia a construção do canal por meio do Tratado Herrán-Hay. Contudo, o Congresso colombiano não ratificou a proposta, justificando que existia uma inconstitucionalidade na cláusula que alienava parte do território nacional e reconhecia a soberania plena dos EUA sobre o canal e áreas adjacentes. Diante do impasse, os EUA incentivaram o movimento separatista panamenho que defendia o

25 No original: “Un canal interoceánico a través del Istmo cambiará radicalmente las relaciones geográficas entre las costas del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos y entre los Estados Unidos y el resto del mundo. El canal será la vía de comunicación más importante entre nuestras costas del Atlántico y del Pacífico; virtualmente, una parte de la línea de costas de los Estados Unidos. Nuestro interés comercial, por sí solo, es mayor que el de todos los otros países, a la vez que las relaciones del canal con nuestro poder y nuestra prosperidad como nación, con nuestros medios de defensa, con nuestra unidad, nuestra paz y nuestra seguridad, son materias de interés preferente para el pueblo de los Estados Unidos.” (TACK, 1999, p. 29-30).

26 Durante o mandato do presidente Ulysses S. Grant (1869-1877), uma comissão realizou expedições pela região da América Central e, em 1876, especialistas pronunciaram-se pela construção do canal pelo território da Nicarágua. Com o fracasso de Lesseps e as articulações de Buneau-Varilla, nas eleições de 1900, a campanha do candidato republicano a presidência dos EUA, Theodore Roosevelt, trocou o lema defendido pelo partido, de “Canal por Nicarágua” para “Canal pelo Istmo”. Eleito, Roosevelt convenceu o Senado a mudar de entendimento e a considerar o Panamá como a melhor opção (BOSCH, 2010).

desmembramento da Província do Istmo do território colombiano. O apoio militar veio com o navio de guerra estadunidense Nashville, que chegou a Colón, no Atlântico, no dia 2 de novembro de 1903 e, no mesmo dia, partiu na mesma direção o Dixie, que estava ancorado em Kingston, na Jamaica. No lado do Pacífico, os navios atracados em Acapulco, no México, e San Juan del Sur, na Nicarágua, seguiram para a Cidade do Panamá. Estava articulado o bloqueio naval e neutralizada a resistência militar da Colômbia. No dia seguinte, em 3 de novembro 1903, nascia a República do Panamá e curiosamente, na mesma data, Roosevelt era reeleito presidente nos EUA (BOSCH, 2010).

Philippe de Buneau-Varilla, depois de contribuir na articulação da independência do Panamá, emprestando sua influência e boas relações com personalidades para viabilizar o reconhecimento imediato pelos EUA, foi designado “Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário” da República do Panamá em Washington (CASTILLERO REYES, 1936). Em 18 de novembro de 1903, poucos dias após a “independência”, firmou com o secretário de Estado dos EUA, John Hay, a Convenção do Canal Istmico, também conhecida como Tratado Hay-Buneau-Varilla, ratificada rapidamente pela Junta Provisória do Governo do Panamá. De forma explícita, os interesses transacionados restaram expostos no artigo I onde ficou assegurado que “Os Estados Unidos garantem e manterão a independência da República do Panamá”, ao mesmo tempo em que o artigo II determinava:

A República do Panamá concede aos Estados Unidos, em perpetuidade, o uso, ocupação e controle de uma zona de terra e área coberta por água para a construção, manutenção, funcionamento, saneamento e proteção do referido Canal, a **dez milhas de largura que se estendem a uma distância de cinco milhas em cada lado da linha central da rota do canal a ser construído.** (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 1999, grifo nosso).

A República do Panamá concedeu, ainda, a título perpétuo aos EUA:

o uso, ocupação e controle de quaisquer outras terras e águas fora da zona descrita acima, que possam ser necessárias e convenientes para a construção, manutenção, funcionamento, saneamento e proteção do referido Canal. (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 1999).

Para Juan Antonio Tack, historiador e Ministro de Relações Exteriores do país centro-americano nos anos 1970, quando se negociou uma revisão do tratado, o Panamá ao firmar a Convenção tornava-se, de fato e de direito, um protetorado dos EUA, pois: i) proporcionava a administração do canal pelos EUA, sem nenhuma participação do Panamá; ii) permitia a

criação da Zona do Canal sob jurisdição estadunidense, uma verdadeira colônia encravada no território panamenho; iii) autorizava a instalação de bases militares; iv) e concedia, em caráter perpétuo, a via interoceânica. Na visão de Tack, durante os setenta e seis anos de vigência do tratado (1903-1979), as ações dos EUA contra o Panamá estiveram baseadas juridicamente nos direitos concedidos pelo acordo, mas fundamentalmente “na constante ameaça, prática e teórica de seu enorme poder militar” (TACK, 1999, p. 31).

Resolvidas as questões políticas, os EUA compraram os direitos e propriedades da companhia francesa do Canal do Panamá por US\$ 40 milhões e iniciaram a obra em 1904. Ao Panamá, foram pagos US\$ 10 milhões pelos direitos, poderes e privilégios garantidos pela Convenção do Istmo, acrescidos de um arrendamento anual. Em 15 de agosto de 1914, depois de 10 anos, o Canal do Panamá foi inaugurado com a presença do presidente Woodrow Wilson (1913-1921). Ao final, a construção da passagem interoceânica teve um custo total de cerca de US\$ 375 milhões (NAVARRO, 2015).

A via marítima mudou a configuração geográfica e econômica do mundo, com a redução significativa do tempo de viagem para se cruzar os oceanos Atlântico e Pacífico. Até então, a conexão entre as costas leste e oeste dos EUA utilizava as rotas do extremo sul do continente americano, o estreito de Magalhães ou a passagem de Drake, e com o canal a viagem marítima reduziu em 13.000 km, diminuindo de 21.000 para 8.000 km. Em termos comerciais, o canal passou a ser estratégico ao ligar as seguintes rotas: costa leste dos EUA e Ásia; costa leste dos EUA e costa oeste da América do Sul; Europa e costa oeste dos EUA e Canadá; trocas comerciais entre costa leste e oeste do próprio EUA. Além disso, dada a sua localização, os EUA usaram o canal durante a Segunda Guerra Mundial, após o ataque a Pearl Harbour (1941), revitalizando a sua frota militar que havia sido devastada no Pacífico (GUANDÁSEGUI HIJO, 2006).

Durante quase um século, os EUA controlaram comercial e militarmente a passagem entre os oceanos Atlântico e Pacífico. A presença estadunidense e as intervenções constantes no território do Panamá despertaram a consciência nacionalista e incentivaram ações pela reafirmação da soberania.²⁷ No plano internacional, o Panamá passou a reivindicar a revisão do tratado e a recuperação do canal (NAVARRO, 2015).

²⁷ Em janeiro de 1964, um protesto de estudantes tentou hastear a bandeira panamenha ao lado da estadunidense na Zona do Canal e foi duramente reprimido pelas forças de segurança dos EUA. Ao final, 21 manifestantes morreram e mais de 300 pessoas ficaram feridas (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 1973).

Em 1973, o Conselho de Segurança da ONU, com a participação de membros permanentes e observadores, reuniu-se na Cidade do Panamá. Na sessão, o Panamá reivindicou a celebração de um novo tratado, a reintegração da Zona do Canal ao seu território, o fim das bases militares, a saída dos EUA e entrega da administração do Canal para que os recursos da sua exploração fossem utilizados em prol do desenvolvimento nacional. O líder panamenho Omar Torrijos discursou afirmando: “que nunca fomos, que não somos, nem nunca seremos, um Estado Associado, uma colônia ou um protetorado, nem queremos adicionar mais uma estrela à bandeira dos Estados Unidos”. Na mesma sessão, Raúl Roa, Ministro de Relações Exteriores de Cuba, defendeu o fim de todas as manifestações colonias e neocoloniais na América Latina, incluindo o Estado Livre Associados de Porto Rico e a Base Naval em Guantánamo, e denunciou a utilização da Zona do Canal como sede do Comando Sul dos EUA e centro de treinamento de militares latino-americanos para ações de intervenção em assuntos internos dos países da região. Huang Hua, Ministro de Relações Exteriores da China, discursou apoiando a luta dos povos latino-americanos na defesa “da independência e soberania do Estado e dos recursos nacionais, bem como contra a agressão, intervenção, subversão, pilhagem e controle por parte das superpotências”. John Scali, Embaixador dos EUA na ONU, exerceu o direito de veto estadunidense para barrar a proposta panamenha, alegou que seu país concordava com a necessidade de revisão do tratado, no entanto, entendia que o projeto de resolução era “desequilibrado e incompleto” e estaria sujeito a sérias dúvidas de interpretações e que, por isso, defendia o caminho do entendimento bilateral entre as partes (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 1973).

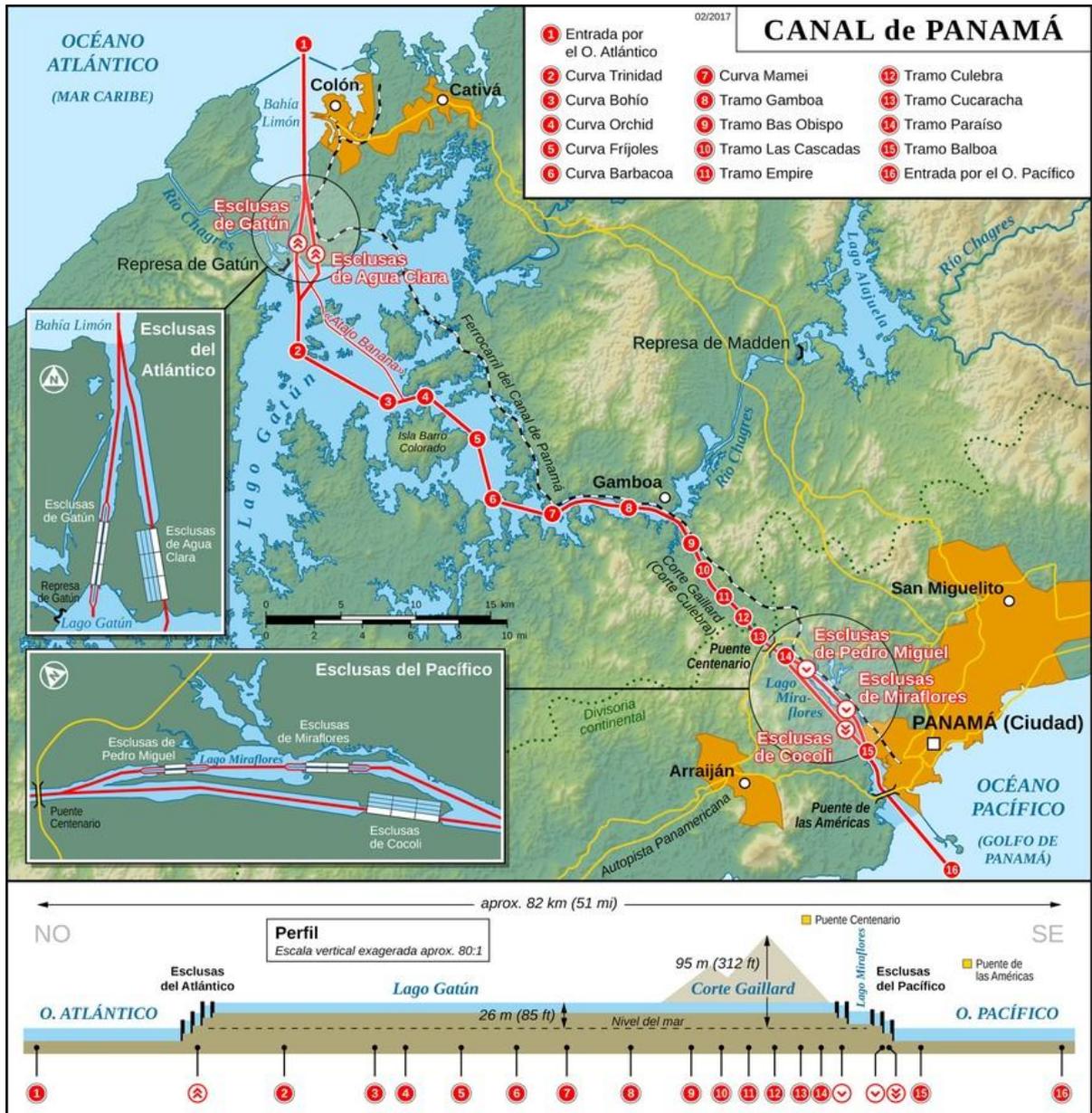
Em 7 de setembro de 1977, o presidente dos EUA Jimmy Carter e Omar Torrijos chegaram a um entendimento e firmaram dois novos acordos, um deles estabelecendo a transferência gradual do Canal para o governo do Panamá e outro, a neutralidade da via marítima. O Tratado Torrijos-Carter determinou a administração conjunta por mais 23 anos, entre 1977 e 1999, bem como a evacuação das bases militares dos EUA e a entrega definitiva do Canal do Panamá em 31 de dezembro de 1999. Em síntese, entre 1904 e 1977, a Zona do Canal foi um território de jurisdição exclusiva dos EUA e permaneceu ocupada militarmente até 1999. O outro documento firmado, o Tratado de Neutralidade Permanente do Canal do Panamá (1977), instituiu que “tanto em tempo de paz como em tempo de guerra” o Canal permanecerá “seguro e aberto para o trânsito pacífico dos navios de todas as nações em termos de inteira igualdade” (artigo II) e que, independente de qualquer outro tratado

celebrado pelo Panamá, o Canal seguirá “permanentemente neutro” (artigo IV) e somente o Panamá “manterá forças militares, pontos de defesa e instalações militares dentro do seu território nacional” (artigo V) (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 1977).

A nova etapa, marcada pela administração direta do Canal, representou para o governo panamenho a possibilidade de direcionar os frutos econômicos do seu maior recurso estratégico, a passagem interoceânica, em prol do desenvolvimento nacional. Na Constituição da República, o canal recebeu o caráter de “patrimônio inalienável da Nação panamenha” (artigo 315) e a garantia legal de que qualquer tratado ou convênio sobre o “Canal de eclusas, sua área adjacente e a proteção do referido Canal, bem como a construção de um Canal ao nível do mar ou um terceiro conjunto de eclusas” deve ser aprovado pelo legislativo e submetido a referendo nacional (artigo 325). Visando evitar interferências políticas e descontinuidades de gestão, criou-se a Autoridade do Canal do Panamá (ACP), uma entidade governamental autônoma, pessoa jurídica de direito público, com autonomia financeira e patrimônio próprio. A ACP possui competência privativa para administrar, de modo “seguro, contínuo, eficiente e rentável” (artigo 316), o Canal e suas áreas conexas (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 2004).

O canal do Panamá tecnicamente constitui uma via marítima de 82 quilômetros de extensão construída para possibilitar a passagem de navios entre os oceanos Atlântico e Pacífico, cuja travessia demora, em média, de 8 a 10 horas. Segue de Cristóbal, na baía de Limon, um braço do mar do Caribe, até Balboa, no golfo do Panamá (Figura 14). Diferente do Canal do Suez, que é uma via marítima construída ao nível no mar, o Canal do Panamá necessitou da construção de eclusas para contornar a geografia do terreno, a diferença de níveis e a densidade da água dos dois oceanos (NAVARRO, 2015). Ao total, são cinco eclusas: Gatún e Agua Clara, na lado do Atlântico, e Miraflores, Pedro Miguel e Cocolí, na extremidade do Pacífico. Pelo canal interoceânico, cruzam anualmente cerca de 5% do comércio marítimo mundial e aproximadamente 12% do comércio marítimo internacional dos EUA. A China já é o seu segundo maior usuário e cerca de 70% do tráfego é originário ou está vinculado aos EUA. No ano de 2019, transitaram pelo Canal do Panamá 13.785 navios, transportando 252 milhões de toneladas (RODRIGUE, 2020 e ACP, 2020).

Figura 14 – A travessia pelo Canal do Panamá



Fonte: RÖMER, 2013.

Com o passar dos anos, a expansão do comércio marítimo internacional pressionou pela ampliação do Canal, pois, para possibilitar o deslocamento de um volume maior de mercadorias, os navios aumentaram significativamente de tamanho. As economias de escala ocorrem quando “o custo médio de produção cai à medida que aumenta a quantidade produzida” e, por isso, existe uma tendência no transporte marítimo de contêineres de aumentar a capacidade de carga dos navios (BÊNIA, 2017). Diante desse cenário, a ACP coordenou um projeto de ampliação, investimento de US\$ 5,25 bilhões, cuja execução foi

realizada pela construtora espanhola Sacyr. Em 26 de junho de 2016, no ato de entrega da obra, o navio Cosco Shipping Panama, um transportador de contêineres da companhia naval chinesa COSCO, foi sorteado para inaugurar a passagem pelo novo Canal do Panamá (EL PAÍS, 2016).

A ampliação garantiu a trafegabilidade de navios de maior porte. Até então, as eclusas concluídas em 1914 foram projetadas para navios com calado (profundidade) de 12,2, largura de 32 e comprimento de 294 metros. As novas, Aguas Claras e Cocolí, concluídas em 2016, possibilitam o trânsito de navios maiores, com calado de 15,2, largura de 49 e comprimento de 366 metros. Antes da obra, cruzavam navios Panamax, de 65.000 dwt e 4.500 TEU, e agora o Canal está projetado para navios New-Panamax, de 119.000 dwt e 12.500 TEU (RODRIGUE, 2020).²⁸

2.2.2 O estabelecimento de relações diplomáticas entre China e Panamá

Nos anos 1970, a aproximação da China com os EUA removeu obstáculos ao desenvolvimento de relações diplomáticas do país asiático com a ALC. Até então, a China mantinha relações diplomáticas apenas com Cuba (1962) e, com a moderação da hostilidade por parte dos EUA, o Chile (1970) passou a reconhecer politicamente a RPC. Depois, gradualmente outros países na região estabeleceram laços diplomáticos: Peru (1971); México, Argentina, Guiana e Jamaica (1972); Trinidad e Tobago, Venezuela, Brasil (1974); Suriname (1976). No entanto, no início deste século, 15 países ainda reconhecem Taiwan em detrimento da China continental, nove deles na ALC, o que faz da região um dos principais teatros da competição diplomática entre Pequim e Taipei (ZHANG, 2016).²⁹

O Panamá, diante da influência dos EUA, por muitos anos reconheceu Taiwan em detrimento da China continental. De acordo com Celada (2019), a entrega do canal pelos EUA no início do século representou um ponto de inflexão na história do Panamá e o declínio da influência dos EUA sobre o país. Para ele, a China soube construir uma relação de longo prazo, com ações indiretas e uso do poder econômico para fortalecer a presença de atores chineses no istmo e o domínio do comércio e investimento bilaterais.

²⁸ DWT, abreviatura da palavra em inglês “deadweight”, representa o peso bruto do navio, a soma de todos os pesos variáveis (carga transportada, o combustível e os tripulantes) que um navio pode transportar com segurança. (DNIT, 2016).

²⁹ Reconhecem Taiwan: Essuatíni, na África; Vaticano, na Europa; Ilhas Marshall, Nauru, Palau e Tuvalu, na Oceania; Belize, Guatemala, Haiti, Honduras, Nicarágua, São Cristóvão e Névis, Santa Lúcia, São Vicente e Granadinas e Paraguai, na América.

Depois do período dos governos militares no Panamá (1964-1989), os sucessivos presidentes do período da redemocratização avançaram pouco no processo de estabelecimento de relações diplomáticas. Contudo, o governo de Ernesto Perez Balladares (1994-1999) negociou com Pequim a instalação de escritórios de representação em ambas as capitais, denominados escritório de desenvolvimento comercial, mas vinculados aos respectivos Ministérios de Relações Exteriores. O governo Balladares também privatizou os terminais portuários de contêineres dos portos de Balboa e Cristóbal, concedendo-os por 25 anos a Hutchinson Port Holding, empresa sediada em Hong Kong, “talvez o primeiro investimento significativo de uma companhia chinesa no Panamá” (CELADA, 2019, p. 237).

Entretanto, a mudança no posicionamento ocorreu somente em 12 de junho de 2017, quando o Panamá, sob a liderança do presidente Juan Carlos Varela (2014-2019), tomou a decisão histórica de aderir ao princípio de “Uma só China” e estabelecer relações diplomáticas com Pequim, deixando de reconhecer Taiwan.³⁰ No final do mesmo ano, em 17 de novembro, Varela realizou visita oficial à China, onde firmou um Memorando de Entendimento (MoU, em inglês) pelo qual o Panamá se comprometeu a cooperar com a China nos marcos da NRS. Os países comprometeram-se a cooperar e realizar intercâmbios “em áreas de mútuo interesse, como rodovias, ferrovias, pontes, aviação civil, portos, canais e energia” (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 2017).

Em dezembro de 2018, Xi Jinping retribuiu a visita diplomática e chegou ao Panamá acompanhado de aproximadamente 200 executivos e empresários chineses. Durante os encontros, os países assinaram 19 acordos bilaterais, que se somaram aos 28 fechados na visita de Varela à China (LA PRENSA, 2018).

Xi percorreu ainda as instalações do Canal do Panamá e presenciou a passagem do navio porta-contêineres da COSCO pela nova eclusa da hidrovia. Por telefone, o presidente chinês enviou cumprimentos à tripulação:

Espero que se possa fazer um bom uso do Canal do Panamá, otimizar continuamente a logística e o transporte, e fazer maiores contribuições para promover a indústria naval nacional e a prosperidade do comércio global. Estou muito preocupado com a tripulação que navega no exterior, espero que todos trabalhem e vivam felizes, e que embarquem contentes e regressem para casa são e salvos. Desejo a todos vento em poupa. (MFAPRC, 2018, tradução e grifo nosso)³¹

³⁰ A mudança de posicionamento do Panamá não representa um caso isolado. Na região do Grande Caribe, Dominica (2004), Granada (2005), Costa Rica (2007) já haviam estabelecido relações diplomáticas com a China. Depois do Panamá, El Salvador (2018) e República Dominicana (2018) também mudaram de posicionamento diplomático, pendendo a favor de Pequim.

Embora o estabelecimento de relações diplomáticas entre China e Panamá seja recente, os investimentos do país asiático começaram ainda nas décadas de 1980 e 1990, quando pequenas e médias empresas privadas chinesas começaram a se instalar na Zona Livre de Colón (ZLC), o maior entreposto comercial livre de impostos das Américas. Criada em 1948, a ZLC é a segunda maior zona franca do mundo, perdendo apenas para a de Hong Kong, e representa uma área comercial estratégica para distribuição dos produtos chineses para América Central, Caribe e região andina (CELADA, 2019).

Nos anos 2000, foram as empresas de engenharia e construção chinesas que chegaram ao Panamá, atuando inicialmente como parceiras ou contratadas em projetos de concessão de médio porte, principalmente no setor hidrelétrico, para, em seguida, avançar nos contratos de infraestrutura, vencendo licitações públicas e concessões de médio e longo prazo. Com as relações diplomáticas formais constituídas, resolveram-se os entraves de ordem financeira, pois as normas dos principais bancos estatais chineses, como o CDB e CHEXIM, restringem o financiamento de projetos chineses no exterior em países com quais a China não mantém laços diplomáticos (CELADA, 2019).

2.2.3 Investimentos chineses em infraestrutura portuária no Panamá

O setor de portos é regido pela Autoridad Marítima del Panamá (AMP), entidade do governo panamenho responsável pelo comércio e indústria marítima nacional e internacional. A AMP manteve o controle público sobre a passagem interoceânica, administrada pela autarquia ACP, mas promoveu a privatização dos principais terminais marítimos do país que estão, no lado do Atlântico, nos portos de Colón e Cristóbal, e, na outra extremidade, no Pacífico, no porto de Balboa (Tabela 5). Os portos abrigam terminais de contêineres, hidrocarbonetos, cruzeiros e de gás natural liquefeito, sendo que as empresas chinesas se beneficiaram da privatização da gestão dos terminais de contêineres e/ou nas obras de construção e ampliação de instalações portuárias.

Na entrada do Pacífico do Canal do Panamá, estão o PSA Panamá International Terminal e o Balboa-Panama Ports Company (Figura 15). O PSA, com capacidade anual para

31 No original: “Espero que pueda hacer un buen uso del Canal de Panamá, optimizar continuamente la logística y el transporte, y hacer mayores contribuciones para promover la industria naviera nacional y la prosperidad del comercio global. Estoy muy preocupado por la tripulación que navega en el exterior, espero que todos trabajen y vivan felizmente, y se embarquen contentos y regresen a casa a sano y salvo. Les deseo a todos viento en popa.” (MFAPRC, 2018).

movimentar 2 milhões de TEU, ocupa a área onde, no passado, funcionou a Base Naval Rodman, antiga base militar dos EUA, sendo administrado, desde 2010, pela PSA International, uma das maiores operadoras portuárias do mundo, com sede em Singapura (GLOBAL PSA, 2020). No lado oposto ao terminal da PSA, está o Balboa-PPC, gerenciado pela Hutchison Ports, com capacidade de 2 milhões de TEU/ano (PPC, 2020).

Figura 15 – Oceano Pacífico: terminais de contêineres e de cruzeiros do Panamá



Fonte: Elaboração do autor com Google Earth.

No lado do Atlântico, estão outros três terminais de contêineres: o Cristóbal-Panamá Ports Company, o Manzanillo International Terminal (MIT) e o Colon Container Terminal (CCT) (Figura 16). O terminal Cristóbal-PPC, assim como o Balboa-PPC, também é administrado pela Hutchison Ports e possui capacidade anual de 2 milhões de TEU (PPC, 2020). O MIT, em funcionamento desde 1995, pertence à Stevedoring Services of America (SSA Marine), maior operadora de terminais marítimos dos EUA, ocupa a área da antiga base militar estadunidense de Coco Solo e possui capacidade de 3,5 milhões de TEU/ano (GEORGIA TECH PANAMA, 2020). O CCT, terminal da Evergreen Group, empresa de Taiwan, também está na área da antiga base de Coco Solo e iniciou suas operações em 1997 (CCT, 2020). Em 2013, a terceira fase da ampliação do CCT, obra de US\$ 66 milhões,

aumentou a capacidade portuária de 1,5 para os atuais 2,4 milhões de TEU/ano (SEATRADE MARITIME, 2015). A obra foi executada pela construtora chinesa CHEC e, na época, o gerente Jianlin Liu declarou que existiam “muitas oportunidades na região” e que estavam prontos para participar de novas licitações (SEATRADE MARITIME, 2013).

Figura 16 – Oceano Atlântico: terminais de contêineres do Panamá



Fonte: Elaboração do autor com Google Earth.

Como se observa, o processo de privatização dos terminais de contêineres dos portos panamenhos, em função da localização estratégica e fluxo do comércio mundial que transita pelo Canal, atraiu as grandes empresas operadoras portuárias globais, como a PSA, Hutchison, SSA Marine e Evergreen.

Das empresas chinesas, a Hutchison, de Hong Kong, foi pioneira em 1997, através da sua subsidiária a Panamá Ports Company (PPC). A Hutchison Ports é a divisão de portos do conglomerado CK Hutchison Holdings, atuante em varejo, infraestrutura, energia e telecomunicações. A Hutchison possui participação em 51 portos de 26 países e movimentou 82,6 milhões de TEUs em 2018, o que lhe garante a posição de segunda maior operadora portuária do mundo (CK HUTCHISON, 2019 e UNCTAD, 2019).

Tabela 5 – Terminais de contêineres do Panamá

	Empresa administradora	Localização da sede do grupo	Terminal portuário	Capacidade TEU/ano (milhões)
Pacífico	PSA International	Singapura	PSA Panama International Terminal	2
	Hutchison Ports	Hong Kong, China	Balboa Panama Ports Company	5
Atlântico	Hutchison Ports	Hong Kong, China	Cristobal Panama Ports Company	2
	SSA Marine	EUA	Manzanillo International Terminal (MIT)	3,5
	Evergreen Group	Taiwan	Colon Container Terminal (CCT)	2,4
	Landbridge*	China	Panama Colon Container Port (PCCP)	11

Fonte: GEORGIA TECH PANAMA, 2020 e PCCP, 2018. * Em construção.

A presença de grandes companhias de administração portuária no Panamá justifica-se pela relevância dos portos panamenhos no comércio e transporte marítimo internacional. O relatório de portos elaborado pela CEPAL, evidenciou que Colón, no Panamá, com base no volume de cargas em contêineres, é o maior porto da ALC, movimentando 4,3 milhões de TEU. Em segundo lugar, aparece a zona portuária de Santos, no Brasil, e na sequência o porto de Manzanillo, no México (Tabela 6). O estudo identificou que, no ano de 2018, a atividade teve um crescimento de 7,7% e os 118 portos pesquisados movimentaram cerca de 53,2 milhões de TEU (CEPAL, 2019)³².

Tabela 6 – Movimento portuário em TEUs (milhões) na América Latina e Caribe 2018

	País	Porto ou zona portuária	2018	2017	Variação 2017-2018
1	Panamá	Colón	4,3	3,8	11,10%
2	Brasil	Zona Portuária de Santos	3,8	3,5	7,20%
3	México	Manzanillo	3,0	2,8	8,80%
4	Colômbia	Baía de Cartagena	2,8	2,6	6,90%
5	Panamá	Panamá Pacífico	2,5	2,9	-15,60%

Fonte: CEPAL, 2019.

Apostando no aumento do movimento pelo Canal do Panamá e na expansão do comércio marítimo internacional, a empresa privada chinesa Landbridge³³ está investindo na

³² A CEPAL considera a zona portuária de Colón, no oceano Atlântico, integrada pelos terminais portuários MIT (SSA Marine), CCT (Evergreen) e Cristóbal PPC (Hutchison) (CEPAL, 2019).

³³ A Landbridge Group é um conglomerado empresarial privado, com sede na cidade Rizhao, província chinesa de Shandong. A Rizhao Port Oil Company, fundada em 1992, foi a primeira empresa do grupo e, desde então, a Landbridge expandiu os seus investimentos, atuando hoje nos setores de portos e logística, petróleo e gás, imobiliário, turismo, indústria e comércio. Na Austrália, desde 2005, explora e produz petróleo e gás através da Westside, e faz o mesmo na Nova Zelândia, desde de 2019. A Landbridge assinou com Northern Territory Government (NTG), autoridade administrativa australiana, um contrato de arrendamento e operação do porto de Darwin em 2015, obtendo o direito de gerenciar, por 99 anos, as instalações comerciais de cais do porto e um

construção de um porto na cidade de Colón, na área da antiga base militar dos EUA de Fort Randolph, nas proximidades dos terminais MIT (SSA Marine) e CCT (Evergreen).

A Landbridge venceu a concessão para construção e administração do porto de Ilha Margarita, um contrato de concessão pelo prazo de 20 anos, que poderá ser prorrogado, e está construindo o terminal de contêineres Panama Colon Container Port (PCCP). A obra representa um investimento de US\$ 1,1 bilhão, com capital privado da Landbridge e do grupo investidor parceiro, o Shanghai Gorgeous Group. Com 35% concluída (Figura 17a), a construção do novo porto está a cargo da construtora chinesa CCCC (PCCP, 2018).

Tabela 7 – Panamá: porto de Ilha Margarita

Localização	Colón, Panamá
Coordenadas	9°22'56.1"N 79°53'04.5"W
Operador portuário	Landbridge
Nome do projeto	Panama Colon Container Port
Investimento	US\$ 1,1 bilhão
Financiamento	Landbridge Group e Shanghai Gorgeous Group
Empreiteira chinesa	China Communications Construction Company
Estágio da obra	Início em 2017, em andamento.
Relação diplomática	2017
Nova Rota da Seda	2017
Uso militar	Antiga Base Militar de Fort Randolph (EUA)

Fontes: BLIVAS; KOLESKI, 2018 e PCCP, 2018.

De acordo com a Landbridge, o porto de Ilha Margarita será o mais moderno do Panamá, equipado com alta tecnologia aplicada à indústria portuária, projetado para ser o mais rápido na operação de carga e descarga. O terminal de contêineres terá 37 hectares de área, capacidade para movimentar 2,5 milhões de TEU/ano, na primeira fase do projeto, e almeja chegar a 11, quando concluído, tornando-se o maior em volume de TEUs no Panamá, e poderá receber navios de grande porte, New-Panamax. Além disso, o PCCP será integrado a uma zona franca própria de 23 hectares e a um parque logístico de 54 hectares de área para armazenamento de cargas, integrado à plataforma intermodal panamenha (trem, rodovia, aeroportos) para o transbordo (Figura 17b).

Figura 17 – Panamá: construção do porto de Ilha Margarita

terminal de navios de cruzeiros (APH, 2017). Em 2018, o grupo anunciou o investimento de construção de um hotel de luxo na orla de Darwin, ao lado do porto (LANDBRIDGE, 2019).



A



B

Fonte: Google Earth, 2020 e PCCP, 2018.

No plano internacional, o PCCP é apresentado como um terminal de contêineres de alcance mundial pelas rotas marítimas que passam pelo Canal do Panamá, cujos usuários podem se beneficiar dos tratados de livre comércio e acordos comerciais firmados pelo Panamá. Além disso, o PCCP está integrado à rede de logística portuária mundial da Landbridge que conecta três países, China-Austrália-Panamá, em três continentes diferentes, Ásia-Oceania-América (PCCP, 2018).

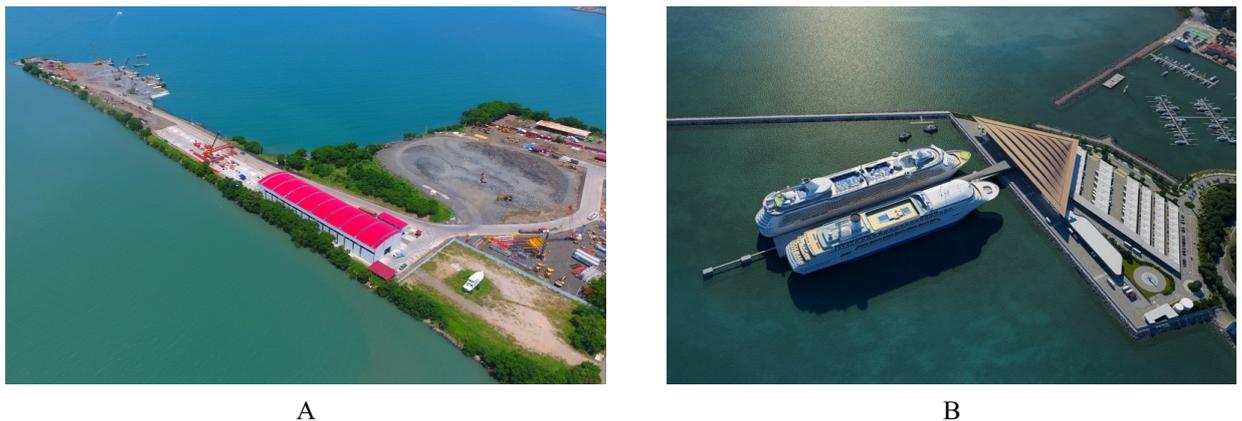
Os chineses também atuam no setor de cruzeiros marítimos do Panamá (Figura 18). Desde 2017, no Pacífico, está em construção o Terminal de Cruzeiros do Panamá (TCP), obra a cargo do consórcio “Cruceros del Pacífico”, integrado pela empresa chinesa CHEC e a construtora Jan De Nul Panamá (JDN). O contrato foi assinado com a AMP, que administra o terminal, e representa um investimento de US\$ 165 milhões em uma infraestrutura marítima portuária projetada para impulsionar o setor turístico panamenho (Tabela 8). O TCP ocupa 87 ha de área na ilha Perico, a mesma que no passado abrigou a antiga base militar estadunidense de Fort Grant (REPÚBLICA DE PANAMÁ, 2017b).

Este projeto teve um impulso após o estabelecimento de relações diplomáticas com a China, quando a CHEC venceu a licitação realizada pela AMP para o terminal de cruzeiros e, na sequência, o projeto de construção da quarta ponte sobre o Canal do Panamá, obra de US\$ 1,4 bilhão (KINGDOM OF THE NETHERLANDS, 2018).

Tabela 8 – Panamá: Terminal de Cruzeiros do Panamá

Localização	Ilha Perico, Cidade do Panamá, Panamá
Coordenadas	8°55'02.3"N 79°31'39.6"W
Operador portuário	Autoridad Marítima del Panamá
Nome do projeto	Terminal de Cruceros de Amador
Investimento	US\$ 165 milhões
Financiamento	Export-Import Bank of China
Empreiteira chinesa	China Harbor Engineering Company
Estágio da obra	Início em 2017, obra em andamento
Relação diplomática	2017
Nova Rota da Seda	2017
Uso militar	Antiga Base Militar de Fort Grant (EUA)

Fontes: BLIVAS; KOLESKI, 2018 e AMP, 2019.

Figura 18 – Panamá: Terminal de Cruzeiros do Panamá

A

B

Fonte: AMP, 2019.

Como se observa, a participação da China no setor de infraestrutura de portos do Panamá ocorre principalmente através de empresas de engenharia e construção e de contratos que visam a concessão de terminais portuários para serem gerenciados por empresas chinesas. Os casos descritos evidenciam a presença das construtoras CHEC e CCCC, que integram o mesmo grupo empresarial, a CCCG.

O porto de Ilha Margarita, ainda em construção, representa um modelo mais completo de atuação por parte das empresas chinesas, incluindo, além da construtora responsável pela execução da obra, a operadora do terminal portuário, no caso, a Landbridge, que se soma a Hutchison, de Hong Kong, presente no Panamá desde o final dos anos 1990.

No primeiro momento, as construtoras chinesas atuaram em contratos de modernização dos terminais portuários já existentes, que necessitavam de obras de dragagem e ampliação para acompanhar a evolução da indústria de transporte marítimo que utiliza, cada vez mais, navios de tamanho e volume de carga maiores. Desse modo, a CHEC executou a obra de ampliação do terminal de contêineres da CCT/Evergreen (2013) e atua na construção do terminal de cruzeiros (2017). Por sua vez, a CCCC assumiu a obra de maior porte, o terminal de contêineres PCCP do porto de Ilha Margarita.

O caso da construção do porto de Ilha Margarita também representa a busca, por parte da China, do domínio integral de uma cadeia de logística e transporte marítimo, visando a diminuição dos custos e o consequente aumento da competitividade dos seus produtos no mercado internacional. No caso pesquisado, o PCCP está em construção por uma empreiteira chinesa (CCCC), fruto de um investimento de outro grupo empresarial chinês (Landbridge), o qual é detentor de um contrato de concessão de exploração e administração do terminal portuário. No futuro, o PCCP terá capacidade para receber navios porta contêineres de grande porte da COSCO, companhia de transporte marítimo e uma das maiores usuárias do Canal do Panamá, inclusive integrando o conselho consultivo da autarquia panamenha que gerencia a via interoceânica.³⁴ Além disso, o terminal se propõe a ser o maior da região, com capacidade de 11 milhões de TEUs, e o mais moderno e rápido do Canal do Panamá. O porto poderá servir ainda, caso os produtos não se destinem ao mercado local, para seguir a pequenas e médias empresas chinesas instaladas na zona franca do porto ou usuárias do parque logístico integrado ao terminal. No último caso, as empresas chinesas utilizarão o porto como centro logístico de distribuição, realizando o transbordo de carga para posterior reenvio a outros mercados como EUA e países da ALC.

2.3 INVESTIMENTOS DA CHINA EM INFRAESTRUTURA DE PORTOS NOS DEMAIS PAÍSES DO GRANDE CARIBE

Depois de estudar o caso do Panamá, esta seção abordará os demais países do Grande Caribe que receberam investimentos em projetos de infraestrutura de portos financiados e/ou

³⁴ Em 1999, a ACP estabeleceu um Conselho Consultivo composto por cidadãos panamenhos e estrangeiros com experiência em negócios internacionais e, em especial, conhecimentos sobre o Canal do Panamá. Wang Haimin, vice presidente da COSCO SHIPPING Corporation Limited, é um dos integrantes. A principal responsabilidade do órgão é produzir orientações e recomendações ao Conselho de Administração e à Administração do Canal (ACP, 2019).

construídos com participação de construtoras chinesas (Tabela 9). Os projetos analisados variam por tipo de obra executada e escala, alguns são dragagem para tornar o porto acessível a navios de maior calado, transformando-o em porto de águas profundas, outros incluem a expansão portuária com a construção de novos terminais e armazéns, e existem ainda projetos de construção de novos portos.

Tabela 9 – Obras de infraestrutura portuária da China no mar do Caribe

País	Obra	Ano	Construtora chinesa	Valor US\$ (Milhões)
Antígua e Barbuda	Porto de Saint John's	2018	CCECC	90
Bahamas	Porto de Ábaco Norte	2014	CHEC	39
Cuba	Porto de Santiago de Cuba	2014	CCCC	120
Honduras	Porto de Puerto Cortés	2017	CHEC	145
Trinidad e Tobago	Porto de La Brea	2018	CHEC	500

Fonte: BLIVAS; KOLESKI, 2018; ICTSI, 2019 e SEATRADE, 2013.

O centro de estudos Inter-American Dialogue (IAD) realizou pesquisa sobre os principais projetos de rodovias, ferrovias, portos e outras infraestruturas de transporte apoiados pela China na ALC desde 2002. Dentre as conclusões, verificou que, nos projetos de infraestrutura de transportes, países com acordos de cooperação nos marcos da NRS receberam maior apoio de bancos e construtoras chinesas. O estudo relevou ainda que o número de projetos anunciado é superior aos efetivamente concretizados, visto que apenas metade dos 150 projetos com manifestação de interesse do governo chinês estavam em alguma fase de andamento ou concluído em 2018.

Segundo o IAD, os empreendimentos abortados eram insustentáveis financeiramente ou não preenchiam critérios de viabilidade técnica, justamente o que aconteceu no caso do porto de Goat Islands, na Jamaica, investimento de US\$ 1,5 bilhão que não prosperou por conflitar normas de proteção ao meio ambiente, e com o plano de ampliação do porto de Puerto Cabello, na Venezuela, projeto de US\$ 520 milhões que não foi levado adiante por entraves financeiros. Por tais motivos, esses dois projetos não integram esta dissertação. Ainda assim, o IAD destaca que o maior avanço entre o negociado e os investimentos concretizados ocorreu no setor portuários, com vinte projetos no total em andamento ou completados (MYERS, 2018).

Outro caso a ser mencionado é o projeto do Canal da Nicarágua, no qual o governo nicaraguense outorgou a uma empresa privada chinesa, a Hong Kong Nicaragua Canal

Development Investment Company (HKND), no ano de 2014, uma concessão de 50 anos, renovável por igual período, para construção do “Gran Canal Interoceânico”, visando conectar o mar do Caribe e o oceano Pacífico (CUI, 2018). No entanto, até o presente momento, a obra não avançou, o principal investidor do projeto, o multimilionário chinês Wang Jing, faliu e o governo de Pequim optou por estabelecer relações diplomáticas com o Panamá e utilizar seu renovado canal. Diante disso, o projeto do Canal da Nicarágua não será abordado diretamente nesta dissertação.

2.3.1 Antígua e Barbuda

Em janeiro de 1983, Antígua e Barbuda tornou-se o primeiro país do Caribe oriental a estabelecer relações diplomáticas com a China, e agora novamente é primeiro da região a firmar um documento de cooperação nos marcos da NRS. Em 4 de junho de 2018, o Primeiro Ministro de Antígua e Barbuda, Gaston Browne, e o Embaixador da China, Wang Xianmin, firmaram o “Memorandum of Understanding on Cooperation Within the Framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative”, visando promover a cooperação entre os dois países em projetos de estradas, pontes, aviação civil, portos, energia e telecomunicações. Browne destacou que a abertura para o comércio e investimentos “também prevê a expansão do uso da moeda local [renminbi] em investimentos e comércio e o incentivo à indústria para construir parques industriais e zonas econômicas e comerciais especiais” (ABHC, 2018). O Embaixador Wang ressaltou que Antígua e Barbuda é a maior economia do Caribe oriental e “pode ser um importante centro na natural extensão da Rota Marítima da Seda do século XXI para a América Latina, com grandes potenciais a serem explorados” (WANG, 2018a). A assinatura do MoU legitima a NRS na região, o que é estratégico para China, além de fortalecer os laços políticos entre os dois países e ampliar a presença chinesa em obras de infraestrutura.

A China já financiou e participou da construção de importantes obras em Antígua e Barbuda, como a ponte Big Creek, o novo terminal do aeroporto internacional Vere Cornwall Bird, o hospital Mount Saint John’s, o estádio de críquete Sir Vivian Richards, a escola Five Islands e o centro comunitário de Barbuda. Estão em andamento, atualmente, os projetos de construção do centro comunitário Gray’s Green e o porto de Saint John’s (WANG, 2018b).

Iniciada em 2018, a expansão e modernização do porto de Saint John's é o projeto de maior relevância com participação chinesa, sendo descrito pela imprensa local como a maior obra de infraestrutura já realizada no país (Tabela10). O CHEXIM financiou US\$ 90 milhões para o “Saint John's Deepwater-Harbour project”, a juros de 2% ao ano e prazo de 25 anos, para primeira fase do projeto, que consiste na transformação de Saint John's em um porto de águas profundas – possibilitando receber navios de maior calado – a construção de um terminal de carga, de um parque logístico e de um terminal para navios de cruzeiros marítimos turísticos (Figura 19b). A construtora China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), que inclusive já concluiu outros projeto no país, está encarregada da execução da obra (ABPA, 2015).

Tabela 10 – Antígua e Barbuda: porto de Saint John's

Localização	Saint John's, Antígua e Barbuda
Coordenadas	17°07'33.6"N 61°51'22.8"W
Operador portuário	Antigua and Barbuda Port Authority
Nome do projeto	Saint John's Harbour Port Redevelopment Project
Investimento	US\$ 90 milhões
Financiamento	Export-Import Bank of China
Empreiteira chinesa	China Civil Engineering Construction Corporation
Estágio da obra	Início em 2018, em andamento
Relação diplomática	1983
Nova Rota da Seda	2018
Uso militar	-

Fontes: BLIVAS; KOLESKI, 2018 e ABPA, 2015.

O porto de Saint John's é gerenciado pela Antigua and Barbuda Port Authority (ABPA), uma autarquia estatal, e não se discute, pelo menos neste momento, eventual privatização e concessão para iniciativa privada. Todavia, o que o projeto denota é uma articulação com outros investimentos privados chineses, como a “Antigua and Barbuda Special Economic Zone” criada em 2015.

O governo de Antígua e Barbuda concedeu à empresa Yida International Investment Antigua Limited licença para estabelecer e administrar uma zona econômica especial de 647,4 hectares de área total. A Yida integra a Yida China Holdings Limited, uma grande empresa

chinesa do setor imobiliário.³⁵ Estima-se que os acordos de comércio preferencial e de comércio com países da região, firmados por Antígua e Barbuda no âmbito da Organização dos Estados do Caribe Oriental (OECS), CARICOM e Associação dos Estados do Caribe (AEC), atrairão empresas para se instalarem na zona econômica especial e se utilizarem do benefício de reexportar seus produtos sem pagar impostos (ANTIGUA AND BARBUDA, 2015).

Figura 19 – Antígua e Barbuda: porto de Saint John



Fonte: Google Earth, 2020 e ABPA, 2015.

O porto de Saint John's, embora localizado na rota marítima de comunicação entre o Canal do Panamá e a Europa, apresenta um movimento portuário pequeno do ponto de vista comercial, sequer aparece entre os 118 listados no Informe da Atividade Portuária da ALC (ANEXO A). Ainda assim, o valor estratégico do porto pode estar relacionado com a presença da empresa privada chinesa Yida e a constituição da zona econômica especial.

A integração entre o porto e a zona econômica, caso se concretize, coloca em evidência a articulação de possíveis negócios nas áreas de comércio, finanças e turismo. No comércio bilateral, a China é o terceiro provedor dos produtos importados por Antígua e Barbuda, perdendo para EUA e Polônia (OEC, 2020a), e as trocas comerciais podem crescer com a integração porto-zona econômica, instalação de empresas chinesas no território caribenho e a reexportação de produtos para os países das proximidades. Além disso, Antígua

³⁵ A concessão divide a zona econômica em nove áreas, por setor e tipo de negócio a ser fomentado: Antigua and Barbuda International Tourism Island, Sino-Antiguan International Free Trade Zone, Antigua and Barbuda Off-shore Duty Free Zone, Antigua and Barbuda International Bonded Warehousing Zone, Antigua and Barbuda Finance and Banking Center, Antigua and Barbuda Investment Funds Center, Antigua and Barbuda Off-shore Settlement Center, Antigua and Barbuda Insurance and Trust Center, Antigua and Barbuda Off-shore Wealth Management Center (ANTIGUA AND BARBUDA, 2015).

e Barbuda é um centro financeiro e polo turístico caribenho, de modo que a concessão da zona especial a Yida abre possibilidades de participação chinesa nos setores financeiro, bancário e de contas “offshore”. Por fim, a ampliação da profundidade do porto de Saint John's, a construção de um terminal de armazenamento de cargas e de um terminal de cruzeiros, podem servir às companhias de transporte marítimo internacional, como COSCO e, em especial, a sua subsidiária do segmento de cruzeiros turísticos, a COSCO International Travel.

2.3.2 Bahamas

Nas Bahamas, a empresa CHEC executou o projeto do “North Abaco Port Development” que consistiu na construção, na Ilha de Ábaco, na cidade de Coopers Town, do porto de Ábaco Norte (Figura 20b). Iniciada em 2014, o investimento de US\$ 49 milhões contou com financiamento do CHEXIM, a juros de 2% ao ano, a serem pagos em 20 anos. Embora a estrutura do porto de Ábaco Norte já tenha sido concluída, seu terminal ainda não está em operação, pois, no momento, discute-se qual empresa deverá administrá-lo e recursos adicionais para equipá-lo.

Trata-se de um porto novo projetado para sediar um terminal de cargas de uso internacional e doméstico, ocupando uma área de 18,2 hectares. Foi planejado para ter um cais de carga a granel, outro para contêineres e um terceiro para derivados de petróleo (Figura 20a). Além disso, o porto de Norte Ábaco conta com espaço para futura marina com instalações de abastecimento de combustível, manutenção de barcos e armazéns, além de escritórios de instalações administrativas para os departamentos de imigração e alfândega, força policial e força defesa militar das Bahamas (BLIVAS; KOLESKI, 2018 e THE NASSAU GUARDIAN, 2012).

A CHEC não é a única empresa chinesa com projetos de engenharia e construção nas Bahamas. Como símbolo das boas relações bilaterais, o governo chinês presenteou as Bahamas com um estádio esportivo de US\$ 30 milhões, o Thomas A. Robinson National Stadium, construído pela Shandong Hi-Speed Group e inaugurado em 2012. A China Construction America (CCA), subsidiária da China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), executou as obras da via expressa para o aeroporto da capital, Nassau, contrato de US\$ 67 milhões, e a construção do hotel de luxo Baha Mar, investimento de US\$ 3,5 bilhões, financiados pelo CHEXIM (OOSTERVELD; WILMS; KERTYSOVA, 2019).

Tabela 11 – Bahamas: porto de Ábaco Norte

Localização	Coopers Town, Bahamas
Coordenadas	26°53'23.6"N 77°32'04.4"W
Operador portuário	Ministério dos Transportes das Bahamas
Nome do projeto	North Abaco Port Development
Investimento	US\$ 49 milhões
Financiamento	Export-Import Bank of China
Empreiteira chinesa	China Harbor Engineering Company
Estágio da obra	Início em 2014, concluída em 2018
Relação diplomática	1997
Nova Rota da Seda	-
Uso militar	Base Militar AUTEC (EUA) a 130 milhas náuticas (240 km)

Fontes: BLIVAS; KOLESKI, 2018 e THE NASSAU GUARDIAN, 2012.

Figura 20 – Bahamas: porto de Ábaco Norte

Fonte: THE NASSAU GUARDIAN, 2012 e Google Earth, 2020.

Por muitos anos, as Bahamas mantiveram laços diplomáticos com Taipei. Em 1997, o país caribenho estabeleceu relações diplomáticas com a China e, fruto da aproximação com Pequim, no mesmo ano, recebeu fortes investimentos da Hutchison, a mesma que opera portos panamenhos, empresa do magnata Li Ka-shing, de Hong Kong, histórico aliado das autoridades chinesas.³⁶ O Freeport Container Port (FCP), o terminal de cruzeiros, o aeroporto internacional de Grande Bahamas e hotéis turísticos passaram para o controle da Hutchison. O terminal de contêineres FCP está localizado na cidade de Freeport, na ilha de Grande

³⁶ Em 1989, depois do incidente da Praça Tiananmen, Li adotou uma postura diferente de muitos empresários e apostou na China, realizando investimentos, convertendo-se em um dos poucos líderes empresariais de Hong Kong em evidência na China continental. Nomeado por Pequim, Li teve papel ativo no comitê que elaborou a lei fundamental, do processo de regresso de Hong Kong à soberania chinesa (SHEN, 2013).

Bahamas, a 160 km do porto de Miami (EUA), e representa o maior porto de cargas do país, com capacidade para movimentar 1,5 milhão de TEU por ano (SHEN, 2013).

O projeto de destaque da Hutchison atualmente nas Bahamas é o Sea Air Business Center, um centro de logística e zona de livre comércio de 300 hectares, destinado à fabricação, armazenamento e distribuição de mercadorias para todo o mundo a partir de Freeport, utilizando a integração com o porto, o aeroporto e as rotas comerciais globais da empresa (FCP, 2020).

Do ponto de vista geopolítico, as Bahamas integram a zona de segurança estadunidense e abrigam uma base militar do sistema global de vigilância da marinha dos EUA, o Centro de Teste e Avaliação Submarina Atlântica (AUTEC, em inglês), situado na ilha de Andros. A base serve para lançar, testar e avaliar sistemas de armas e dispositivos de detecção de guerra antisubmarina (ASW, anti-submarine warfare), e ainda auxilia às atividades de monitoramento e rastreamento de navios e submarinos. Em 1963, os EUA negociaram com o governo do Reino Unido o direito de usar parte do território nas Bahamas por 20 anos para instalação da base. Em 1966, AUTEC já estava em operação. Depois da independência das Bahamas, os EUA renegociaram o acordo e concordaram em pagar um arrendamento anual pelo direito de uso do território e incluíram a autorização para Reino Unido e outras forças militares, como o Canadá e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), realizarem testes nas faixas da AUTEC (USNAVY, 2020).

Desse modo, os portos de Ábaco Norte e Freeport possuem uma posição estratégica em termos comerciais, por estarem localizados nas proximidades da costa dos EUA e do estreito da Flórida. A região ainda possui relevância por se comunicar com o tráfego marítimo que parte do Canal do Panamá, atravessa a passagem de Barlavento e segue para costa leste da América do Norte. O movimento nos portos das Bahamas é significativo, principalmente a atividade de transbordo, aquela em que a carga é descarregada, armazenada no porto e depois reencaminhada para outro destino final. Bahamas, no ranking por país da ALC, ficou na 14ª posição na quantidade de carga TEU movimentada em 2018 (CEPAL, 2019).

Os principais portos do país, Freeport e Nassau, ocupam respectivamente o 17º e 58º lugares em movimento de carga na ALC. O porto de Ábaco Norte, uma vez em funcionamento, poderá se somar aos outros grandes portos, melhorando a participação do país no comércio regional. Entretanto, as relações comerciais com a China ainda são modestas em termos percentuais, limitando-se a 2,7% das importações e 2,2% das exportações das

Bahamas (OEC, 2020b). Por isso, neste momento, parece que a construção do porto de Ábaco Norte representa um avanço na estratégia chinesa de internacionalizar suas empresas de setores estratégicos como o de engenharia e construção, no caso a CHEC, subsidiária da CCCC, a terceira maior empresa de construção do mundo, e do capital chinês, via financiamento do CHEXIM. E, além disso, a construção do porto possibilitou que a China levantasse conhecimentos sobre a região, aprofundasse suas relações diplomáticas com as Bahamas, um país situado na zona de segurança dos EUA e que abriga uma unidade militar estratégica para defesa estadunidense, a base de AUTECH.

2.3.3 Cuba

Os laços entre China e Cuba são antigos e remontam ao século XIX. Estima-se que, entre 1847 e 1883, aproximadamente 150 mil chineses migraram para ilha, contratados para substituir escravos africanos nas plantações de açúcar, tabaco e café (GUANCHE, 2000). Mais tarde, em 1960, Cuba tornou-se o primeiro país do Hemisfério Ocidental a reconhecer a RPC. Contudo, durante o longo conflito sino-soviético, Cuba estabeleceu uma relação mais próxima da URSS, com quem mantinha contratos preferenciais de troca de açúcar por petróleo, além da cooperação militar (CHENG, 2007).

Em 1989, o episódio dos protestos da Praça da Paz Celestial (Tiananmen), em Pequim, e o fim da URSS, criam as condições para reaproximação sino-cubana. No dia em que o exército chinês entrava com tanques de guerra em Tiananmen, o Ministro de Relações Exteriores da China, Qian Qichen, chegava à América Latina para realizar uma série de visitas diplomáticas. Os países da região desaprovaram a política chinesa e cancelaram os encontros bilaterais previamente agendados, exceto um deles, Cuba. Qian permaneceu por quatro dias em Havana e a China recebeu o apoio de Fidel Castro naquele difícil momento da sua história. Nos anos 90, durante o chamado “Período Especial em tempos de paz”, quando Cuba enfrentou severas dificuldades econômicas decorrentes do fim da URSS, a China retribuiu e se tornou o principal aliado da ilha, concedendo empréstimos e fornecendo bens de consumo básicos, como bicicletas, fogões e televisores (CHENG, 2007).

Neste início de século, os dois países seguem aprofundando suas relações de alto nível, de modo que, no período entre 2001 e 2015, Cuba foi o segundo país da ALC que mais recebeu visitas oficiais de autoridades chinesas, com quatro viagens: dos presidentes Jiang

Zemin (2003), Hu Jintao (2004 e 2008) e Xi Jinping (2014) (DUSSEL PETERS, 2015). Em 2014, Havana sediou o encontro da CELAC no qual foi criado o fórum China-CELAC.

No plano econômico, China e Cuba cooperam em áreas estratégicas como biomedicina, turismo, manufaturas, níquel, petróleo, transportes, telecomunicações, educação e cultura. É crescente a influência de Pequim na ilha: no setor de telecomunicações, a Huawei e Zhong Xing Telecommunication Equipment Company (ZTE) participaram do projeto de construção do cabo submarino de fibra ótica ligando a ilha à Venezuela e da ampliação da rede de telefonia e internet, e Cuba passou a adotar o modelo chinês na implementação da sua TV digital; a China National Petroleum Corporation (CNPC) atua na prospecção e exploração de petróleo na Zona Econômica Exclusiva de Cuba no golfo do México e investiu na ampliação de refinarias na ilha; a companhia Haier instalou uma fábrica de montagem de computadores em Havana; no transporte, Cuba adquiriu carros da montadora chinesa Geely e renovou a sua frota de ônibus comprando da também chinesa Yutong; bens de consumo de marcas chinesas, como geladeiras, fogões, televisores, ventiladores, celulares e ar-condicionados, são comuns nos lares cubanos. Desde 2002, a Universidade de Havana abrigava um centro para treinamento em língua chinesa, que se transformou no embrião do Instituto Confúcio, inaugurado em 2009. Além disso, o número de turistas chineses visitando Cuba cresceu e a empresa Airchina implementou voos diretos entre Pequim e Havana (HEARN, 2012 e HEARN; MAO; LIU, 2015).

No entanto, desde 1962, Cuba enfrenta um bloqueio econômico, comercial e financeiro imposto unilateralmente pelos EUA, o que restringe o seu desenvolvimento econômico e principalmente o acesso às linhas de créditos das instituições financeiras internacionais, limitando os recursos disponíveis para investimento em setores estratégicos como o de infraestrutura portuária. Estudo elaborado pela Japan International Cooperation Agency (JICA) para subsidiar o Ministério dos Transportes de Cuba na elaboração do plano nacional do setor apontou que as instalações portuárias do país estão obsoletas e deterioradas, sendo que o orçamento disponível é utilizado para manutenção e reparos mínimos necessários para manter em funcionamento instalações e equipamentos (JICA, 2018).

Os principais portos cubanos estão em Havana, Mariel, Cienfuegos e Santiago de Cuba. O porto de Havana possui o terminal de cruzeiro, um de carga e outro destinado aos produtos derivados de petróleo. Parte das cargas que eram movimentadas pela capital foram deslocadas para o porto de Mariel. Construído pela empresa brasileira Odebrecht e financiado

pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Mariel está a 60 km de Havana e seu terminal de contêineres é administrado por uma empresa estatal cubana em sociedade com a PSA International. No entorno do porto foi constituída a Zona Especial de Desenvolvimento Mariel (ZEDM), para qual o governo cubano busca atrair empresas internacionais que queiram se instalar no país e compartilhar tecnologia e, dentre os grupos estrangeiros lá instalados, está a construtora chinesa CCCC. Já o porto de Cienfuegos é utilizado para abastecer a costa sul da ilha e exportar açúcar. Santiago de Cuba, por sua vez, serve às cidades da parte oriental do país (JICA, 2018).

A modernização do porto de Santiago de Cuba, no extremo oriente da ilha, no lado oposto a Havana, no interior de uma baía que leva o mesmo nome e que conta com uma massa de água profunda que se estende da sua entrada até o fundo, constituindo um excelente porto natural, foi negociada durante a visita de Xi Jinping à ilha. No encontro, em 2014, os líderes de China e Cuba celebraram um contrato para construção do novo terminal multipropósito do porto de Santiago de Cuba, investimento de US\$ 125 milhões, financiados pelo CHEXIM e executado pela construtora chinesa CCCC (Tabela 12). O empreendimento, iniciado no ano seguinte e concluído em 2019, possibilitou a construção de um novo terminal de cargas, com três gruas de embarque e desembarque de cargas gerais, cargas a granel e contêineres, aumentando a capacidade operacional do porto, proporcionando que navios maiores, com até 40 mil toneladas de peso bruto, tenham condições de atracar.

O porto de Santiago de Cuba é um porto estatal, administrado pela Empresa de Servicios Portuarios del Oriente (ESPO), vinculada ao Ministério de Transportes de Cuba, e a obra concluída representou a fase I do plano de desenvolvimento do porto, composto pela ampliação e modernização do terminal, inclusive com novos equipamentos (Figura 21). Por muitos anos, o porto de Santiago não contava com um armazém para depósito de cereais a granel, o que demandava a necessidade de transportá-los a outro destino tão logo eram descarregados, reduzindo a eficiência operacional de embarque e desembarque das mercadorias, situação agora contornada (JICA, 2018). Além disso, o porto de Santiago, assim como Mariel, passou a contar com modernas gruas para carga e descarga, maquinários vendidos pela empresa chinesa ZPMC, integrante do mesmo grupo econômico da construtora CCCC e que domina 82% do mercado mundial de máquinas e equipamentos portuários (ZPMC, 2017).

Tabela 12 – Cuba: porto de Santiago de Cuba

Localização	Santiago de Cuba, Cuba
Coordenadas	20°01'37.0"N 75°50'38.7"W
Operador portuário	Empresa de Servicios Portuarios del Oriente
Nome do projeto	Terminal Marítimo Multipropósito del Puerto Guillermón Moncada
Investimento	US\$ 125 milhões
Financiamento	Export-Import Bank of China
Empreiteira chinesa	China Communications Construction Company
Estágio da obra	Início em 2015, concluída em 2019
Relação diplomática	1960
Nova Rota da Seda	-
Uso militar	Base Naval de Guantánamo (EUA) a 40 milhas náuticas (75 km)

Fontes: JICA, 2018.

Figura 21 – Cuba: porto de Santiago de Cuba

A



B

Fontes: JICA, 2018.

Outro investimento em Cuba foi a reativação do setor de reparação naval com a compra de maquinário moderno para o principal estaleiro do porto de Havana. Durante anos, Cuba teve um protagonismo na indústria de construção e reparação de navios no Caribe. No entanto, desde 2012, os estaleiros cubanos estavam trabalhando abaixo da sua capacidade em função da falta ou obsolescência de equipamentos. Em 2019, a aquisição de uma moderna doca flutuante para reparação de embarcações representou um investimento importante no setor.

Fabricada na China pela CMC e trazida para a baía de Havana pela companhia de navegação COSCO, o equipamento portuário tem capacidade para consertar e realizar a manutenção de navios de grande porte, como os modelos New-Panamax de até 65.000

toneladas de carga (Figura 22). A empresa cubana Caribbean Drydock Company, estatal de estaleiros vinculada ao Ministério de Transportes, é a responsável pelo uso da doca flutuante que conta com tecnologia de ponta e vida útil de, pelo menos, 30 anos. Este investimento na indústria naval cubana representa a cifra de US\$ 34 milhões, 85% dos quais financiados pela China para serem pagos ao longo de 15 anos (XINHUANET, 2019).

Tabela 13 – Cuba: porto de Havana

Localização	Havana, Cuba
Coordenadas	23°08'37.4"N 82°19'55.3"W
Operador portuário	Caribbean Drydock Company
Nome do projeto	Floating Dock Size II Huarun Dadong Shipyards
Investimento	US\$ 34 milhões
Financiamento	Export-Import Bank of China
Empreiteira chinesa	China National Machinery Import and Export Corporation
Estágio da obra	Início em 2017, entregue em 2019
Relação diplomática	1960
Nova Rota da Seda	-
Uso militar	-

Fonte: XINHUANET, 2019.

Figura 22 – Cuba: estaleiro do porto de Havana



A



B

Fonte: Google earth, 2020 e XINHUANET, 2019.

Os investimentos em infraestrutura de portos da China em Cuba justificam-se pela proximidade política e aumento do intercâmbio econômico entre os dois países, que garante a China, nos casos dos portos, presença em duas cidades cubanas com localização estratégica no Caribe, Havana e Santiago de Cuba. No oriente cubano, o porto de Santiago está

justamente ao lado de uma base militar dos EUA, a Base Naval de Guantánamo, um enclave no território cubano desde o início do século XX e que cumpre a função de monitoramento do mar do Caribe e, em especial, do trânsito da rota marítima que utiliza a passagem de Barlavento em direção a costa leste estadunidense. Havana, por sua vez, está no estreito da Flórida, no ponto de estrangulamento da rota marítima de acesso ao golfo do México.

A reativação da indústria naval dos estaleiros da capital cubana pode favorecer a constituição de um centro de manutenção e reparação de navios em um ponto de intenso tráfego marítimo. Mesmo que Cuba não possua embarcações de grande porte, como os New-Panamax, a sua indústria naval local pode servir de apoio para os navios das empresas comerciais de navegação internacional, principalmente da chinesa COSCO, e ainda gerar ganhos econômicos tão necessários para dinamizar a economia da ilha. Da mesma forma, especula-se a respeito da possibilidade da China constituir uma base de operações em Cuba para oferecer cruzeiros marítimos turísticos, no qual a COSCO poderá se utilizar do porto de Santiago de Cuba e oferecer itinerários a Bahamas, Jamaica, Haiti, República Dominicana e outros destinos insulares (PERELLÓ CABRERA, 2017).

2.3.4 Honduras

No golfo de Honduras, uma extensão do mar do Caribe, está a cidade de Puerto Cortés, que abriga um importante porto da América Central, o maior de Honduras, responsável por movimentar 81% das cargas do país (COCATRAM, 2019). O porto de Puerto Cortés, considerado de médio porte, atualmente é administrado pela empresa privada Operadora Portuaria Centroamericana (OPC), subsidiária da International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), liderada pelo bilionário filipino-espanhol Enrique K. Razon Jr, detentor majoritário das ações da companhia, uma das grandes operadoras portuária do mundo.

O porto da cidade de Puerto Cortés é relevante pela localização nas proximidades da rota marítima que segue em direção ao canal de Yucatán e principalmente por servir como um centro logístico de distribuição para os demais países da América Central, como Guatemala, El Salvador e Nicarágua. Em movimento de TEU, o porto de Puerto Cortés é ocupa a 24ª posição na ALC, com volume de carga semelhante ao do porto brasileiro de Rio Grande, 23ª da lista, e bem superior, por exemplo, ao porto de SUAPE, no Recife, o 33º (CEPAL, 2019).

Em fevereiro de 2013, a OPC obteve a concessão do governo hondurenho para administrar o porto de Puerto Cortés por 30 anos e, desde então, trabalha para modernizá-lo e ampliar sua capacidade de carga movimentada, com o objetivo de transformá-lo no maior centro logístico da América Central. Ao vencer a licitação, a OPC apresentou o projeto do Terminal de Contêineres e Cargas Gerais de 1.100 metros de cais para contêineres e 400 metros de cais para carga geral, 14 metros de dragagem (profundidade), 62,2 hectares de superfície total, nove guindastes de navio para terra, tudo com o intuito de aumentar a capacidade de 650 mil para aproximadamente 1,8 milhão de TEU ao ano. Em setembro de 2018, a fase I de expansão de porto foi inaugurada, obra de US\$ 145 milhões executada pela construtora chinesa CHEC (Tabela 14), que representou a instalação de duas gruas para navios de grande porte (New-Panamax), as primeiras da região, e a ampliação em 50% a capacidade do porto (Figura 23). Depois da obra, Cortés tornou-se o único porto dos países da América Central denominados CA-4 (Nicarágua, Honduras, El Salvador e Belize) capacitado a oferecer este tipo de serviço para navios maiores e modernos, sem nenhum tipo de restrição (ICTSI, 2019).

Tabela 14 – Honduras: porto de Puerto Cortés

Localização	Puerto Cortés, Honduras
Coordenadas	15°50'21.2"N 87°56'27.7"W
Operador portuário	Operadora Portuaria Centroamericana (OPC/ICTSI)
Nome do projeto	Container and General Cargo Terminal of Puerto Cortés (Phase I)
Investimento	US\$ 145 milhões
Financiamento	International Container Terminal Services
Empreiteira chinesa	China Harbor Engineering Company
Estágio da obra	Início em 2017, concluída em 2018
Relação diplomática	Não
Nova Rota da Seda	-
Uso militar	Base Aérea de Soto Cano (EUA) a 240 km

Fontes: BLIVAS; KOLESKI, 2018 e ICTSI, 2019.

Figura 23 – Honduras: porto de Puerto Cortés

Fonte: ICTSI, 2019.

Na América Central, Honduras representa um país estratégico para os EUA, o que justifica os laços políticos e militares entre ambos. No início dos anos 1980, os EUA instalaram uma base militar permanente em território hondurenho, a Base Aérea de Soto Cano, visando constituir uma força militar para dar suporte às operações de manutenção da segurança e controle da Zona do Canal do Panamá e ainda conter o avanço do movimento comunista na região. No passado, militares estadunidenses da Soto Cano, por exemplo, treinaram forças governamentais de El Salvador para combater a Frente Farabundo Martí de Libertação Nacional (FMLN) e, de modo semelhante, apoiaram os contrarrevolucionários na missão de desestabilizar o governo da Frente Sandinista de Libertação Nacional (FSLN) na Nicarágua.

A Base de Soto Cano atualmente abriga a Joint Task Force Bravo (JTF), unidade militar que junto com outras duas forças tarefas, a Joint Task Force Guantanamo (Cuba) e Joint Interagency Task Force South (Flórida, EUA), atuam subordinadas ao USSOUTHCOM. Diferente do passado, o objetivo agora não está mais associado à ameaça comunista e nem ao treinamento de membros dos serviços estrangeiros, o foco, neste início de século, segundo o livro que conta a história da base, editado pelo próprio Comando Sul, é a defesa dos interesses dos EUA e o monitoramento da “presença de investimentos e interesses estatais externos na região” (DOWNEY, 2020).

A proximidade com os EUA talvez justifique o porquê de Honduras integrar o grupo dos dezessete países que, em detrimento de Pequim, mantêm relações com Taipei. Entretanto, ainda que China e Honduras não possuam relações diplomáticas, a articulação dos chineses com o grupo empresarial ICTSI permitiu, por exemplo, que a construtora CHEC ganhasse o

contrato de uma obra privada no maior porto do país centro-americano. A OPC, responsável pela administração do porto de Puerto Cortés, pertence a ICTSI, a 13ª maior operadora portuária no mundo em volume de TEU (Tabela 2, Capítulo 2), que, por sua vez, gerencia o Yantai International Container Terminal, no porto de Yantai, na China.

Além disso, a ICTSI compra serviços e equipamentos de engenharia para os seus terminais espalhados pelo mundo de empresas chinesas, como a CHEC, a China Railway Engineering Corporation (CRECG) e a ZPMC. A construtora CHEC está presente em obras dos portos da ICTSI nas Filipinas, Honduras e México. Inclusive, as modernas gruas instaladas na obra de ampliação coordenada pela CHEC no porto de Puerto Cortés foram adquiridas junto a ZPMC (XINHUANET, 2018). Segundo o jornal chinês China Daily, os terminais portuários gerenciados pela ICTSI realizam “um forte comércio com a China à luz da Nova Rota da Seda” (CHINA DAILY, 2019).

2.3.5 Trinidad e Tobago

Trinidad e Tobago situa-se no sul do Caribe, no delta do rio Orinoco, distante a apenas 12 km da costa da Venezuela. A área total do arquipélago é de 5.128 km², sendo que a ilha de Trinidad tem 4.830 km² e Tobago, 298 km². Sua população é de 1,3 milhão de habitantes (WORLD BANK, 2018). Foi colônia espanhola até 1802, quando passou para o domínio inglês.

No século XIX, os colonizadores britânicos incentivaram a migração de trabalhadores indianos para substituir a mão de obra escrava nas lavouras de cana-de-açúcar e, em razão disso, os grupos étnicos predominantes no país são os afrodescendentes (43%) e indianos (35%). Em 1962, Trinidad e Tobago conquistou a sua independência e, em 1975, a descoberta de petróleo mudou a sua dinâmica econômica, ao abrigar grandes empresas estrangeiras do setor, como a Shell e a Texaco, e o país se tornou o principal fornecedor de combustíveis fósseis para o Caribe. Nos anos 2000, a descoberta de grandes jazidas nas suas águas territoriais o transformou no detentor da maior reserva de gás natural das Américas (ALONSO, 2006).

Durante a Segunda Guerra Mundial, os EUA negociaram com o Reino Unido um acordo para estabelecer bases militares (naval e aérea) no oceano Atlântico em troca de cinquenta navios de guerra contratorpedeiro, conforme mencionado no Capítulo 1. Diante da

complementariedade de interesses, os britânicos necessitavam proteger suas linhas marítimas de comunicação e os EUA ampliar sua defesa offshore, em 2 de setembro de 1940, Roosevelt e Churchill firmaram o “Acordo dos Contratorpedeiros em Troca de Bases”, pelo qual o governo britânico concedeu ao exército e à marinha dos EUA direitos de base sobre posses britânicas nas Américas e, em contrapartida, os estadunidenses entregaram aos britânicos 50 destróieres. O acordo garantiu aos EUA “todos os direitos, poder e autoridade necessária para estabelecer, operar e defender” os territórios onde foram estabelecidas as bases, consolidando uma forte linha de defesa no exterior (SUTPHEN, 1967).

Os militares estadunidenses projetaram, como estratégia, o plano de defesa do Hemisfério Ocidental em geral e o território dos EUA em particular, articulando uma linha de defesa que incluía a proteção do Canal do Panamá. Por consequência, os EUA instalaram uma base militar na península de Chaguaramas, a oeste de Port of Spain, em Trinidad e Tobago. A base de Chaguaramas, em funcionamento até 1967, tinha por objetivo controlar o sudeste do Caribe e a costa norte da América do Sul e evitar o uso do território de Trinidad e Tobago por tropas inimigas. Além disso, em eventual necessidade de defesa do continente sul-americano, ela garantiria o apoio operacional para o movimento de forças militares (SUTPHEN, 1967).

Em 1974, China e Trinidad e Tobago estabeleceram relações diplomáticas e, desde então, os dois países mantêm laços amistosos. Em 2013, quando esteve em Trinidad e Tobago, Xi Jinping tornou-se o primeiro presidente chinês a visitar um país caribenho de língua inglesa. Em entrevista para a imprensa local, Xi destacou os laços entre as duas nações e o fortalecimento da cooperação:

Trinidad e Tobago se tornou um dos nossos parceiros mais importantes no Caribe de língua inglesa. Nossos dois países têm conduzido cooperação proveitosa em infraestrutura, minerais, finanças, telecomunicações, saúde pública e outras áreas, o que contribuiu para o desenvolvimento econômico e social de ambos os países e o bem-estar dos nossos povos. (...) Trinidad e Tobago é o maior produtor de petróleo e gás na região do Caribe. Com forte complementaridade e tremendo potencial, a cooperação bilateral no campo da energia pode muito bem tornar-se um novo ponto de crescimento na parceria China-Trinidad e Tobago. Governos, instituições financeiras e empresas dos dois países podem avançar com mais exploração da cooperação energética sob novas formas e em maior escala. (MFAPRC, 2013, tradução nossa).³⁷

37 No original: “Trinidad and Tobago has become one of our most important partners in the English-speaking Caribbean. Our two countries have conducted fruitful cooperation in infrastructure, minerals, finance, telecommunications, public health and other areas, which contributed to economic and social development of both countries and the well-being of both peoples. (...) Trinidad and Tobago is a major oil and gas producer in the Caribbean region. With strong complementarity and tremendous potential, bilateral cooperation in the energy field may very well become a new growth point in China-Trinidad and Tobago partnership. Governments, financial institutions and enterprises from the two countries can go ahead with more exploration of energy

Depois da visita de Xi Jinping, os dois países fortaleceram seus laços políticos e econômicos, com o desenvolvimento de vários projetos e investimentos chineses em Trinidad e Tobago. Os chineses possuem participação na construção da National Academy for the Performing Arts (NAPA) em Port of Spain, no hospital infantil Couva, no hospital Arima, na rodovia Solomon Hochoy e no campus sul da universidade West Indies at Debe. Nessas obras, as construtoras chinesas Shanghai Construction Group (SCG), China Railway Construction Corporation (CRCC) e China Jiangsu International estiveram presentes. Trinidad e Tobago também foi o primeiro país da região a comprar um navio militar construído e financiado pela China (OOSTERVELD; WILMS; KERTYSOVA, 2019). No setor de energia, a China Investment Corporation (CIC), um fundo soberano chinês, adquiriu uma participação de 10% na Atlantic LNG, empresa produtora de gás natural liquefeito, investindo US\$ 850 milhões. A China instalou ainda uma sede do Instituto Confúcio na universidade de West Indies Saint Augustine (ELLIS, 2019).

Em maio de 2018, Trinidad e Tobago assinou com a China um MoU aderindo aos princípios da NRS. De acordo com o governo caribenho, a aproximação resultou em dois projetos importantes para o desenvolvimento da economia local: o “Phoenix Park Industrial Estate” e o “La Brea Dry Dock Project”.

O “Phoenix Park”, investimento de US\$ 104 milhões, financiados pelo CHEXIM, é um parque industrial gerenciado pela Evolving TecKnologies and Development Company (eTeck), empresa pública criada pelo Ministério de Indústria e Comércio de Trinidad e Tobago, e que será construído pela Beijing Construction Engineering Group. Os planos do governo é atrair empresas para se instalarem no parque industrial, situado em Point Lisas, na região central de Trinidad, destacando as possibilidades de conexão com os mercados local e regional e o acesso à indústria petroquímica de Trinidad e Tobago (GRTT, 2018).

O “La Brea Dry Dock Project” surgiu oficialmente quando o Primeiro-Ministro de Trinidad e Tobago, Keith Rowley, e o seu homólogo chinês, Li Keqiang, firmaram um acordo em setembro de 2018, no qual a National Infrastructure Development Corporation (NIDCO), empresa estatal de Trinidad, e a construtora chinesa CHEC comprometem-se a construir, no prazo de três anos, um empreendimento portuário na cidade de La Brea, investimento de US\$ 500 milhões.

cooperation in new forms and on a larger scale.” (MFAPRC, 2013).

Tabela 15 – Trinidad e Tobago: porto de La Brea

Localização	La Brea, golfo de Perea, Trinidad e Tobago
Coordenadas	10°14'48.2"N 61°36'34.6"W
Operador portuário	National Infrastructure Development Corporation
Nome do projeto	La Brea Dry Dock Project
Investimento	US\$ 500 milhões
Financiamento	30% próprios da construtora CHEC
Empreiteira chinesa	China Harbor Engineering Company
Estágio da obra	Não iniciou até o momento
Relação diplomática	1974
Nova Rota da Seda	2018
Uso militar	Antiga Base de Chaguaramas (EUA) a 25 milhas náuticas (47 km)

Fontes: BLIVAS; KOLESKI, 2018 e ICTSI, 2019.

No porto de La Brea está previsto a construção de um terminal de contêineres e de transferência a granel para empresas de transporte, uma doca seca e um terminal de reparação de navios (Figura 24). Este projeto possui uma grande diferença em relação aos contratos firmados entre a China e os governos locais na região do Grande Caribe. Em Trinidad e Tobago, a empresa CHEC, além de executar a obra, é sócia do empreendimento, com aplicação de recursos próprios da ordem de 30%, além de facilitar o acesso a linhas de crédito de instituições financeiras chinesas. Alguns analistas acreditam que o aporte de capital próprio por parte da construtora CHEC pode significar o envolvimento de outras empresas estatais chinesas, como a COSCO, gigante do setor de transporte marítimo e administração de portos (ELLIS, 2019).

Figura 24 – Trinidad e Tobago: porto de La Brea

Fonte: NIDCO, 2019.

O La Brea consiste na construção de um porto de doca seca, no golfo de Perea, para oferecer os serviços de engenharia naval exigidos pelos navios comerciais, em especial, as grandes embarcações modelo New-Panamax. Estima-se que, por ano, 31.000 navios atravessem o Canal do Panamá fazendo a rota entre a costa leste da América do Sul e a costa do Pacífico dos EUA ou entre a costa oeste da América do Sul e a costa atlântica dos EUA e Europa, passando a 25 milhas náuticas de Trinidad e Tobago.

Segundo os entusiastas do porto de La Brea, no futuro, o trânsito de embarcações poderá ser ainda maior, considerando a ampliação do Canal do Panamá e o aumento do comércio internacional. Diante desse cenário, os investidores do La Brea trabalham com um aumento na demanda por estaleiros na região do Caribe que estejam capacitados a realizar a manutenção e reparação dos navios. O porto é projetado para gerar aproximadamente US\$ 500 milhões de dólares anualmente para economia de Trinidad e Tobago, produzindo um acréscimo de até 2,4% ao valor anual do PIB, desenvolvendo a indústria de construção naval nas proximidades e atividades de suporte às atividades do estaleiro (NIDCO, 2019).

CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Conforme demonstrou-se no capítulo, as rotas marítimas do mar do Caribe são estratégicas porque nesta região estão concentradas a passagem primária do Canal do Panamá e pontos de estrangulamento de SLOCs, como o estreito da Flórida, o canal de Yucatán, a passagem de Barlavento e a passagem de Mona. Apesar da enorme distância geográfica, verificou-se que as rotas marítimas da região são estratégicas para China em função do crescimento do comércio mundial, sobretudo no que se refere à concentração dos fluxos de transporte marítimo de bens, conforme demonstrado na tabela 3, onde fica evidente a predominância do volume de tráfego entre a Ásia e a costa leste da América do Norte.

A importância estratégica da passagem primária no Caribe é o fator mais relevante pelo qual se explica a aproximação da China com o Panamá, onde está localizado o Canal do Panamá, por onde trafega esse grande fluxo do comércio mundial. No porto de Ilha de Margarita, está situado o investimento de maior relevância, pois além de estar previsto para ser o maior e mais moderno do Canal do Panamá, expõe a elaboração de um modelo mais complexo do que o verificado nas passagens secundárias, no qual, além da presença das empresas chinesas de engenharia e construção, no caso a CCCC, lidera o projeto a

Landbridge, operadora portuária que venceu a licitação e, através de um fundo financeiro, obteve a concessão para administrar o porto. O caso do porto de Ilha de Margarita representa o exemplo mais completo da participação da China nos investimentos em infraestrutura portuária no Caribe, onde não somente as empresas chinesas atuam na modernização das estruturas como também aparecem operadoras e financiadoras do projeto. Esse investimento ocorre concomitantemente com a expansão das empresas operadoras portuárias chinesas para a ALC, como o caso do Brasil e Peru citados no Capítulo 1.

Outro ponto que se constatou na análise dos investimentos portuários refere-se à articulação entre o financiamento concedido pelo CHEXIM e a internacionalização de grandes empresas de engenharia e construção, como a CCCC e a CHEC. O caso do porto de La Brea, em Trinidad Tobago traz ainda uma peculiaridade, tendo-se em vista que a construtora responsável pela obra é sócia do próprio empreendimento.

Por fim, fica evidente o empenho da China em desenvolver o aprofundamento dos investimentos e parcerias estratégicas em conformidade com o seu projeto mais ambicioso no século atual, a NRS. Dos seis países pesquisados, três já assinaram MoU, Antígua e Barbuda, Panamá e Trinidad e Tobago, aderindo aos princípios da NRS. No caso de Honduras, apesar da inexistência de relações diplomáticas com a China, não houve o impedimento da participação da construtora chinesa no maior porto do país centro-americano, articulada a partir das relações empresariais da CHEC e a ICTSI.

Em relação aos demais países analisados na seção 2.3, constata-se que os benefícios de curto e médio prazo para o capital e o Estado chinês verifica-se a partir da internacionalização das empresas de engenharia e construção e da diversificação de rotas comerciais e pontos de armazenamento. Por outro lado, os demais projetos não são extraordinários do ponto de vista financeiro e comercial, diante dos valores investidos e tamanho da economia dos países em questão. O valor geopolítico e estratégico de longo prazo será analisado no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 3 – IMPLICAÇÕES DA PRESENÇA DA CHINA NO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE PORTOS NO GRANDE CARIBE

O presente capítulo tem por objetivo analisar as motivações e vantagens obtidas pela China na participação nos investimentos em infraestrutura de portos no Caribe e contrastar com denúncias proclamadas por agentes políticos e “think-tanks” estadunidenses de que os projetos desenvolvidos na região com presença de capital chinês significariam uma tentativa de interferência de longo prazo ou tentativa de moldar o mundo de acordo com “seus interesses autoritários”. O foco desta dissertação está em descrever e analisar os investimentos chineses no Caribe. No entanto, a despeito deste não ser nosso objetivo primordial, em função da limitação de tempo e de escopo de uma dissertação de mestrado, deixamos aqui algumas pistas para pesquisas futuras sobre quais as implicações para o poder relativo dos EUA na região decorrentes da presença marítima chinesa no Caribe.

A seção 3.1 traz uma revisão bibliográfica baseada em autores da geopolítica e da história estadunidense que trouxeram reflexões pertinentes em sua obra à respeito da relevância estratégica do Grande Caribe para a consolidação do Estado e perpetuação de sua influência hegemônica nas Américas. Argumenta-se que na ALC encontra-se o foco da sua estratégia de segurança e defesa desde sua consolidação como nação independente.

Na seção 3.2 busca-se retratar a visão do governo central dos EUA em relação à participação das empresas chinesas nas reformas dos portos no Caribe através da revisão de declarações de Casa Branca e do alto escalão estadunidense e, sobretudo, dos relatórios da USCC, comissão estabelecida pelo Congresso em 2002 com a atribuição de monitorar, investigar e relatar anualmente sobre as implicações de segurança nacional decorrentes das relações bilaterais entre os dois países. Em seguida, verifica-se se existem evidências de uso dual como cooperação e exercícios militares marítimos entre a China e os países analisados na pesquisa.

Por fim, a seção 3.3 apresenta as prováveis motivações e benefícios de curto e médio prazo para a inserção na China nos projetos em infraestrutura de portos no Caribe. Baseando-se nos objetivos da NRS e dos últimos planos quinquenais da China, verifica-se que os investimentos em infraestrutura portuária na região condizem com o incentivo a setores estratégicos, como logística e transporte marítimo, e o fomento à internacionalização de

determinadas empresas e também dos bancos de desenvolvimento da China, conforme projetado pelo governo chinês.

3.1 A CHINA NO MEDITERRÂNEO AMERICANO

A análise dos objetivos estratégicos da presença chinesa no setor de infraestrutura de portos do Grande Caribe envolve a discussão das razões que tornam a região relevante sob o ponto de vista geopolítico. Considerando a trajetória histórica de formação do poder americano, no qual o mar do Caribe integra a sua zona de segurança, torna-se imprescindível averiguar a relação e o lugar ocupado pelo Caribe frente aos interesses dos EUA, país líder do sistema interestatal e poder incontestado no Hemisfério Ocidental.

De acordo com o cientista político Atilio Borón (2014), professor da Universidade Buenos Aires, a ALC é a região mais importante para defesa dos interesses estratégicos estadunidenses, tendo em vista dois fundamentos principais: i) a visão geopolítica, predominante nos EUA desde a metade do século XIX, que considera os países ao sul do rio Bravo como integrantes da ilha formada pelo continente americano, que se opõe e disputa o domínio do mundo frente a massa terrestre eurasiática; e ii) os recursos naturais abundantes no continente, sobretudo na América do Sul. Borón discorda daqueles que depreciam a importância da região no tabuleiro geopolítico mundial. Borón se contrapõe aos analistas que consideram o Oriente Médio, rico em petróleo, como região prioritária da política externa dos EUA, seguida da Europa, pela relação política e comercial, do Extremo Oriente, por abrigar China, Coreias e Japão, da Ásia Central, região com reservas de gás e petróleo, e, somente em último lugar, da África e ALC.

Para Borón, essa abordagem, explicitada muitas vezes pelo discurso oficial dos EUA, representa uma falácia da história diplomática, porque a ALC foi justamente a destinatária da primeira doutrina da política externa dos EUA, a Doutrina Monroe. Além disso, a ALC recebeu prioridade na aplicação da Doutrina Truman que visava conter a expansão da URSS, inclusive com a celebração de um tratado de solidariedade e defesa mútua frente a qualquer agressão por parte de uma potência externa a um país da América, o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (1947). Na visão do autor, a ALC representa para os EUA a região mais importante do planeta, tendo inclusive recebido uma divisão das forças armadas, o

Comando Sul, ainda em 1963, duas décadas antes da constituição do CENTCOM, responsável pelo Oriente Médio, Egito e Ásia Central.

Desde o período pós-independência e durante a consolidação da república, a estratégia geopolítica sobre o continente americano ocupou o centro do debate da política externa estadunidense. O país estava consciente do quanto, em termos de segurança, ainda era vulnerável no sistema internacional e da necessidade que se impunha da resolução de questões diplomáticas com países europeus detentores de colônias nos limites do seu território (VISENTINI; PEREIRA, 2012). É dentro desse contexto que, em 1823, o presidente James Monroe (1817-1825), em mensagem encaminhada ao Congresso, afirma que os continentes americanos “em virtude da condição livre e independente que adquiriram e conservam, não podem mais ser considerados, no futuro, como suscetíveis de colonização por nenhuma potência europeia”³⁸. Da mensagem presidencial, extraiu-se a Doutrina Monroe que enunciava a abrangência da esfera de influência estadunidense pelo Hemisfério Ocidental e que passou a moldar as políticas externas de todo presidente desde então (RENEHAN JR, 2007).

A Doutrina Monroe constituiu, no primeiro momento, apenas uma declaração política direcionada às grandes potências europeias, considerando que, naquela época, os EUA não gozavam de uma capacidade para sustentar suas posições internacionalmente. Entretanto, a situação muda no final do século XIX, quando os EUA já acumulavam poder suficiente para assumir plenamente a responsabilidade militar ao impedir, em 1895, a invasão da Venezuela pela Inglaterra e Alemanha, destinada a cobrar dívidas, e fazer valer os termos da Doutrina Monroe. Na sequência, desta vez contra a Espanha, os EUA “saíram da ‘da toca’ ao declarar e vencer a Guerra Hispano-Americana e conquistar – pelo Tratado de Paris de 1898 – Cuba, Guam, Porto Rico e Filipinas, começando uma escalada colonial” (FIORI, 2007, p. 77).

No início do século XX, a política externa dos EUA, principalmente durante o governo do presidente Theodore Roosevelt (1901-1909), sofreu influência das ideias do almirante Alfred Thayer Mahan, que apresentou uma reflexão sobre o poder marítimo, discutida no Capítulo 1, pela qual demonstra, dentre outros aspectos, a influência da situação geográfica de uma nação para constituição do seu poder marítimo e de que forma o seu país, os EUA, poderia adotar a sua proposta geoestratégia para se tornar uma potência marítima. Na

38 De acordo com a Constituição dos EUA, periodicamente o presidente deve fornecer ao Congresso informações sobre o Estado da União. Cumprindo esse dever, em 2 de dezembro de 1823, James Monroe encaminhou mensagem na qual afirmava que “that the American continents, by the free and independent condition which they have assumed and maintain, are henceforth not to be considered as subjects for future colonization by any European powers” (RENEHAN JR, 2007, p. 6).

visão de Mahan, geograficamente os EUA formavam uma ilha, situada entre a Europa e a Ásia e, depois de ter consolidado as suas fronteiras terrestres e tornado-se um Estado-continente, deveria despertar a sua vocação marítima.

Dentre os exemplos de análise trazidos por Mahan, está a comparação da importância comercial e militar do mar Mediterrâneo, que historicamente foi objeto de sucessivas disputas pelo seu domínio entre as nações, com o que representava o mar do Caribe aos interesses estratégicos dos EUA. Mahan defendia a abertura do Canal do Panamá e prenunciava as transformações dela decorrentes:

o Mar do Caribe mudaria completamente de aspecto, **convertendo-se de um ponto final de viagem, e um local exclusivo para tráfego local, ou no máximo um ponto de transbordo de uma viagem imperfeita e descontínua, para uma das grandes rotas comerciais do mundo, ao longo do qual haveria um grande movimento comercial que aproximaria nossa costa dos interesses de outras grandes nações europeias.** Com isso, nossas costas presenciariam espetáculos e movimentos nunca vistos antes, e não seria mais tão fácil para nós como no passado permanecermos separados das complicações internacionais. **A posição dos Estados Unidos, em relação a esta rota, seria análoga à da Inglaterra em relação ao Canal da Mancha e também análoga a que ocupam as nações mediterrâneas em relação ao Canal de Suez.** (MAHAN, 1987, p. 18, tradução e grifo nosso).³⁹

Mahan alertava que somente o domínio e supremacia por parte dos EUA no mar do Caribe garantiriam as vantagens proporcionadas pelo posicionamento em face das grandes rotas de navegação, o fácil acesso aos oceanos e pelo controle dos canais, estreitos e principais zonas marítimas que comunicavam com a costa do golfo do México, onde estavam o sul do Missisipi e Nova Orleans. Dessa forma, os EUA deveriam obter no mar do Caribe “bases adequadas para servir de centros de operações acidentais ou secundárias, as quais, por suas vantagens naturais, suscetibilidade à defesa e proximidade com a passagem estratégica central” facilitariam que as esquadras permanecessem perto do teatro de operações de guerra e de qualquer inimigo que se acercasse (MAHAN, 1987, p. 18). Estes portos avançados, controlados pelos EUA, assegurariam uma comunicação mútua com o continente, protegendo assim a entrada e saída do rio Missisipi, principal via de transporte fluvial.

Luis Fernando Ayerbe, no livro “Estados Unidos e América Latina”, descreve a abordagem de Mahan como uma combinação da noção de Destino Manifesto que inspirou a

39 No original: “the Caribbean will be changed from a terminus, and place of local traffic, or at best a broken and imperfect line of travel, as it now is, into one of the great highways of the world. Along this path a great commerce will travel, bringing the interests of the other great nations, the European nations, close along our shores, as they have never been before. With this it will not be so easy as heretofore to stand aloof from international complications. The position of the United States with reference to this route will resemble that of England to the Channel, and of the Mediterranean countries to the Suez route.” (MAHAN, 1987, p. 18).

expansão territorial na primeira metade do século XIX, “centrada na ideia de missão civilizadora dos povos anglo-saxões, com uma visão estratégica que considera o poderio naval e o controle dos mares como os principais atributos do *status* de grande potência” (AYERBE, 2002, p. 52).

Seguindo os preceitos de Mahan, durante a guerra Hispano-Americana, os EUA invadiram Porto Rico, anexando a ilha ao seu território e constituindo sua primeira colônia formal no Caribe. Lá instalaram sua primeira base naval no Caribe, na cidade de San Juan, no início de 1900, e no território de Culebra, na costa leste de Porto Rico, estruturaram um centro de controle da atividade militar na região. Em 1912, a Base Naval de Guantánamo, em Cuba, situada no centro do mar do Caribe, superou Porto Rico e assumiu a função de principal instalação naval. Para completar o sistema de defesa, no ano de 1917, os EUA compram da Dinamarca o território das Ilhas Virgens, onde instalam outra base para uso militar (GARCÍA MUÑIZ, 1991).

O historiador francês Pierre Chaunu, no livro “A América e as Américas”, situa o domínio de Filipinas, Cuba e Porto Rico por parte dos EUA como um “pequeno fragmento das ambições americanas” que integravam um projeto mais ambicioso de domínio da América Central diretamente e da América Latina a longo prazo (CHAUNU, 1969, p. 293).

Durante a Segunda Guerra Mundial, visando manter a região sob controle absoluto e buscando prevenir qualquer investida alemã sobre ilhas ou territórios que pudesse ameaçar sua soberania no continente, no Canal do Panamá ou ainda atacar linhas marítimas comerciais ou militares, os EUA ocuparam militarmente completamente a região do Caribe. Primeiro, ampliaram as bases militares já instaladas em Cuba, Porto Rico e Ilhas Virgens e, depois, negociaram com a Inglaterra a construção de novas bases nos territórios britânicos na Guiana Inglesa, Trinidad e Tobago, Santa Lúcia, Antígua, Jamaica, Bahamas, Bermudas e na ilha de Terra Nova, que atualmente integra o território canadense (GARCÍA MUÑIZ, 1991).

As palavras do presidente William Howard Taft (1909-1913), proferidas em 5 de junho de 1912, dias depois da invasão estadunidense à Nicarágua, não deixam dúvidas das pretensões da potência, então, em ascensão:

Não está longe o dia em que três bandeiras de estrelas e barras vão assinalar em três pontos equidistantes a extensão de nosso território: uma no Polo Norte, outra no Canal do Panamá e a terceira no Polo Sul. Todo o hemisfério, de fato, será nosso,

como, em virtude da nossa superioridade racial, já é nosso moralmente.” (SELSER, 2001, p. 229, tradução nossa).⁴⁰

O geoestrategista Nicholas John Spykman, que foi professor na Universidade de Yale e primeiro diretor do “Yale Institute of International Studies”, considerado por muitos como o pai da “escola geopolítica norte-americana”, em razão da sua contribuição ao pensamento estratégico estadunidense, formulou importante contribuição teórica abordando a relação entre o espaço e a expansão do poder. No seu livro “America’s Strategy in World Politics”, publicado em 1942, defendia que, em um sistema internacional anárquico, a política externa de um país deveria aumentar ou, pelo menos, preservar a sua posição relativa de poder. Para tanto, a geografia seria fundamental para enfrentar os problemas estratégicos de ordem política e militar.

O território de um estado é a base a partir da qual ele opera em tempos de guerra e a posição estratégica que ocupa durante o armistício temporário chamado paz. A geografia é o fator mais fundamental na política externa dos estados porque é o mais permanente. (SPYKMAN, 1942, p. 41, tradução nossa).⁴¹

Spykman (1942) descrevia o Hemisfério Ocidental como um território insular cercado pelos oceanos Atlântico, Pacífico e Ártico, cuja grande massa terrestre estava dividida em dois continentes, a América do Norte e a América do Sul, separados por um mediterrâneo americano. Na sua concepção, os EUA ostentavam uma posição única no mundo, ao ser constituído como uma grande massa territorial de dimensões continentais, com frente para dois oceanos e acesso direto as mais importantes artérias do comércio mundial. O país estava entre a Europa Ocidental e o Leste Asiático, as zonas econômica, política e militar mais relevantes do mundo.

Spykman observou que, para defesa dos seus interesses estratégicos, a supremacia dos EUA não poderia ser questionada no “Mediterrâneo Americano”, região que proporcionava o trânsito entre a América do Norte e do Sul e entre o Atlântico e Pacífico. A área estratégica do mediterrâneo americano descrita por Spykman coincide com o conceito de Grande Caribe utilizado nesta dissertação, ao incluir o golfo do México e o Caribe, composto por um litoral

40 No original: “No está lejano el día en que tres banderas de estrellas y barras señalen en tres sitios equidistantes la extensión de nuestro territorio: una en el Polo Norte, otra en el Canal de Panamá y la tercera en el Polo Sur. Todo el hemisferio será nuestro de hecho, como, en virtud de nuestra superioridad de raza, ya es nuestro moralmente.” (SELSER, 2001, p. 229).

41 No original: “The territory of a state is the base from which it operates in time of war and the strategic position which it occupies during the temporary armistice called peace. Geography is the most fundamental factor in the foreign policy of states because it is the most permanent.” (SPYKMAN, 1942, p. 41).

continental – no qual estão México, América Central, Colômbia, Venezuela – e uma borda oriental de ilhas, que se estendem de Trinidad e Tobago até a ponta da Flórida. Ele descreve como os EUA construíram a sua supremacia na região, dominando o Canal do Panamá, o estreito da Flórida, a passagem de Barlavento, a passagem de Mona, a passagem de Anegada e o golfo de Paria, completando o controle dos EUA sobre o Caribe e tornando “as águas azuis entre Nova Orleans e Trinidad um mar verdadeiramente fechado” (SPYKMAN, 1942, p. 84).

No esquema estratégico de defesa descrito por Spykman, a construção do Canal do Panamá e a instituição da Zona do Canal representaram para os EUA o controle do centro do Hemisfério Ocidental, das rotas costeiras interoceânicas e das linhas de comunicação entre o Atlântico e Pacífico, concentrando forças navais nos dois oceanos e garantindo uma posição defensiva adequada. O controle do Canal do Panamá, embora extremamente importante, por si só, não garantiria o domínio estratégico do mediterrâneo americano. Desse modo, na visão do estrategista, os EUA deveriam se preocupar com a América Central, as Pequenas e Grandes Antilhas.

Nas Grandes Antilhas, a anexação de Cuba, pela sua proximidade com o continente e potencial de controle do estreito da Flórida, desejada por muitos presidentes dos EUA, nunca se concretizou e, por isso, o estreito foi controlado e defendido a partir das posições de Pensacola e de Key West, no continente. As passagens de Barlavento e Mona, as “duas entradas mais importantes do norte no mar do Caribe” foram controladas pelos EUA depois da vitória na Guerra Hispano-Americana, com a constituição da Base Naval em Guantánamo em Cuba (1903), para patrulhar a passagem de Barlavento, e o domínio sobre o território de Porto Rico, anexado em 1898, controlando a passagem de Mona (SPYKMAN, 1942).

O círculo de defesa idealizado por Spykman se completava com a proteção da passagem de Anegada, em St. Thomas, nas Ilhas Virgens, que seria defendida pelas estações de operações estadunidenses que existiam, à época, em Santa Lúcia e Antígua e Barbuda.

No Golfo de Paria, entre Venezuela e Trinidad, que controla a importante passagem entre esta ilha e Tobago e entradas alternativas do leste e também “permite a extensão das operações de observação aérea ao longo da costa sul-americana e para o mar por mais mil milhas além das abordagens ao Canal do Panamá”, Spykman destacava sua importância e necessidade de defesa por Trinidad possuir recursos naturais e estar próxima das regiões produtoras de petróleo da Venezuela e das refinarias nas ilhas holandesas Aruba e Curaçao (SPYKMAN, 1942, p. 433).

Comparando o esquema proposto por Spykman, que segue inclusive atual na estratégia de defesa dos EUA, com os investimentos chineses em infraestrutura de portos no Grande Caribe, observa-se uma correspondência entre as regiões estratégicas do mar do Caribe e aquelas áreas para as quais a China direcionou seus investimentos. Na Figura 25, estão representados, na América Central, o Canal do Panamá com os investimentos da Landbridge, bem como o porto de Puerto Cortés, em Honduras, ampliado pela construtora CHEC, país no qual ainda hoje os EUA mantêm a Base Aérea de Soto Cano. As investidas chinesas em Cuba, em especial no porto de Havana, no estaleiro de reparação de navios e a instalação da construtora CCCC no porto de Mariel, estão no estreito da Flórida, protegido pelos EUA desde Key West e de Pensacola, no continente. Nas Bahamas, o porto de Ábaco Norte, obra executada pela CHEC, está nas proximidades da base de testes submarinos dos EUA (AUTECH). Na passagem de Barlavento, o porto de Santiago, modernizado pela CCCC, fica ao lado da Base Naval dos EUA em Guantánamo. E, por fim, Trinidad e Tobago e Antígua e Barbuda, onde a China mantém investimentos nos portos de La Brea e Saint John's, respectivamente, estão na zona de defesa a cargo das unidades militares dos EUA em Porto Rico e Ilhas Virgens, responsáveis pela defesa das passagens de Mona e Anegada.

Figura 25 – Atuais bases militares dos EUA e portos com investimentos chineses no Grande Caribe.

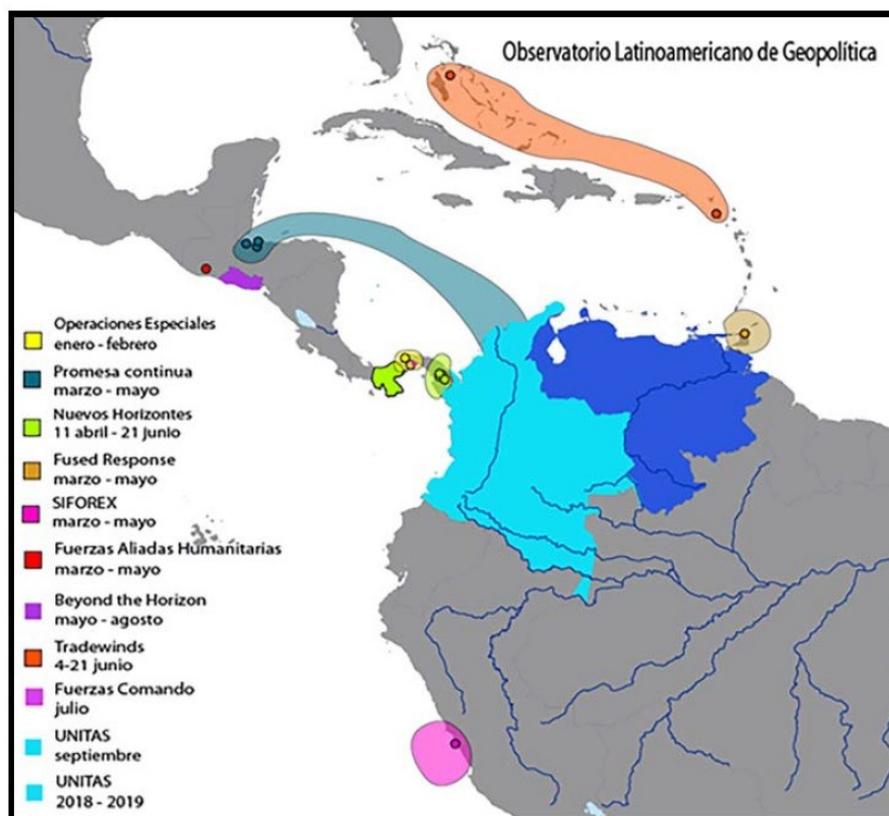


Fonte: Elaboração do autor com Google Maps.

Diante do valor estratégico da ALC para os interesses de defesa e segurança dos EUA, o Departamento de Defesa, através do Comando Sul, realiza e articula diversas modalidades de exercícios militares com os países da região. Os pesquisadores do Observatório Latino-americano de Geopolítica (OLAG), da Universidade Nacional Autônoma do México (UNAM), Ana Esther Ceceña e David Barrios Rodriguez (2018) abordam a situação do continente americano desde a perspectiva geopolítica e descrevem as operações militares ocorridas durante o ano de 2018. Eles identificam um cerco à Venezuela, com forte presença militar dos EUA no Caribe e na Costa Amazônica, e descrevem os exercícios como componentes de uma política estadunidense que busca a indução da submissão regional e a reconstrução da disciplina hegemônica no continente.

O estudo do OLAG descreve que a operação “Panamax” simulou operações de alto risco em contextos urbanos e cenários de intervenção diante de uma possível sabotagem no Canal do Panamá nos meses de janeiro e fevereiro de 2018. Depois, o exercício “Continuing Promise” promoveu a cooperação de assistência médica, odontológica e consultoria veterinária em Honduras e Guatemala entre março e maio. A “Fused Response”, no mês de abril, simulou o enfrentamento de desastres naturais e situações de ameaças transnacionais em Trinidad e Tobago. A operação “Nuevos Horizontes” executou manobras de defesa na fronteira panamenha com a Colômbia entre abril e junho. O “Silent Forces Exercise”, em abril, realizou exercícios marítimos de guerra antisubmarina em Callao, no Peru. A operação “Tradewinds”, realizada em junho, promoveu exercícios para contenção de ameaças de segurança e resposta em caso de desastres nas Bahamas e em São Cristóvão e Nevis. A operação “Unitas” executou manobras navais no caribe colombiano em setembro e a “Unitas Amphibious”, um exercício naval ampliado, realizado ao longo de 2018 e 2019, com a participação dos países da América do Sul, dentre eles o Brasil. A “Southern Partnership Station”, executada ao longo do segundo semestre do ano de 2018, entre agosto e outubro, promoveu um intercâmbio de forças armadas e segurança por parte do EUA com Colômbia, Trinidad e Tobago, Honduras, El Salvador e Panamá (CECEÑA; BARRIOS RODRÍGUEZ, 2018).

Figura 26 – Exercícios militares das Forças Armadas dos EUA na região amazônica caribenha (2018)



Fonte: CECEÑA; BARRIOS RODRÍGUEZ, 2018.

De acordo com Craig S. Faller, comandante do Comando Sul, as operações e exercícios militares conjuntos, como a “Unitas” e “Panamax”, oferecem a oportunidade para testar novos recursos de combate e simular a interoperacionalidade dos EUA com as forças aliadas e parceiras. Craig destacou ainda o “Tradewinds”, exercício focado no Caribe, e afirmou que os EUA estão preparando na região “as bases para uma força-tarefa combinada que pode combater uma série de ameaças e permitir operações de controle e negação do mar” (USSOUTHCOM, 2020).

Fiori e Nozaki (2020), destacam que os EUA estão intensificando suas atividades navais no Atlântico e no mar do Caribe, inclusive realizando manobras de cooperação entre navios de guerra e navios cargueiros, com simulação de transporte de material bélico. Eles observam que esse tipo de exercício não se realizava desde o fim da Guerra Fria e associam a intensa movimentação no mar do Caribe ao monitorando de embarcações venezuelanas e iranianas, e a tentativa de aumentar a pressão contra o governo de Nicolás Maduro.

A importância do Caribe para defesa dos EUA está evidente nas formulações defendidas pelos grandes estrategistas geopolíticos Mahan e Spykman. Da mesma forma, os exercícios militares descritos por Ceceña e Barrios Rodríguez e a posição defendida pelo comandante do Comando Sul reforçam a posição de Borón de que a ALC se constitui na região mais importante aos interesses estratégicos estadunidenses. É evidente que os exercícios e manobras militares dos EUA são permanentes no Caribe, mas as atividades navais na região se intensificaram, sobretudo depois da reativação, em 2008, da IV Frota da Marinha dos EUA (FIORI; NOZAKI, 2020).

Na seção seguinte será investigada a influência da China nesse processo de aumento da movimentação militar por parte dos EUA no Caribe. Será discutido a respeito do eventual uso militar dos portos construídos sob influência chinesa, apontando se a estratégia da China restringe-se a interesses econômicos, como afirmam o discurso das autoridades de Pequim, ou se possui relação com o fortalecimento do poder marítimo e inserção na região, considerada a zona de segurança dos EUA.

3.2 USO DUAL DA INFRAESTRUTURA DE PORTOS SOB INFLUÊNCIA CHINESA NO CARIBE

A presente seção analisará se a infraestrutura de portos sob influência chinesa nos países do Grande Caribe pode ser utilizadas de forma dual, ou seja, para fins comerciais e militares. Sob o ponto de vista dos EUA, a influência chinesa no setor de infraestrutura de portos representaria uma ameaça porque não se tratam de investimentos apenas de ordem comercial e econômica, mas da estruturação de bases que podem ser transformadas e utilizadas pela China para fins militares no futuro, sem que se caracterizarem “base militares” propriamente ditas. Segundo essa visão difundida por Washington, a China vem promovendo a iniciativa global da NRS, construindo portos em pontos estratégicos, aumentando a cooperação militar e exportando suas tecnologias de censura e vigilância para os países que estão cooperando nos marcos da iniciativa (USCC, 2019).

Os relatórios da USCC afirmam que, nos últimos anos, a estratégia militar da China evoluiu no sentido de buscar a projeção de força em mares distantes. Para os integrantes da Comissão, Pequim está expandindo sua presença militar dentro e fora do Indo-Pacífico e

construindo uma rede de pontos estratégicos no exterior, através de bases militares e portos comerciais que podem apoiar operações militares.

Uma vez focada na defesa territorial, a estratégia militar da China evoluiu nos últimos anos para abranger um conceito que os estrategistas do PLA chamam de “defesa avançada”, o que criaria maior profundidade estratégica estendendo o perímetro defensivo da China o mais longe possível de suas próprias margens. **A China está desenvolvendo os principais recursos necessários para a projeção de força centrada em uma sofisticada marinha de águas azuis que a liderança naval chinesa planeja usar para combater a Marinha dos EUA nos mares distantes.** (USCC, 2019, p. 12, tradução e grifo nosso).⁴²

Thorne e Spevack (2017) analisaram os conceitos da NRS presentes nos documentos e discursos das autoridades chinesas e investigaram 15 projetos de investimentos de portos na região do Índico e do Pacífico, aprofundando o caso dos investimentos chineses nos portos de Gwadar, no Paquistão, Hambantota, no Sri Lanka, e Koh Kong, no Camboja. Eles concluíram que, observando as características dos projetos e o comportamento das empresas chinesas envolvidas, diferente do discurso oficial, os investimentos não estão orientados pelo princípio do desenvolvimento “ganha-ganha”, mas por objetivos geopolíticos, tendo em vista que os portos e infraestruturas industriais associadas podem contribuir para criar Estados alinhados politicamente e potenciais pontos de apoio estratégico, nos quais a China considere desenvolver centros de logística para suporte a eventual presença militar.

As características estratégicas das seis dimensões analíticas exibidas nos investimentos da China no Pacífico – localização estratégica, modelo de desenvolvimento de uso dual, presença notável do Partido Comunista, controle financeiro significativo, transparência limitada e benefícios desiguais, e vários exemplos marcantes de não lucratividade – sugerem que Pequim está buscando ativamente alavancar a capacidade geopolítica nos seus projetos portuários. (THORNE; SPEVACK, 2017, p. 65, tradução nossa).⁴³

A Estratégia de Defesa Nacional dos EUA, documento que identifica os interesses nacionais de segurança que devem ser protegidos e formas possíveis de minimizar eventuais

42 No original: “Once focused on territorial defense, China’s military strategy has evolved in recent years to encompass a concept PLA strategists refer to as “forward defense”, which would create greater strategic depth by extending China’s defensive perimeter as far as possible from its own shores. China is developing key capabilities necessary for force projection centered on a sophisticated blue-water navy that Chinese naval leadership plans to use to combat the U.S. Navy in the far seas.” (USCC, 2019).

43 No original: “The strategic characteristics of six analytical dimensions that are exhibited across China’s Indo-Pacific investments – having strategic location, a dual-use development model, notable Communist Party presence, significant financial control, limited transparency and unequal benefits, and several marked examples of unprofitability – suggest that Beijing is actively seeking to leverage the geopolitical capacity of its port projects.” (THORNE; SPEVACK, 2017).

riscos e ameaças, contextualiza essa expansão chinesa no Indo-Pacífico e alerta para influência danosa que ela representaria. Washington identifica o ressurgimento da competição estratégica de longo prazo, no qual “poderes revisionistas” ameaçam a prosperidade e segurança dos EUA. O documento afirma que, de modo “cada vez mais claro”, China e Rússia “querem moldar um mundo consistente com seu modelo autoritário – ganhando autoridade de veto sobre as decisões econômicas, diplomáticas e de segurança de outras nações” (USDOD, 2019b).

No mesmo sentido, a Estratégia de Segurança Nacional dos EUA, editada dois anos antes da Estratégia de Defesa, já descrevia um mundo competitivo no qual o poder, a influência e os interesses dos EUA estão sendo desafiados por China e Rússia na esfera política, econômica e militar. Quando aborda, em específico, o Hemisfério Ocidental, afirma que a “China procura atrair a região para sua órbita por meio de investimentos e empréstimos liderados pelo Estado” e que tanto “a China quanto a Rússia apoiam a ditadura na Venezuela e buscam expandir as ligações militares e a venda de armas em toda a região”. Segundo Washington, essa conjuntura de ameaça externa produz um interesse comum dentre os “estados democráticos do hemisfério” para enfrentar as ameaças às suas soberanias e que, portanto, deve ser combatida e limitada a “influência maligna das forças não-hemisféricas” (USWH, 2017a, p. 51).

Na mesma orientação, a Estratégia do Comando Sul dos EUA⁴⁴ descreve as ações militares para enfrentar as ameaças na ALC e anuncia, como ambiente estratégico da região, o seguinte cenário:

China e Rússia querem moldar um mundo de acordo com seus modelos autoritários e estão enfraquecendo os princípios da democracia, soberania, direitos humanos e Estado de direito. A China emprega sua influência econômica predatória, a Rússia espalha a desinformação para semear discórdia e o Irã exportou o seu terrorismo apoiado pelo Estado para este hemisfério. Cuba, Venezuela e Nicarágua – encorajados pelo apoio da China e da Rússia – desestabilizam ainda mais o hemisfério e ameaçam a governabilidade democrática. (USSOUTHCOM, 2019a, grifo nosso).

Desse modo, o Comando Sul dos EUA se propõe a garantir que “o hemisfério seja estável e seguro, marcado pela redução do tráfico de drogas, migração ilegal, crimes violentos, corrupção e influência dos Estados malignos” (USSOUTHCOM, 2019a).

⁴⁴ As forças armadas dos EUA possuem 12 comandos de combate unificados vinculados ao Departamento de Defesa: África, Central, Cibernético, Europeu, Norte, Indo-Pacífico, Sul, Operações Especiais, Estratégico, Transporte. O Comando Sul dos EUA (USSOUTHCOM, em inglês) é responsável pela segurança da região da América Central e do Sul e do Caribe.

Tabela 16 – Declarações de Craig S. Faller, comandante do Comando Sul, perante o Senado dos EUA

Tema	Declaração
China nos portos do Hemisfério Ocidental	“Na frente marítima, a China aumentou significativamente seu posicionamento naval na região, aumentando em 70% o número de escalas em portos regionais nos últimos cinco anos. Atualmente, as empresas chinesas têm mais de 50 projetos portuários ativos no hemisfério, e os investimentos planejados mais que dobrarão a quantidade de portos em que a China estará presente. No futuro, a China poderá usar seu controle de portos de águas profundas no Hemisfério Ocidental para apoiar as missões militares globais.” ⁴⁵
China no Canal do Panamá	“Particularmente preocupante é o esforço da China ao cortejar o Panamá e exercer controle sobre a infraestrutura chave associada ao Canal do Panamá. A empresa Hutchison Whampoa, com sede em Hong Kong, opera portos nas duas extremidades do Canal do Panamá, e o governo chinês investiu agressivamente nos sistemas de infraestrutura, segurança e telecomunicações do Panamá. A China concluiu recentemente três projetos de infraestrutura avaliados em US\$ 1 bilhão e está programada para concluir mais cinco projetos este ano, no valor de mais de US\$ 2,5 bilhões.” ⁴⁶
Canal do Panamá e as rotas marítimas	“a região [América Latina e Caribe] abriga aproximadamente 25% de todas as exportações dos EUA e abriga infraestrutura global essencial, como o Canal do Panamá, rotas marítimas e portos de águas profundas que fornecem acesso aos oceanos Atlântico e Pacífico.” ⁴⁷
Ameaça aos interesses dos EUA	“25 dos 31 países da região abrigam projetos de infraestrutura chineses. O mais preocupante é que certos investimentos têm valor estratégico para usos militares futuros. O investimento chinês em numerosos portos de águas profundas e infraestrutura em ambos os lados do Canal do Panamá poderia permitir que as forças armadas chinesas ameaçassem rotas marítimas vitais para o comércio global e o movimento das forças dos EUA.” ⁴⁸
Importância da ALC	“Não existe outra região da qual dependemos mais para prosperidade e segurança e com a qual estamos mais estreitamente ligados por laços familiares, comerciais e de proximidade geográfica do que a América Latina e o Caribe.” ⁴⁹

Fonte: USSOUTHCOM, 2019b e USSOUTHCOM, 2020.

45 No original: “On the maritime front, China has significantly increased its naval deployments to the region, increasing its regional port calls by 70% over the last five years. Chinese companies currently have over 50 active port projects in the hemisphere, and planned investments will more than double the amount of ports where China has a presence. In the future, China could use its control of deep water ports in the Western Hemisphere to support global military deployments.” (USSOUTHCOM, 2019b).

46 No original: “Particularly concerning is China’s effort to court Panama and exert control over key infrastructure associated with the Panama Canal. Hong Kong-based company Hutchison Whampoa operates ports on either end of the Panama Canal, and the Chinese government has aggressively invested in Panama’s infrastructure, security, and telecommunications systems. China recently completed three infrastructure projects valued at \$1 billion, and is slated to complete five more projects this year worth over \$2.5 billion.” (USSOUTHCOM, 2019b).

47 No original: “the region is home to ~25% of all U.S. exports and key global infrastructure like the Panama Canal, sea lanes, and deep water ports that provide access to both the Atlantic and Pacific Oceans.” (USSOUTHCOM, 2020).

48 No original: “25 out of 31 countries in the region host Chinese infrastructure projects. Most concerning, certain investments have strategic value for future military uses. Chinese investment in numerous deep water ports and infrastructure on both sides of the Panama Canal could enable the Chinese military to threaten sea lanes vital to global commerce and the movement of U.S. forces.” (USSOUTHCOM, 2020).

49 No original: “There is no other region we depend upon more for our prosperity and security, and with which we are more closely tied through bonds of family, trade, and geographic proximity, than Latin America and the Caribbean.” (USSOUTHCOM, 2020).

O almirante Craig S. Faller declarou perante o Senado dos EUA que a China representa uma “ameaça significativa a longo prazo” e que, embora os problemas militares sejam mais graves na região do Indo-Pacífico, os chineses penetraram silenciosamente no Hemisfério Ocidental, atingindo um nível de influência sem precedentes. De acordo com Craig, agora, a China “está dentro de nossa própria vizinhança, procurando substituir os Estados Unidos como principal parceiro e enfraquecer o compromisso de nossos aliados na região com o Estado de direito e a democracia” (USSOUTHCOM, 2019b).

Na visão de Regueiro Bello (2019), esses posicionamentos da política externa dos EUA, cujo recrudescimento contra a China e Rússia aumentou no governo de Donald Trump, lembram os tempos de Ronald Reagan (1981-1989), além de remeter explicitamente à essência da Doutrina Monroe, ao referir-se às supostas ameaças extra-hemisféricas. Enquanto Reagan ocupava-se em conter o avanço soviético e do comunismo, a administração Trump combate a suposta ameaça russa e chinesa.

O próprio Vice-presidente dos EUA Mike Pence, em visita ao Panamá, defendeu uma interpretação do lema da campanha eleitoral da Trump, “America First”, remissiva ao “América para os americanos” da Doutrina Monroe:

Eu trago saudações do 45º Presidente dos Estados Unidos da América e de um grande defensor da relação EUA-Panamá – o presidente Donald Trump. E estou aqui hoje, em nome do Presidente, porque o Hemisfério Ocidental e nosso grande aliado aqui no Panamá são uma prioridade essencial para nossa administração. **Sob o presidente Donald Trump, os Estados Unidos sempre colocam a segurança e a prosperidade da América em primeiro lugar. Mas, como espero que nossa presença aqui hoje demonstre, a America First não significa a América sozinha. Hoje, como em épocas passadas, os interesses dos Estados Unidos e da América Latina estão entrelaçados,** nossa segurança e prosperidade aumentarão em conjunto, e nossos futuros estarão para sempre conectados. (USWH, 2017b, tradução e grifo nosso).⁵⁰

Mike Pompeo, secretário de Estado dos EUA, também em visita ao Panamá, no mês de outubro de 2018, manifestou-se explicitamente contra os investimentos chineses e alertou que “as empresas estatais aparecem de uma maneira que claramente não é transparente, claramente não é orientada pelo mercado, e é projetada não para beneficiar o povo do

50 No original: “I bring greetings from the 45th President of the United States of America, and a great supporter of the U.S.-Panamanian relationship – President Donald Trump. And I’m here today on the President’s behalf because the Western Hemisphere and our great ally here in Panama are a key priority for our administration. Under President Donald Trump, the United States will always put the security and prosperity of America first. But as I hope our presence here today demonstrates, America First does not mean America alone. Today, as in ages past, the interests of the United States and Latin America are intertwined, our security and prosperity will rise in tandem, and our futures are forever linked.” (USWH, 2017b).

Panamá, mas sim o governo chinês” (USEP, 2018). Em abril do ano seguinte, ao realizar um giro por quatro países pela América Latina, Pompeo afirmou, em visita diplomática ao Chile, que China e Rússia “estão aparecendo na nossa porta, mas quando entram na nossa casa, conhecemos as armadilhas da dívida. Eles usarão armadilhas da dívida, desconsiderarão as regras e espalharão a desordem em sua casa” (USEC, 2019).

O Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS, em inglês), organização fundada durante a Guerra Fria (1962) e dedicada a pesquisar meios de sustentação da proeminência e prosperidade dos EUA no mundo, produziu o estudo “The Future of Latin America and Caribbean in the Context of the Rise of China”. De autoria de Robert Evans Ellis (2018), pesquisador e professor do Strategic Studies Institute da US Army War College, o trabalho projeta cenários possíveis para ALC no ano de 2050, depois de transcorrido o centenário da Revolução comunista, e indica possíveis desdobramentos decorrentes da influência da China na região.

No plano econômico, Ellis trabalha com a projeção estimada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) que aponta o PIB chinês de US\$ 54,4 trilhões em 2050, distante dos 32 trilhões projetados para os EUA. Desse modo, prevê que as empresas chinesas crescerão em tamanho e sofisticação, controlando parte substancial da produção global, decidindo onde o valor agregado será realizado, superando assim empresas europeias e estadunidenses. Bancos e fundos chineses se tornarão pilares fundamentais do sistema financeiro global e o renminbi será uma das três principais moedas do mundo, lastreando muitos contratos na ALC.

Ellis estima que, em 2050, o número de países reconhecendo Taiwan será zero, de modo que a China irá incrementar o uso de instrumentos financeiros e talvez militar para resolver essa questão. No cenário extremo, caso o conflito China-Taiwan resulte em um conflito global, países aliados na ALC podem ser obrigados a permitir que a PLAN use seus portos, bases aéreas ou outras facilidades para reabastecimento, coordenação de operações contra os EUA. Cuba, Venezuela e Bolívia podem garantir à China acesso a pontos estratégicos em seus territórios, o que também pode incluir os novos aliados como El Salvador e Nicarágua. Ellis registra que os investimentos chineses em estradas, ferrovias, portos e outros projetos de infraestrutura, junto com a assinatura de tratados de livre comércio e a criação de um sistema financeiro e jurídico, representam os marcos da relação da China com os parceiros na região.

No estudo, o pesquisador projeta que as companhias chinesas serão as principais investidoras e operadoras de complexos portuários chaves na ALC, articulando inclusive empresas chinesas de construção, de ferrovias, de estradas e de transporte marítimo. Argumenta que, sendo proprietária da maioria dos portos e dos sistemas de transporte, a China controlará as rotas marítimas de transporte entre a ALC e a Ásia e o valor agregado nas cadeias dos bens transportados. A China aumentará a construção de portos e obras de infraestrutura, através de suas instituições financeiras para governos locais ou por meio de investimentos privados. Ellis projeta que o aumento do volume do comércio trans-Pacífico permitirá a construção da quarta eclusa do Canal do Panamá e ainda a construção do canal interoceânico na Nicarágua. Aposta que o estabelecimento de relações diplomáticas entre China e Nicarágua, em conjunto com a intensificação do trânsito entre o Atlântico e o Pacífico, criarão as condições para a construção do novo canal. Por fim, assevera que, assim como acontece hoje em Djibouti, Paquistão e Tanzânia e outros países, a China estimulará investimentos em portos comerciais e aeroportos em países estrategicamente selecionados para assegurar acordos de acesso para visitas e apoios as suas forças militares, sem necessariamente chamar as instalações de “base militar”.

Diante de tal cenário, alguns autores defendem que os “investimentos em infraestrutura de portos da China no mar do Caribe não podem ser analisados apenas como simples projetos de aplicação financeira do capital chinês” (COLE, 2016). Desde a privatização dos portos do Panamá, com os investimentos da Hutchison, de Hong Kong, aumentaram a participação e o envolvimento da China na região, de modo que alguns analistas acreditam que, para além dos ganhos econômicos, existam objetivos estratégicos da ascensão do país asiático na ALC.

Kane (2016) investigou de que forma o fortalecimento do poder marítimo da China está inserido na sua estratégia de longo prazo de competir com os EUA. Segundo ele, a marinha chinesa pode se tornar forte o suficiente a ponto de desafiar a marinha estadunidense (US Navy), inclusive na ALC. Ao descrever os desafios chineses em cada região do mundo, afirma que, no Panamá, os portos administrados por empresas chinesas podem servir ao serviço de inteligência chinês para monitorar a região ou até mesmo realizar atividades secretas com explosivos, visando sabotar a via interoceânica e prejudicar os interesses dos EUA. Na visão de Kane, os chineses estariam interessados em preparar um cenário de longo

prazo, no qual a PLAN poderá se utilizar de bases no Hemisfério Ocidental para atacar pontos estratégicos, como o Canal do Panamá.

No entanto, as atividades da China com os países do Grande Caribe nos quais estão sediados os investimentos em infraestrutura portuária abordados no Capítulo 2 – Antígua e Barbuda, Bahamas, Cuba, Honduras, Panamá, Trinidad e Tobago – até o presente momento, sob o ponto de vista militar, são incipientes. Parece pouco provável que, no curto prazo, a China se utilize das instalações portuárias que possui influência por ter financiado, mediante a concessão de empréstimos, ou construído, pela participação de suas empresas de engenharia, ou até mesmo aquelas em que é gestora portuária ou usuária dos portos através das suas companhias de navegação, diretamente para fins militares.

No momento, dentro da seara militar, destacam-se visitas militares de alto nível e intercâmbio profissional e técnico entre a China e os países do Grande Caribe. As autoridades militares de Antígua e Barbuda e das Bahamas visitaram a China e participaram do Fórum de Altos Funcionários da Defesa dos países do Caribe e do Pacífico Sul e o Ministro de Defesa da China, Wei Fenghe, ao comentar os resultados do encontro, manifestou a intenção da China de aumentar o intercâmbio e a cooperação militar com os países do Caribe no âmbito da NRS (CHINA MILITARY, 2019). Semelhante situação acontece entre as forças militares de Cuba e China, com a realização de visitar oficiais entre instituições militares, embora alguns autores afirmem que a China teria inclusive instalado um sistema de vigilância nas antigas bases soviética em Lourdes, Bejucal e Santiago de Cuba (ELLIS, 2011), mas essas especulações não foram confirmadas até o momento. Em relação a Honduras, não existe cooperação militar até porque o país não possui relação diplomática formal com a China. Em relação ao Panamá, existem apenas suposições sobre as pretensões futuras da China de se utilizar dos portos da Hutchison e Landbridge, nada de concreto até o presente.

Dos países analisados nesta dissertação, Bahamas e Trinidad e Tobago representam exemplos em que a cooperação militar com a China avançou no campo dos armamentos e equipamentos militares. A Royal Bahamas Defence Force recebeu a doação chinesa de US\$ 1,2 milhão destinados à compra de equipamento militar (BRN, 2020). Trinidad e Tobago firmou acordo para comprar uma embarcação de patrulha marítima de longo alcance, facilitada por empréstimos chineses. Neste caso, pela primeira vez, desde o final da Guerra Fria, realizou-se a venda de um equipamento militar não ocidental a um país do Caribe. A necessidade do acordo foi amplamente discutida na mídia local de Trinidad, pois o governo do

país caribenho já havia encomendado um pacote de embarcações para as suas forças de defesa, fornecidas pela empresa holandesa Damen Shipyards (OOSTERVELD; WILMS; KERTYSOVA, 2019).

No estágio atual das relações entre China e os países do Grande Caribe, a atividade mais ousada nos portos da região foram as visitas do navio-hospital Daishan Dao (Arca da Paz),⁵¹ utilizado pela marinha chinesa para oferecer suporte médico a combatentes durante a guerra, ou apoio para as tropas da PLAN estacionadas em regiões remotas em tempos de paz. Segundo o porta-voz do Ministério da Defesa da China, Coronel Wu Qian, desde que entrou em operação em dezembro de 2008, o navio já percorreu mais de 240.000 milhas náuticas em “Missões Harmoniosas”, visitando 43 países e prestando serviços médicos a mais de 230.000 pessoas (MNDPRC, 2019). Nessas missões, a tripulação do navio oferece tratamento médico à população dos países visitados, enquanto a PLAN estabelece uma cooperação com as unidades militares locais. Assim, além dos objetivos humanitários e do intercâmbio militar, as visitas e atividades contribuem para mostrar ao mundo uma imagem responsável e amigável da Marinha chinesa (D’HOOGHE, 2015).

Em duas oportunidades, o Arca da Paz esteve navegando pelo mar do Caribe. Na expedição de 2011, a primeira realizada para a região, viajou por 100 dias e esteve ancorado em Cuba, Costa Rica, Jamaica e Trinidad e Tobago. Na Missão Harmoniosa 2018, visitou dez países, incluindo Papua Nova Guiné, Vanuatu, Fiji, Tonga, Colômbia, Venezuela, Granada, Dominica, Antígua e Barbuda, República Dominicana e Equador, prestando serviços médicos humanitários, e ainda o Chile, nas atividades de comemoração dos 200 anos da Marinha chilena (PRC, 2019).

Entretanto, os chineses, buscando demonstrar que ao longo da sua história não foram expansionista, seguidamente recorrem ao exemplo das expedições marítimas de Zheng He, no período Ming, quando possuíam larga vantagem nos mares. Tanto na visão da China imperial ou na China comunista sob Mao Tsé-tung, a história do país “é pobre em exemplos de situações em que os chineses buscaram converter outros estados à cultura chinesa ou a submetê-los a um controle político direto.” Na China comunista, diferente dos soviéticos, não houve um engajamento para formação de Estados satélites na vizinhança e as intervenções militares se deram para assegurar direitos que os chineses julgavam históricos. Da mesma

51 O Arca da Paz é um navio modelo Type 920, de 580 pés (178 metros), com capacidade de carga de 14.000 toneladas, equipado com 300 leitos, 20 unidades de tratamento intensivo e 8 blocos para cirurgias. Foi construído pela Guangzhou Shipyard International Company Limited (GSI), empresa da indústria naval chinesa (D’HOOGHE, 2015).

forma, o poderoso Império Chinês pouco interveio nos assuntos internos de outros povos da região e “quase não se valeu de uma índole proselitista tão típica de outras nações com pretensões imperiais, como a França revolucionária, a Inglaterra vitoriana e os EUA e a URSS durante a Guerra Fria.” (LYRIO, 2010, p. 202-203).

Nos casos analisados nesta dissertação, não existem exemplos de que a China tenha interferido diretamente nos assuntos internos dos países em que ela investiu em infraestrutura de portos ou tenha imposto condicionantes políticos diretos para participação dos projetos. Da mesma forma, não se verifica qualquer movimento direto no campo militar no qual a China se utilize dos portos sob sua influência no mar do Caribe para desafiar o poder marítimo dos EUA na região.

A disparidade de força militar pode explicar o porquê da China não representar, neste momento, um desafio ao poder estadunidense no Caribe. Yan (2006) utiliza a analogia para evidenciar a disparidade de poder, ainda relevante, entre EUA e China. Segundo ele, durante o período da Guerra Fria, a disputa no mundo ocorria entre duas superpotências, pois EUA e URSS estavam no mesmo patamar de poder. Neste início de século, ainda que a ascensão chinesa seja relevante, sobretudo na campo econômico, o embate entre EUA e China representa a disputa entre uma superpotência com uma grande potência.

Segundo Regueiro Bello (2019), a presença da China na ALC não significa a intenção de confrontar ou substituir os EUA, mas a abertura de novos espaços em locais estratégicos para o país asiático, inclusive em áreas críticas como o Canal do Panamá. Regueiro Bello sustenta que a ALC está no centro da disputa geopolítica entre dois atores globais, China e EUA, e argumenta que a presença chinesa na região, sobretudo na segunda década do presente século, avança de modo gradual, mas de forma crescente. A China apresenta-se como parceiro comercial, investidor e financiador para região. Além disso, o intercâmbio chinês já não está limitado à esfera econômica, tendo incorporado os âmbitos político e cultural, como evidencia a constituição inclusive de uma interlocução própria com a região, através do Fórum China-CELAC. Por outro lado, sob o ponto de vista dos EUA, a presença de outras potências no continente, como China e Rússia, podem desafiar a sua posição privilegiada na ALC, região do mundo onde manter suas vantagens absolutas é fundamental para defesa da sua posição como poder global. Por consequência, esse embate geopolítico está cada vez mais evidente:

A extensão e o aprofundamento das relações da China com a América Latina e o Caribe acentuaram a desconfiança dos EUA, que interpreta a presença asiática como uma alteração da ordem regional favorável aos Estados Unidos, com o potencial de desequilibrar o terreno do jogo geopolítico na região. **Este medo existe há quase duas décadas, a peculiaridade do momento atual é que ele é apresentado de forma bruta e explícita.** (REGUEIRO BELLO, 2019, p. 85, tradução e grifo nosso).⁵²

Pan (2016) apresenta uma abordagem interessante relacionando Guanxi, Weiqi e o pensamento estratégico chinês. Segundo ele, o pensamento estratégico chinês seria relacional e melhor exemplificado no Weiqi, jogo de estratégia chinês de mais de 2000 anos, no qual quem controla uma parte maior do território tabuleiro vence a partida. Desse modo, a estratégia preferida pela China nas suas relações exteriores busca empregar vários meios para alcançar bons e estáveis Guanxis (uma forma de relacionamento social típica chinesa) com outros países, sem definir nenhum deles ou ser identificado por algum deles, como um inimigo.

Diferente do modo de pensar dos EUA, baseado no cálculo de custo-benefício de cada operação, o pensamento estratégico chinês é relacional, com o qual a China busca atingir benefícios a longo prazo. Assim, Pan explica que a China relaciona-se com os seus parceiros estratégicos na base da complementaridade, respeito e reciprocidade, diferente dos EUA que buscam aliados que compartilhem valores e interesses comuns, integrando coalizões de vontade e alianças militares.

A China, como um jogador de Weiqi, geralmente adota uma visão abrangente e de longo prazo de suas interações estratégicas com o mundo exterior, incluindo os EUA. E procura vantagem relativa em uma campanha prolongada. Não define seu oponente como um inimigo a ser eliminado. (PAN, 2016, p. 310, tradução nossa).⁵³

Neste sentido, os elementos trazidos pela visão de Pan contribuem para analisar a estratégia geopolítica da China. Pode-se interpretar a pretensão da China no Caribe como uma partida de Weiqi, no qual os espaços territoriais estratégicos do tabuleiro, no caso os portos e rotas marítimas, vão sendo ocupado sem travar batalhas decisivas e direta de curto prazo contra o inimigo. Desse modo, pode-se deduzir que a China, ao constituir uma rede de portos

52 No original: “La extensión y profundización de las relaciones de China con América Latina y Caribe han exacerbado la desconfianza estadounidense, quien interpreta la presencia asiática como una alteración del orden regional favorecedor de Estados Unidos, con potencial para desnivelar el terreno del juego geopolítico en el área. Este temor ha estado presente por casi dos décadas, la particularidad del momento actual es que se plantea de manera cruda y explícita.” (REGUEIRO BELLO, 2019, p. 85).

53 No original: “China as a Weiqi player usually takes a long-term and comprehensive view of its strategic interactions with the outside world including the US. It seeks relative advantage in a protracted campaign. It does not define its opponent as an enemy to be eliminated.” (PAN, 2016, p. 310).

no mar do Caribe busca construir, acumular e manter vantagens relativas sobre os demais países da região, incluindo os EUA, visando fortalecer seu poder em caso de futuras disputas políticas, econômicas e militares.

O fato da China não utilizar diretamente os portos para fins militares não significa que a estrutura não tenha valor militar para disputas geopolíticas futuras. O valor militar imediato é a presença de um ator extrarregional (China) no Hemisfério Ocidental, cujas empresas podem acumular conhecimento e coletar informações sobre a região. As empresas de engenharia e construção (CCCC, CHEC e CCECC), operadoras portuárias (Landbridge e Hutchinson) e companhias de navegação (COSCO), considerando a integração civil militar expressa nos documentos militares chineses e referida no Capítulo 1, podem acumular e compartilhar dados de inteligência sobre o espaço geográfico caribenho, como dimensões da plataforma marítima, intensidade de tráfego nas rotas marítimas, volume e tipo de mercadorias transportadas, finalidade do uso de cada porto, capacidade e modelo das embarcações, exercícios e manobras militares da marinha dos EUA e outras forças militares. Além disso, aos poucos, pode estar se consolidando pontos estratégicos integrantes de uma rede de apoio constituídas por portos de águas profundas para servir aos navios comerciais chineses e até mesmo a forças militares da PLAN. Portanto, a presença da China nos portos da região possui valor militar, ainda que a ameaça para segurança e defesa dos EUA esteja longe de representar o perigo iminente descrito pelos documentos e autoridades estadunidenses.

Enquanto eventuais resultados no campo militar ainda são projeções para o futuro, existem frutos de curto e médio prazo da participação de empresas chinesas no setor portuário caribenho que já são evidentes. Na próxima seção, serão apresentados e discutidos resultados mais imediatos dos investimentos chineses em portos do Grande Caribe como a internacionalização das companhias chinesas, a organização das redes logísticas na região e de transporte marítimo.

3.3 INTERNACIONALIZAÇÃO DE EMPRESAS CHINESAS, DOMÍNIO DE REDES LOGÍSTICAS E DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Na seção anterior, argumentou-se que, apesar de fundamentadas em pilares estruturais da geopolítica clássica estadunidense, os argumentos acerca da presença da China na

infraestrutura de portos do Caribe constituir uma ameaça direta à projeção e à influência dos EUA na região não possuem, no estágio atual ou nas próximas décadas, uma conexão tangível à realidade. Conforme se verifica na descrição dos projetos trazidas no segundo capítulo, a participação de empresas chinesas no setor é ainda muito limitada e incipiente em termos quantitativos e não existem evidências de que a presença das mesmas representaria uma ameaça direta à zona de segurança estadunidense.

Retomando-se a seção empírica da dissertação, onde são analisados os investimentos e a participação de empresas chinesas no setor portuário caribenho, observa-se, contudo, alguns frutos de curto a médio prazo dessa relação. Pode-se mencionar os seguintes aspectos que merecem atenção: i) a quota de mercado (“market share”, em inglês) e internacionalização das companhias chinesas, como as dos setores de construção e engenharia, operadoras portuárias, transporte marítimo, equipamentos pesados, assim como a participação dos bancos chineses; ii) organização das redes logísticas na região, de suprimentos e armazenamento, e participação crescente das empresas chinesas no setor de transporte marítimo.

3.3.1 Internacionalização das companhias e do capital chinês

Em um cenário global em constante transformação e na onda da Quarta Revolução Industrial, a China está passando por um processo de transição de uma economia baseada em exportação de manufaturas de menor valor agregado a uma orientada pela inovação tecnológica, acarretando uma sofisticação e reestruturação da sua pauta exportadora (NOGUEIRA, 2018). O papel das empresas estatais tornou-se ainda mais relevante nessas circunstâncias, pois são elas que tradicionalmente atuam como os principais agentes econômicos nas reformas impulsionadas pelo governo chinês. Desse modo, elas representam um instrumento do poder estatal e também a peça central da política industrial da China, recebendo expressivos subsídios governamentais e sendo protegidas da concorrência estrangeira (USCC, 2011).

Com a formação de uma nova divisão internacional do trabalho, a partir da desestruturação do fordismo e da fragmentação dos processos produtivos ao redor do globo, as economias nacionais se tornam parte de uma malha mundial integrada na produção de bens e serviços. Como parte essencial de uma etapa do seu modelo de desenvolvimento e de modo a se adaptar a essa realidade cada vez mais presente, a China adotou uma política “Go

Global”, a partir de 2000. A essência dessa política consiste em promover as operações no exterior do capital e de empresas chinesas por meio investimentos externos diretos (IED), com vistas a aumentar sua competitividade internacional (MING, 2014).

De acordo com o Relatório do 18º Congresso Nacional do PCCh, realizado em 2012, as empresas chinesas deveriam expandir a presença no exterior em um ritmo mais rápido, aprimorar suas operações no ambiente internacional e desenvolver várias empresas multinacionais de classe mundial. Neste processo, parte significativa dos investimentos chineses no exterior foram realizados por grandes estatais e serviram para garantir o acesso a recursos naturais, mercados e novas tecnologias (FAN; HOPE, 2014).

De modo a estimular essas operações, e para a irritação dos competidores estrangeiros que acusam a China de competição desleal, o governo chinês oferece uma série de incentivos financeiros e regulatórios para apoiar a expansão no exterior das suas empresas. As companhias têm acesso a empréstimos com juros abaixo das taxas de mercado, fundos especiais do governo, contribuição direta de capital e subsídios associados aos programas oficiais de ajuda. Além de fundos ministeriais, os bancos públicos chineses CDB e CHEXIM são os principais fornecedores de incentivos financeiros para a atuação das companhias no exterior (MING, 2014).

Com o passar do tempo, sobretudo nas últimas duas décadas, essa dinâmica sintetizada na relação entre Estado e capital tem se baseado no modelo de “grasp the large, release the small” para definir prioridades estratégicas na atuação global do capital chinês. O governo central manteve o controle sobre as maiores e mais importantes empresas estatais e concedeu aos governos locais a autoridade para reestruturar empresas estatais menores por meio de aquisições, vendas abertas, leasing, joint ventures, fusões ou falências (FAN; HOPE, 2014). Primeiro, o governo chinês promoveu a concentração de capital estatal nas indústrias estratégicas e pilares e especificou que empresas estatais deveriam desempenhar um papel de liderança nos principais setores (MING, 2014).

Em 2006, a Comissão de Supervisão e Administração de Ativos do Estado (SASAC, em inglês), agência responsável pelas SOEs chinesas e vinculada diretamente ao Conselho de Estado, reajustou a distribuição dos ativos estatais e dividiu as empresas estatais chinesas em três grupos: as indústrias estratégicas, as indústrias pilares e as indústrias normais.

As indústrias de defesa, geração e distribuição de energia, petróleo e petroquímica, telecomunicações, carvão, aviação e transporte marítimo foram declaradas indústrias chaves,

estratégicas, aquelas que, por razões de segurança nacional e interesses econômicos, deveriam permanecer sob controle absoluto do Estado. Na época, Li Rongrong, presidente SASAC, afirmou que “o capital do estado deve desempenhar um papel de liderança nesses setores, que são as artérias vitais da economia nacional e essenciais à segurança nacional” (ZHAO, 2006).

Na visão chinesa, as indústrias pilares – máquinas, automóveis, tecnologia da informação, construção, ferro, aço e metais não ferrosos – são aquelas que o Estado deve manter sob o seu controle, porque elas se articulam e têm vínculo com desenvolvimento econômico nacional. E ainda caberia ao Estado manter influência sobre as indústrias classificadas como normais: agricultura, farmacêutica, imobiliária, turismo, investimento, serviços profissionais, comércio em geral e manufatura em geral (ZHAO, 2006).

Tabela 17 – Indústrias estratégicas e indústrias pilares da China

Indústrias Estratégicas	Indústrias Pilares
1 Armamentos	1 Máquinas
2 Geração e Distribuição de Energia	2 Automóveis
3 Petróleo e Petroquímica	3 Tecnologia da Informação
4 Telecomunicações	4 Construção
5 Carvão	5 Ferro, Aço e metais não ferrosos
6 Aviação Civil	
7 Transporte Marítimo	

Fonte: ZHAO, 2006.

Os dados sugerem que as empresas estatais chinesas são essenciais não apenas para o mercado doméstico, mas também para o mercado global. A partir da década de 1990, o número de empresas estatais diminuiu em um balanço geral das duas décadas. No entanto, o total de ativos administrados por essas empresas aumentou em 11,39 vezes no mesmo período (LIN *et al*, 2020). Ao direcionar os recursos e a capacidade de gestão para setores prioritários, a economia chinesa tem aprimorado a mobilidade de recursos concentrados em indústrias intensivas em capital, que são consideradas essenciais para a manutenção do crescimento econômico no patamar atual, mas cujos investimentos requerem gestação longa, equipamentos importados e grandes investimentos que não podem ser alcançados apenas pelo mercado.

Qi e Kotz (2019) destacam a contribuição das SOE para economia e progresso técnico chinês. Eles argumentam que as empresas estatais contribuem para o crescimento a longo

prazo, pois atuam para garantir a estabilização do crescimento econômico em épocas de crise, realizando investimentos maciços, e que as SOE promovem progresso e inovação ao direcionarem recursos às áreas técnicas tradicionalmente mais arriscadas ao retorno dos investimentos.

Nos últimos anos, diante da expansão e crescimento das SOEs chinesas, é cada vez mais visível sua influência e participação na economia internacional. De acordo com a “Fortune Global 500”, lista das maiores corporações do mundo, elaborada com base na receita das empresas e publicada anualmente pela revista Fortune, 27 SOE integravam a relação em 2000, número que cresceu para 102 em 2017. No mesmo período, a quantidade de estatais chinesas na lista da Fortune disparou, saltou de 9 para 75 (LIN *et al*, 2020).

Figura 27 – SOEs na Fortune Global 500



Fonte: LIN *et al*, 2020.

Dentre os setores priorizados pela China, está o de engenharia e construção, no qual atualmente cinco companhias chinesas integram o ranking das 100 maiores do mundo, em termos de faturamento, entre elas a CCCC ocupando a 78ª posição (FORTUNE, 2020). Outra estatística, informada pelo Global Construction Review (GCR), revela que as empresas chinesas agora compõem 76 das 250 maiores empreiteiras do mundo (GCR, 2019).

Em 2019, as empreiteiras chinesas faturaram quase 120 bilhões de dólares somente fora do mercado doméstico, o que corresponde a um quarto de toda a receita internacional de

construção, de acordo com a revista ENR, que compila classificações de empresas de construção em todo o mundo. As empresas chinesas estão cada vez mais se envolvendo em contratos internacionais para projetos de engenharia. Atribui-se ao projeto da NRS o valor das receitas terem somado no mesmo ano três vezes o seu valor em 2009, somente dez anos de diferença, uma vez que o governo tem intensificado a participação em projetos de infraestrutura ao redor do mundo (GCR, 2019). Em 2017, a produção de valor agregado da indústria atingiu RMB 5,57 trilhões (US\$ 830 bilhões), em comparação com apenas RMB 13,9 bilhões (US\$ 2,07 bilhões) em 1978. Em 2018, o setor de construção chinês cresceu 4,5%, em relação a 3,5% em 2017. Apesar do crescimento em 2018, o ritmo geral de expansão do setor foi relativamente lento, em comparação com o crescimento de 11% observado na década anterior na indústria da construção (TCS, 2019).

No início de sua internacionalização, a indústria da construção optou por investir em mercados desenvolvidos e estáveis, sendo a Europa o principal destino dos investimentos chineses em construção, seguida pelos EUA sozinhos e, somente então a Ásia. Essa estatística mudou muito no decorrer dos anos posteriores, sobretudo a partir de 2008, quando dispararam os investimentos em infraestrutura na África, Oriente Médio, América Latina e, principalmente na Ásia, onde o valor quase dobrou em apenas três anos, enquanto na Europa e EUA os mesmos se mantêm estáveis (DASGUPTA, 2014).

Na América Latina, a participação de construtoras chinesas em projetos de infraestrutura é recente, tendo sua presença tornado-se notável somente a partir de 2010, quando crescem de forma extraordinária os investimentos totais na região. No caso dos portos do Grande Caribe, como evidenciado no Capítulo 2, é notória a evolução e presença das empresas de engenharia e construção chinesas, destacando-se o grupo econômico da China Communications Construction, do qual fazem parte as construtoras CCCC e CHEC, responsáveis pela maioria das obras (Tabela 18), cujos contratos foram impulsionados a partir da articulação política institucional da China com os países da região e financiamentos concedidos pelo CHEXIM aos projetos de infraestrutura.

Em 17 de julho de 2014, sob o lema “Igualdade e Benefício Mútuo, Cooperação Recíproca e Desenvolvimento Comum”, o Brasil sediou a Cúpula de Brasília de Líderes da China e de Países da América Latina e Caribe.⁵⁴ No encontro, o presidente Xi Jinping propôs a construção de um novo padrão de relação China-ALC e a declaração final anunciou o

⁵⁴ A II Cúpula da CELAC, realizada em Havana, Cuba, em janeiro de 2014, havia definido pela criação do espaço institucional entre a CELAC e a China, oficializado no encontro de Brasília.

“estabelecimento de uma parceria ampla de igualdade, benefício mútuo e desenvolvimento comum” e a inauguração oficial do Foro. O documento ainda destacou a importância da infraestrutura para conectividade dos países da ALC entre si e com a China, “para garantir a fluidez dos fluxos logísticos, facilitar o comércio e impulsionar o crescimento econômico” e a necessidade de “construir e modernizar infraestruturas, como ferrovias, estradas, portos, aeroportos e telecomunicações, e os esforços para fazer bom uso dos Empréstimos Especiais para a Infraestrutura Sino-Latino-Americana e Caribenha” (MRE, 2014).

A China comprometeu-se, no âmbito do Foro China-CELAC, a aumentar o comércio com a ALC e prometeu US\$ 20 bilhões em empréstimos para projetos de infraestrutura. É justamente a partir dessa época, como observado no Capítulo 2, que se intensifica a presença das construtoras chinesas CHEC e CCCC nos empreendimentos em infraestrutura de portos na região do Grande Caribe. Esses projetos ocorreram dentro de uma articulação mais ampla e marcada pela presença do setor bancário chinês, conforme observa-se a seguir.

Tabela 18 – China na infraestrutura de portos no Grande Caribe

País	MoU NRS	Valor US\$ Milhões	Financiamento	Construtora chinesa	Operadora portuária global	Situação da obra
Panamá Ilha Margarita	Sim	1,1 bi	Landbridge e Shanghai Gorgeous	CCCC	Landbridge	Em andamento
Panamá Terminal de Cruzeiros		165	CHEXIM	CHEC	-	Em andamento
Trinidad e Tobago Porto de La Brea	Sim	500	CHEC*	CHEC	-	Fase de projeto
Cuba Porto de Santiago de Cuba	-	125	CHEXIM	CCCC	-	Concluída
Cuba Porto de Havana		34	CHEXIM	-	-	Concluída
Honduras Porto de Puerto Cortés	-	145	ICTSI	CHEC	ICTSI	Concluída
Antígua e Barbuda Porto de Saint John's	Sim	90	CHEXIM	CCECC	-	Em andamento
Bahamas Porto de Ábaco Norte	-	49	CHEXIM	CHEC	-	Concluído

Fonte: BLIVAS; KOLESKI, 2018, ICTSI, 2019 e SEATRADE, 2013. * CHEC investidora de 30%, o restante do financiamento ainda está em aberto.

É relevante destacar que, na expansão da participação do capital chinês nos projetos de infraestrutura portuária na região do Caribe, ocorreu uma coordenação entre agentes públicos, empresas e concessão de crédito em boa parte dos investimentos estudados. É possível observar que, nesse “triângulo de ouro”, acontece ora o fornecimento de empréstimos para a viabilização das obras por bancos chineses, ora pelas próprias empresas que ficam encarregadas dos projetos.

No primeiro caso, as instituições financeiras fornecem às companhias financiamento barato para avançar nos projetos externos com mais facilidade que concorrentes estrangeiros. Na América Latina, o CDB e o CHEXIM forneceram mais de US\$ 140 bilhões em financiamento desde 2005. O financiamento desses bancos supera os empréstimos, no mesmo período, do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Semelhante aos anos anteriores, em 2018, as finanças chinesas para a região concentraram-se predominantemente no desenvolvimento de infraestrutura (CHEN, 2018).

Tanto o CDB quanto o CHEXIM são considerados “policy banks” que contam, geralmente com retornos mais baixos em comparação a outros concorrentes, mas que orientam seus recursos para setores e projetos de cunho estratégico, em um modelo designado “finanças do desenvolvimento”. Esses bancos realizam projetos atribuídos pelo governo e também baseados no mercado privado. Para se atingir certos objetivos estratégicos no prisma do interesse nacional, esses bancos são utilizados para empreenderem projetos de larga escala e de longo prazo que o capital privado não costuma financiar. Bancos como CDB e CHEXIM compartilham sua classificação de crédito com o Estado que os financia. Esse modelo de negócio consiste essencialmente em implantar a capacidade creditícia dos fundos soberanos de apoio para captar financiamento nos mercados de capitais internacionais a um custo menor do que aqueles que os países poderiam obter se procurassem acessar os mercados similares da mesma forma (GALLAGHER *et al*, 2018).

O CHEXIM é especializado em crédito à exportação, dedicando suas operações a apoiar exportações e investimentos para empresas chinesas, enquanto o CDB, agência sob jurisdição direta do Conselho de Estado, é classificado como instituição financeira de desenvolvimento desde 2008. O CDB é o maior banco comercial do mundo, com ativos de US\$ 350 bilhões, esse valor o torna maior que o Banco Mundial e o Banco Asiático. O CHEXIM é a terceira maior agência de crédito à exportação do mundo e o seu principal

mandato é “implementar políticas estatais na indústria, comércio exterior e economia, finanças e assuntos externos” (CHEN, 2018).

Embora alguns empréstimos no exterior da China sejam direcionados a países mais ricos, a maioria de seus empréstimos é destinada a países em desenvolvimento. Em países de baixa renda, aqueles cuja renda per capita é abaixo de US\$ 2.350, o total de empréstimos da China excedeu os empréstimos do Banco Mundial, do Fundo Monetário Internacional (FMI) e de fontes privadas entre 2010 e 2015. O CDB, uma das principais fontes de financiamento oficial transfronteiriço, agora possui ativos totais (nacionais e internacionais) que excedem os ativos totais combinados do Banco Mundial, do Banco Europeu de Investimento e dos quatro principais bancos de desenvolvimento regional combinados (HURLEY; MORRIS; PORTELANCE, 2018).

Como descrito no Capítulo 2, o CHEXIM teve participação na maioria dos financiamentos das infraestruturas de portos estudadas: o terminal de cruzeiros marítimos do Panamá, o porto de Saint John's de Antígua e Barbuda, o porto de Ábaco Norte nas Bahamas, o porto de Santiago de Cuba e a aquisição da doca flutuante do porto de Havana em Cuba. A construção do porto de Ilha Margarita, no Panamá, é financiada pela Landbridge, operadora portuária que obteve os direitos de explorar o terminal portuário por 25 anos, e o Shanghai Gorgeous Group, fundo privado chinês parceiro do empreendimento. Do mesmo modo, o financiamento da modernização do porto de Puerto Cortés, em Honduras, está a cargo da operadora portuária concessionária, a empresa OPC/ICTSI. Em Trinidad e Tobago, a construção do porto de La Brea conta com financiamento de 30% da própria construtora CHEC, sócia do projeto, enquanto o restante está em discussão com instituições financeiras chinesas.

Portanto, observa-se que, na maioria dos casos, a presença do capital chinês e do CHEXIM representam uma forma de viabilizar a execução de projetos de infraestrutura portuária no Caribe onde, em muitos casos, os governos locais teriam dificuldades de ingressar com o capital necessário ao início dos trabalhos ou contariam com maiores custos de obter os recursos a partir de outras instituições financeiras estrangeiras.

Enquanto alguns autores argumentam que a utilização dos financiamentos chineses cria uma “armadilha da dívida” para os países em desenvolvimento que, segundo eles, ficam a mercê dos interesses da China, caso não consigam quitar as dívidas, não há indícios de que esses débitos no Caribe sejam excepcionais. Minto (2019) analisou os empréstimos realizados

por bancos chineses a 15 países membros do CARICOM e 5 Estados associados, o que incluiu os projetos de Antígua e Barbuda, Bahamas e Trinidad e Tobago considerados nesta dissertação, e não encontrou evidências de que a China se utilize de instrumentos financeiros para obter influência política sobre os países e tampouco que os valores dos créditos concedidos representem a constituição de uma dependência econômica.

3.3.2 Domínio de redes logísticas e do transporte marítimo internacional

Na era da globalização, cada vez mais as sociedades dependem da realização de transações econômicas e comércio de longa distância. Nenhum país é autossuficiente em um mundo globalizado. E diante dessa realidade, na qual a atividade econômica é dependente da movimentação geográfica dos fatores em longos trajetos, a modernização dos transportes e das infraestruturas logísticas torna-se ainda mais determinante para a competitividade de um Estado ou de uma empresa nos mercados mundiais.

O fenômeno da globalização é, em si mesmo, decorrente do alcance do estágio tecnológico que possibilita que a movimentação de fatores no tempo e no espaço em longas distâncias tenha melhor relação custo-benefício em comparação à circulação restrita a um perímetro mais limitado geograficamente. Essa ampla mobilidade transnacional está sujeita a muitas considerações geopolíticas, como quem controla as rotas comerciais e formas de competição e cooperação que surgem a partir das relações comerciais expandidas.

Na fase atual da globalização, graças ao papel unificador das técnicas de informação, “todo e qualquer espaço da superfície da Terra se torna funcional às necessidades, usos e apetites dos Estados e empresas”. O espaço geográfico ganhou novos contornos, considerando que a eficácia das ações está estreitamente relacionada com a localização, desse modo, os atores mais poderosos se reservam os melhores pedaços do território e a “cognoscibilidade do planeta constitui um dado essencial à operação das empresas e à produção do sistema histórico atual” (SANTOS, 2001, p. 33).

Ao passo em que a fragmentação internacional do processo produtivo expande de forma extraordinária os lucros das grandes corporações, ela também as torna mais dependentes da eficiência da realização das operações logísticas necessárias ao longo das cadeias globais de valor, desde a extração de matérias-primas, a fabricação até o consumo final. Os produtos tornam-se mais sofisticados e requerem uma ampla variedade de técnicas,

insumos e estilos de mão de obra, justificando uma ampliação das atividades terceirizadas em escala global. Isso requer um entendimento da logística e o crescente nível de integração entre produção, distribuição e consumo.

De acordo com Rodrigue, Comtois e Slack (2013), cerca de metade de todo o comércio global ocorre entre locais com mais de 3.000 km de distância. Devido a essa geografia, a maioria dos movimentos internacionais envolvem uma dinâmica de transportes intermodais, pois uma continuidade física nos fluxos de carga é impossível. Assim, cadeias de transporte devem ser estabelecidas para atender a esses fluxos, o que reforça a importância dos modos e terminais de transporte intermodais em locais estratégicos.

Ademais, além do expressivo aumento do volume do comércio mundial nas últimas décadas, sobretudo o de longa distância, a tendência do deslocamento do seu fluxo para a região do leste-asiático para o norte do Atlântico (Tabela 3, no Capítulo 2) contribui para a intensificação do caráter estratégico das operações logísticas e dos transportes intermodais, principalmente dos deslocamentos marítimos e, conseqüentemente, das infraestruturas portuárias.

Em termos de tonelagem, o transporte marítimo corresponde a 80% do comércio internacional. Portanto, o domínio do transporte marítimo, com a movimentação em contêineres na vanguarda do processo é um dos pilares da economia mundial contemporânea. O processo de “containerização” em pontos de transbordo estratégicos torna a infraestrutura dos portos imprescindíveis para a circulação eficiente de materiais e produtos na dinâmica dos fretes intermodais. A containerização requer não somente a padronização dos modelos de contêineres e demais estruturas, mas também investimentos constantes de modo a promover sua modernização e elevar a eficiência do armazenamento e circulação de bens, com redução de custos e do tempo gasto (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013).

No caso da China, ela vem seguindo os preceitos de Mahan que defendia que as nações com negócios marítimos deveriam possuir navios próprios para navegar pelo mundo, fazendo isso através da companhia de navegação COSCO e suas operadoras portuárias espalhadas pelo mundo. E com os investimentos na NRS e especificamente nos casos analisados no Grande Caribe, aos poucos, vai se projetando uma rede de portos seguros que podem ser utilizados para seus navios se refugiarem e eventualmente se protegerem ao longo de todo o trajeto da viagem.

A estratégia chinesa, como descrito no Capítulo 1, busca amarrar desde o investimento na construção até a operação do porto. Nos casos analisados nesta dissertação, os investimentos na construção dos novos portos e terminais de contêineres foram geralmente financiados com capital chinês e executados por suas empreiteiras. As construções garantem um padrão estrutural na constituição dos portos, na dragagem da profundidade para possibilitar navios de grande porte das companhias de navegação chinesas, além de estruturas que podem realizar o embarque e desembarque a partir de maquinários e padrões estabelecidos pela ZPMC, empresa chinesa que já domina mais de 80% do setor e que vendeu equipamentos para os países do Grande Caribe, como Cuba e Honduras, e que possivelmente estará presente nos outros portos quando concluídos.

O porto de Ilha Margarita representa outra fase da estratégia chinesa de busca ampliar sua participação e dominar o setor de transporte marítimo internacional, uma vez que além da participação no financiamento e construção, está a expansão das empresas chinesas operadoras portuárias, no caso, a Landbridge, que seguem atuando no gerenciamento da estrutura e lucrando com a administração dos terminais portuários.

Diferente da NRS, onde este processo já se encontra em estágio mais avançado, com as empresas chinesas se espalhando pela Ásia, Europa e África, na ALC a presença da Landbridge no Panamá, somando-se a Hutchinson, acontece no mesmo momento em que outras empresas chinesas começam a avançar na administração dos portos da região, como no caso da COSCO em Chancay, no Peru, e da CMPort em Paranaguá, no Brasil (Figura 9, Capítulo 2).

Outra tendência dos procedimentos contemporâneos de organização logística refere-se a transferência dos “hubs” portuários. Enquanto tradicionalmente os estabelecimentos importantes de distribuição localizavam-se perto de grandes mercados produtores, hoje existe uma tendência de aproveitamento de vantagens estratégicas de pontos intermediários nas rotas comerciais. De acordo com Rodrigue, Comtois e Slack:

Hoje, particularmente os fluxos de mercadorias em grande escala são direcionados através de grandes gateways e hubs, principalmente grandes portos e grandes aeroportos, também cruzamentos de rodovias com acesso a um mercado regional. A mudança na geografia da manufatura e da produção industrial foi acompanhada por uma mudança na geografia da distribuição de frete, aproveitando as vantagens dos locais intermediários. A estrutura espacial das redes de transporte contemporâneas é a expressão da estrutura espacial da distribuição. O estabelecimento de redes leva a uma mudança em direção a centros de distribuição maiores, servindo

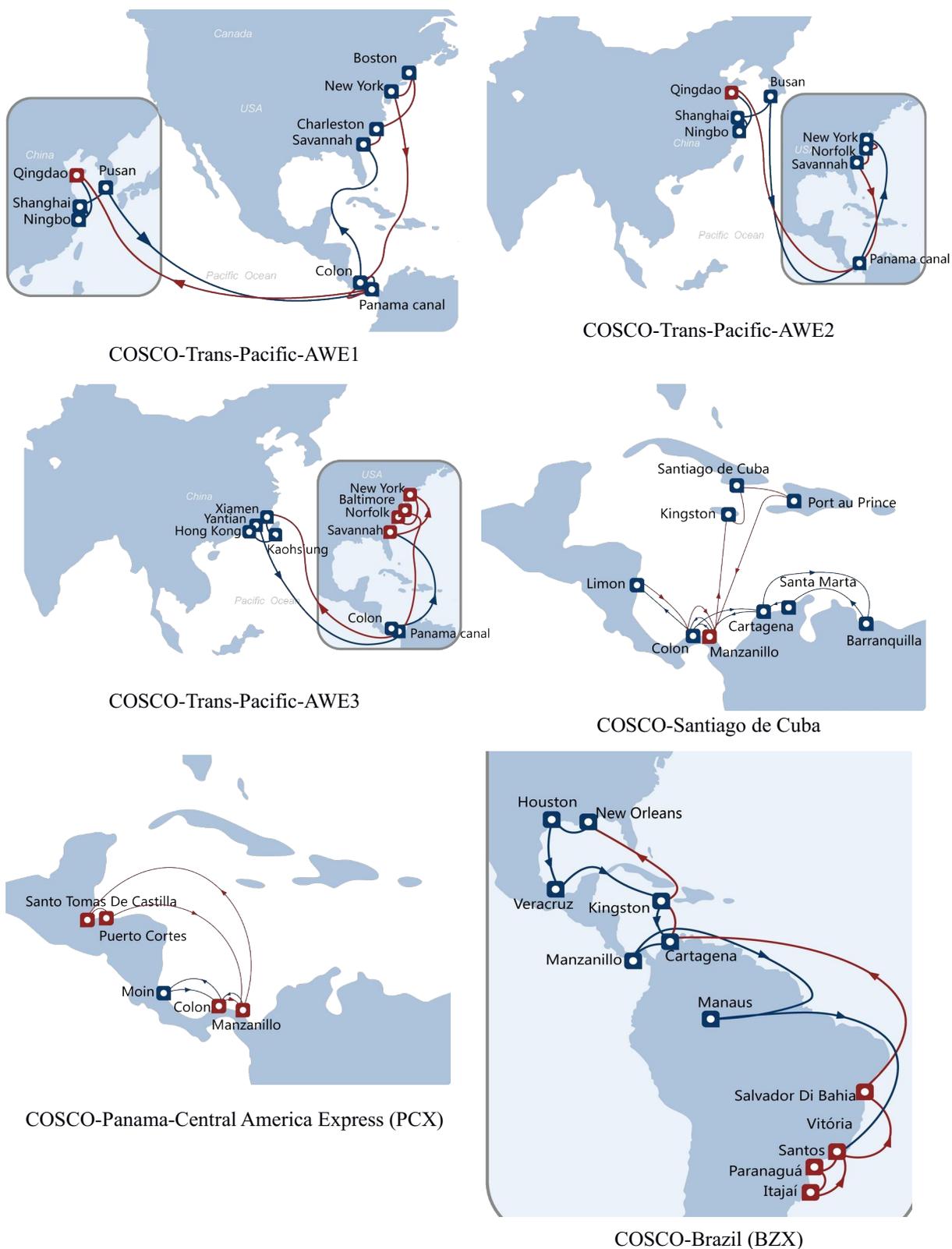
frequentemente bacias transnacionais significativas. (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013, p. 181, tradução nossa).⁵⁵

Essa tendência observa-se nos investimentos em infraestrutura portuária no Caribe e, sobretudo, no Canal do Panamá. Ali encontra-se a passagem oceânica pela qual circula o maior fluxo de comércio entre regiões distintas do mundo, isto é, do leste-asiático para a costa leste da América do Norte. Nesse sentido, compreende-se a visão de logística dos investimentos chineses na instalação de infraestruturas portuárias modernas e eficientes, que podem trabalhar para servir às empresas chinesas, sobretudo a COSCO, maior companhia de navegação do mundo.

A Figura 28 representa algumas das rotas marítimas utilizadas pela COSCO no mar do Caribe, para as quais os investimentos em infraestrutura de portos analisados nesta dissertação podem contribuir. Em azul, o trajeto de ida e, na cor vermelha, o regresso. A rota do Trans-Pacífico (AWE) realiza a conexão entre a China e a costa leste dos EUA. A AWE1 passa pelo Canal do Panamá, canal de Yucatán, estreito da Flórida e, depois de atingir os portos estadunidenses, retorna pela passagem de Barlavento. A AWE2 trafega por Barlavento na ida e na volta. A AWE3 utiliza a passagem de Mona e retorna por Barlavento. Destacam-se as rotas da COSCO que utilizam os portos de Santiago de Cuba e de Puerto Cortés. E, por fim, a rota BZX utilizada para conectar os portos localizados no golfo do México e Caribe com o Brasil.

⁵⁵ No original: “Today, particularly the large-scale goods flows are directed through major gateways and hubs, mainly large ports and major airports, also highway intersections with access to a regional market. The changing geography of manufacturing and industrial production has been accompanied by a changing geography of freight distribution taking advantages of intermediary locations. The spatial structure of contemporary transportation networks is the expression of the spatial structure of distribution. The setting of networks leads to a shift towards larger distribution centers, often serving significant transnational catchments.” (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013, p. 181).

Figura 28 – Rotas da COSCO no mar do Caribe



Fonte: COSCO, 2020.

Como as corporações estão espalhando suas instalações de produção e fábricas de montagem ao redor do mundo para aproveitar vantagens locais dos fatores de produção, torna-se também uma questão cada vez mais importante o planejamento da integração e a eficácia das operações logísticas. A logística envolve um amplo conjunto de atividades dedicadas à transformação e distribuição de mercadorias, desde o fornecimento de matérias-primas até a distribuição final no mercado, bem como os fluxos de informações relacionados. Portanto, refere-se ao conjunto de operações necessárias para que os bens sejam disponibilizados nos mercados ou para locais específicos (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013).

Tendo-se em conta que o crescimento econômico está cada vez mais associado ao desenvolvimento de transportes, infraestruturas, mas também a experiência gerencial que é crucial para a logística, a busca pelos seguintes resultados podem estar presentes na iniciativa da China em investir nos portos da região e estruturas correlatas como suas redes de comunicação: i) a definição de novas redes de transporte e armazenagem que permitem interações novas ou existentes entre entidades econômicas; ii) a redução dos custos e do tempo entre o fornecimento de matéria prima e a distribuição do bem final; iii) a maior pontualidade e proximidade dos centros de suprimento ou de distribuição; iv) o acesso a uma diversidade maior de mercados; v) a melhora na competitividade dos produtos chineses que circulam pelas rotas em questão e também das empresas envolvidas no estabelecimento das melhorias portuárias, como operadoras, construtoras e companhias de transporte marítimo que se beneficiam dos processos de padronização.

Essa análise encontra respaldo no 13º Plano Quinquenal da China, sobretudo na Parte XI, Capítulo 49 “Improve the Strategy for Opening Up”. No âmbito da NRS, é do interesse do Estado chinês incrementar e facilitar fluxos de fatores de produção e a alocação eficiente de recursos, de modo a avançar a competitividade de suas empresas nas cadeias de valor estratégicas. Na Seção 2 “International Cooperation on Production Capacity and Equipment Manufacturing” o documento estabelece a intenção do governo chinês em promover seus padrões tecnológicos e de equipamentos em escala global, através do engajamento em parcerias e na execução de investimentos externos com foco em uma série de setores, entre eles: comunicações, máquinas de engenharia, construção naval e engenharia oceânica. Isso seria possível a partir do incentivo às empresas estatais a investirem e desenvolverem

aglomerados industriais no exterior “adequados às condições locais” e a melhorarem sua integração em cadeias de produção, logística e valor (PRC, 2016).

Ainda em referência à NRS, o documento menciona a necessidade de incrementar a cooperação bilateral e multilateral de modo a ampliar a infraestrutura para facilitar as trocas comerciais e o fluxo de capital. Isso ocorreria através da coesão entre os planos de desenvolvimento e os padrões tecnológicos da China e de outros países ao longo da rota, facilitando o transporte entre países e simplificando os procedimentos de desembaraço aduaneiro.

O estabelecimento de hubs estratégicos para a obtenção de maior eficácia dos custos logísticos do transporte internacional de cargas depende de uma boa infraestrutura física. No caso dos países caribenhos, onde infraestruturas portuárias de qualidade são significativamente ausentes, o capital e as empresas chinesas têm preenchido essa lacuna, de modo a promover um aumento de eficiência dos serviços logísticos como armazenamento e transporte e a redução dos custos transacionais.

Esse processo, conseqüentemente leva a uma maior atratividade e ao aumento da competitividade dos portos em questão que recebem investimentos para melhorias e ampliações. Para a China, além da redução dos custos em transporte e a maior facilidade de levar seus produtos aos grandes centros de consumo e de obter importações dos seus principais fornecedores, os investimentos em infraestrutura de portos e serviços de transporte também permitem um reposicionamento de suas marcas nos setores de transportes e equipamentos marítimos. Além de aperfeiçoar o fluxo de bens e insumos e reduzir custos ao promover investimentos em hubs estratégicos, ao investir na infraestrutura portuária os chineses têm concomitantemente promovido a padronização de suas estruturas aos parâmetros da indústria marítima nacional.

Hendler (2019) argumenta que a iniciativa chinesa da NRS implica a construção de novas redes na divisão internacional do trabalho, que inserem os países-parceiros em uma condição periférica em relação à China. Segundo ele, observa-se na iniciativa chinesa uma primeira onda de investimentos, focada em infraestrutura de transporte e energia, seguida por uma segunda onda, direcionada para os setores de telecomunicações, manufatura, mineração, finanças, turismo, cultura e mídia.

No sudeste asiático a segunda onda já começou, na África os investimentos encontram-se em estágio intermediário e na ALC segue-se na primeira onda, ainda em um

estágio inicial. A segunda etapa de investimentos está associada a construção de parques industriais no exterior, os quais estão atraindo empresas privadas chinesas e criando novos centros de manufatura e serviços nas cadeias globais de valor. A segunda onda “inclui as Zonas de Desenvolvimento Integrado, a ampliação dos setores econômicos com foco em alta tecnologia e serviços e o protagonismo de empresas privadas chinesas.” (HENDLER, 2019, p. 442).

No Grande Caribe, dentre os projetos analisados, ainda que o foco dos investimentos esteja no setor de infraestrutura, algumas iniciativas já apontam para a sucessão de uma possível “segunda onda”. O porto de Ilha Margarita, no Panamá, está sendo projetado para se integrar a uma zona franca e parque logístico próprios, gerenciados por empresas chinesas. Em Antígua e Barbuda, além da presença da empreiteira CCECC na modernização do porto de Saint John’s, existe outro projeto em andamento: a zona econômica especial gerenciada pela empresa privada chinesa Yida. Nas Bahamas, da mesma forma, o investimento em infraestrutura do porto de Ábaco Norte ocorreu concomitantemente com outros projetos, dentre eles, o investimento no setor turístico representado pela construção do hotel de luxo Baha Mara, de US\$ 3,5 bilhões, financiado pelo CHEXIM. Ainda no setor de turismo, depois de terminado o terminal de cruzeiros marítimos do Panamá, construído pela CHEC, outras empresas chinesas poderão participar de novos investimentos. Em Cuba, já se considera a criação de uma base de cruzeiros marítimos da empresa COSCO em Santiago de Cuba para oferecer viagens turísticas pelo Caribe, no entanto, o que avançou até o presente momento foi a instalação de forma permanente da construtora CCCC na Zona Especial de Desenvolvimento do porto de Mariel. Em Trinidad e Tobago, junto com o projeto do porto de La Brea, está em curso o investimento no parque industrial “Phoenix Park”, no qual a China se comprometeu a atrair empresas privadas para lá se instalarem.

CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

O capítulo discutiu a relevância geopolítica do Grande Caribe sob a perspectiva do ator hegemônico na região, os EUA, e se existem fundamentos nas advertências projetadas por intelectuais e políticos do establishment estadunidense, sobretudo no âmbito da USCC, em relação à suposta ameaça trazida pelos investimentos chineses em infraestrutura portuária para os interesses estratégicos do país em seu entorno estratégico.

Com base nessa proposta, a seção 3.1 apresenta uma revisão bibliográfica dos autores que relembram e enfatizam a importância da América Latina e, em especial do Caribe ou “Mediterrâneo Americano” na perspectiva geopolítica dos EUA. A região é considerada a zona de segurança e de incontestabilidade dos interesses dos EUA, como afirma Borón. Por mais intuitivo que pareça o argumento, quando se considera o posicionamento geográfico dos países em questão, muitas vezes, esse pressuposto é escanteado devido ao alto nível de envolvimento dos EUA em outras regiões como Ásia e Oriente Médio. Contudo, a proclamação da Doutrina Monroe há quase 200 anos, a instalação dos primeiros comandos das forças armadas fora de seu território nacional, situadas na América Latina, e as formulações teóricas legadas dos grandes estrategistas geopolíticos estadunidenses, como Mahan e Spykman, são alguns dos exemplos mencionados na seção da real extensão do monitoramento dos EUA sobre os assuntos concernentes à região.

Verificou-se, a partir da análise realizada do Capítulo 2, que os investimentos chineses em infraestrutura portuária estão situados próximos a passagens estratégicas que coincidem com as proximidades de bases dos EUA na região do Caribe. Ainda que não existam evidências de cooperação e exercícios militares conjuntos entre a China e os países caribenhos, a presença de um ator extracontinental estimula o movimento estadunidense no sentido de reforçar os exercícios e a presença militar na região, como se evidencia no caso da reativação da IV Frota da marinha dos EUA. Os discursos do Vice-presidente Mike Pence, do secretário de Estado Mike Pompeo e do comandante do Comando Sul, Craig S. Faller, trazem em sua retórica a legitimação política do novo militarismo de patrulha na região a partir da associação da ameaça à segurança regional com a presença de um ator extra continental, que é visto como um desestabilizador e um risco à hegemonia americana. Apesar do discurso bélico ter sido repetido em mais de uma ocasião por figuras importantes do establishment dos EUA, não foram verificadas atividades militares explícitas envolvendo a presença da China com os países caribenhos, nem mesmo com Cuba, inimigo declarado dos EUA na região.

Pode-se inferir, portanto, que os relatórios da USCC que apontam para o risco de uma interferência chinesa na perspectiva militar possuem um tom alarmista que ultrapassa a realidade do atual patamar da presença do país no continente. No entanto, isso não significa afirmar que as estruturas que estão sendo consolidadas e que a presença do capital e de empresas estatais chinesas na região sejam desprovidas de qualquer valor militar. Visto que qualquer infraestrutura possui uso dual, devido à capacidade de articulação do PCCh com as

empresas, e que existem vantagens intrínsecas do ponto de vista geopolítico do acúmulo de conhecimento e controle do espaço.

Ainda que o conhecimento do espaço geográfico e o controle de infraestruturas impliquem a possibilidade do uso dual, o suposto risco de envolvimento militar pelo ator extracontinental não se verifica provável a curto e médio prazo. Nesse espectro temporal, o que se evidencia, conforme buscou-se demonstrar na seção 3.3, é um esforço coordenado pelo Estado chinês que envolve empresas e bancos de desenvolvimento, sobretudo o CHEXIM, de promover a internacionalização, o ganho de competitividade e de mercados, a padronização tecnológica e elevar a presença em pontos estratégicos, de modo a melhor posicionar as companhias nacionais.

Nesse quesito, entre as empresas e setores que se destacam nos investimentos em infraestrutura de portos no Caribe estão a Landbridge, como operadora portuária, a CCCC e a CHEC, no setor de engenharia e construção, a ZPMC, no fornecimento de equipamentos portuários, e a COSCO, no ramo de logística e transporte marítimo. Verificou-se na seção que os planos de desenvolvimento recentes da China preveem os setores de logística e transporte marítimo como uma “indústria estratégica” e de engenharia e construção e de máquinas como “indústrias pilares”, portanto, recebendo mais recursos do Estado e espaço na agenda de diplomacia comercial e financeira.

CONCLUSÃO

A pesquisa buscou identificar o valor estratégico dos investimentos em infraestrutura de portos da China no mar do Caribe, investigando de que forma eles se conectam com suas pretensões de projeção e fortalecimento do poder marítimo no mundo. Considerou-se a hipótese de que os investimentos não visam apenas a obtenção de benefícios no âmbito econômico, como ampliação do comércio, da influência nas cadeias globais de valor e da internacionalização do capital chinês, mas oferecem também a perspectiva de vantagens de ordem geopolítica no longo prazo, como a possibilidade de utilização dessa infraestrutura de portos de forma dual, para fins civis e militares.

Observando os conceitos centrais presentes na teoria do poder marítimo de Mahan, identificados na revisão bibliográfica realizada no Capítulo 1, compreende-se o quanto o poder marítimo influenciou na ascensão das grandes potências e como o controle dos mares para fins comerciais representou uma vantagem nas disputas de poder dentro do sistema interestatal.

Os casos da GB no século XIX, com a sua poderosa Marinha Real Britânica, e dos EUA no século XX demonstram que o domínio dos mares foi decisivo para a consolidação de uma nova era da hegemonia no sistema internacional. Desse modo, não restam dúvidas de que a ascensão da China como potência global não prescindirá do fortalecimento do poder militar e, em especial, do seu poder marítimo. Contudo, para Mahan, o poder marítimo de uma nação é também composto pelos aspectos comerciais da navegação. Por esta visão, torna-se possível compreender a abordagem chinesa ao reformular a sua estratégia marítima de modo a conectá-la com o seu projeto de desenvolvimento.

Constatou-se que a China, ciente da necessidade tornar-se uma potência marítima, está desenvolvendo uma “estrutura de força militar marítima moderna, compatível com seus interesses de segurança e desenvolvimento”. A reformulação da estratégia marítima da China pretende superar o pensamento tradicional de que “a terra supera o mar” para que seja adotada a “gestão dos mares e oceanos para proteger direitos e interesses marítimos” (PRC, 2015a). Conforme argumentou Nohara (2017), a China realiza um esforço de transformação desde de uma identidade continental para uma híbrida que considere a variável marítima das capacidades militares. Por este motivo, identificou-se o objetivo estratégico da PLAN em expandir sua zona de atuação de defesa de águas offshore para a defesa de águas offshore com

proteção de mar aberto até 2049 e a rápida expansão e modernização de seu arsenal bélico durante os últimos anos.

Contudo, o processo de transformação e modernização da marinha chinesa não se restringe à expansão da capacidade de dissuasão, por meio do incremento de equipamentos militares, mas pressupõe o fortalecimento do poder marítimo concomitante à integração civil e militar. Verificou-se ser imperativo da estratégia chinesa a convergência de operações militares e civis nas áreas de infraestrutura, tecnologia e grandes indústrias, visando explorar conjuntamente o mar, o espaço e o ar, além de compartilhar os recursos de forma complementares e mutuamente acessíveis.

Adicionalmente, a atual doutrina chinesa para sua marinha de guerra não trata a ampliação das capacidades militares como uma finalidade em si ou uma estratégia isolada, mas converge com outros fatores em seu projeto de potência internacional. Portanto, existe um alinhamento entre a ampliação do poder marítimo e o desenvolvimento econômico. A modernização e expansão da PLAN estão conectadas com a necessidade de constituir uma marinha de guerra eficiente e capaz de defender a frota de navios da marinha mercante chinesa e sua rede de portos distribuída ao longo das rotas marítimas globais.

Pode-se ressaltar ainda que a NRS assume um papel central na projeção externa chinesa e no estágio atual de reforma de sua estrutura econômica. A iniciativa oferece uma versão “atualizada” da estratégia “Go Global” na qual, diante de seu excesso de produção e capital, a China passou a incentivar a internacionalização de empresas por meio de mecanismos de IED ou financiando projetos de infraestrutura (rodovias, ferrovias, portos, telecomunicações etc.). Desse modo, através da NRS, a China se utiliza da integração econômica para afirmar a sua liderança regional e expandir sua presença global, ao mesmo tempo em que almeja constituir uma cadeia de produção, na qual ela ocupe o centro da indústria de ponta, ditando os novos padrões de inovação ao longo das cadeias de valor.

No atual processo de acumulação capitalista da China são imprescindíveis a abertura de novos mercados e o aprofundamento das relações já existentes de modo a sustentar o crescimento econômico e a sua subida na hierarquia das cadeias globais de valor, sobretudo via disseminação de padrões técnicos. Para dar conta desse modelo de acumulação, uma diplomacia mais assertiva e o investimento em projetos de infraestrutura atuam na remoção das restrições logísticas, além de contribuírem para disseminação de padrões tecnológicos, internacionalização de empresas em setores estratégicos, internacionalização das finanças e da

moeda chinesa, diversificação de fornecedores e mercados e para assegurar o livre fluxo de mercadorias ao longo das rotas marítimas e terrestres.

Nesse modelo, a China deve estar presente com suas empresas, produtos e navios nas rotas marítimas e nos portos, diversificando os destinos e parceiros comerciais. Portanto, a projeção de poder marítimo deve ocorrer de forma a garantir a eficiência no monitoramento e defesa das SLOCs e proteção a uma rede de portos indispensável ao comércio e crescimento econômico chinês. Como defendia Mahan, uma nação com negócios marítimos deve possuir navios próprios para navegar pelo mundo e contar com uma rede de portos seguros. Seguindo esses preceitos, a China incluiu a indústria de transporte marítimo dentre aquelas que são estratégicas para o seu desenvolvimento, na qual o Estado deve ter controle absoluto e, por isso, vem priorizando o setor e articulando políticas para promovê-lo. O resultado é que hoje a China está avançando na construção, reparação e operação de terminais portuários, projetando suas empresas estatais no mundo, como a CCCC, no ramo de engenharia e construção, a ZPMC, de equipamentos portuários, e a COSCO, no setor de logística, gestão portuária e transporte marítimo.

Como se observou no Capítulo 1, os investimentos chineses em infraestrutura impulsionam uma rede de portos sob sua influência no mundo. Na região da ALC, já denominada pelas autoridades chinesas como a “extensão natural da NRS”, as iniciativas e investimentos no setor de portos começam, aos poucos, a ganhar projeção e relevância, como evidenciam os grandes projetos nos portos de Paranaguá, no Brasil, de Chancay, no Peru, e da Ilha Margarita, no Panamá, ilustrados na Figura 9, no Capítulo 1.

A pesquisa direcionou o escopo de análise aos países do Grande Caribe, tendo em vista seu papel na história latino-americana, a relevância econômica e comercial de suas rotas marítimas e as implicações geopolíticas por constituir a zona de segurança vital dos EUA. Desde o período colonial, devido a seu potencial logístico e localização como porta de entrada das Américas, o Caribe despertou a cobiça das metrópoles europeias e, com o declínio destas, converteu-se em área de incontestável influência estadunidense.

Conforme mencionado no Capítulo 2, a região do Grande Caribe abriga a rota marítima que movimenta o maior volume de mercadorias transportadas em contêineres no mundo, a conexão entre a Ásia e a costa leste da América do Norte, que se utiliza do Canal do Panamá, passagem marítima primária responsável pela conexão entre o Atlântico e o Pacífico. Uma eventual interrupção ou fechamento dessa passagem interoceânica, ainda que de forma

temporária, acarretaria prejuízos significativos ao comércio global e interferência no suprimento das cadeias produtivas.

A pesquisa considerou, dentre os 25 países que integram o chamado Grande Caribe, quais deles tinham investimentos em infraestrutura de portos financiado e/ou construídos por empresas chinesas. Após serem analisados os investimentos no Panamá e nos outros cinco países, Antígua e Barbuda, Bahamas, Cuba, Honduras, Trinidad e Tobago, observa-se, em relação às motivações e vantagens obtidas pela perspectiva chinesa, duas dimensões evidentes: a internacionalização de empresas chinesas em segmentos chaves e a distribuição dos investimentos em localizações estratégicas, considerando os pontos de estrangulamento das rotas marítimas do mar do Caribe.

Os projetos analisados apresentaram algumas variações no arranjo de empresas e demais atores envolvidos. Dos casos pesquisados, as empresas de engenharia e construção são visivelmente as grandes beneficiárias dos contratos, com destaque para a CCCC e CHEC, pois foram favorecidas pela projeção internacional e abertura de mercados.

Conseqüentemente as obras de infraestrutura portuária por parte de empresas chinesas de engenharia garantem protótipos específicos aos portos, o que contribui para a difusão dos padrões tecnológicos ditados pela China. A dragagem da plataforma marítima que aprimora as estruturas existentes as transformando em “portos de águas profundas” possibilita que navios de grande porte das companhias de navegação chinesas como os da COSCO, indispensáveis para fretes de grande escala, possam atracar, contando com um maior número de pontos de apoio e opções na região.

Outro exemplo é a promoção da indústria de máquinas pesadas e disseminação de estruturas de movimentação de mercadorias (grúas, guindastes) a partir do padrão da ZPMC, empresa chinesa que já domina mais de 80% do setor e que vendeu equipamentos para Cuba e Honduras, e que possivelmente estará presente nos outros portos quando concluídos. Da mesma forma, a doca flutuante construída pela CMC, em operação no estaleiro de reparação de navios do porto de Havana, e a constituição do estaleiro no porto de La Brea podem auxiliar na difusão de um padrão da indústria naval e servir de pontos de apoio para companhias de navegação chinesas na região.

Constatou-se a presença de uma diferenciação estratégica entre financiamento privado e público nos quais o primeiro é destinado a projetos atrativos em termos comerciais, enquanto o segundo é direcionado a empreendimentos de maior risco e regiões de baixo fluxo

de comércio. No primeiro grupo constam o porto de Ilha Margarita, no Panamá, e o de Puerto Cortés, em Honduras. O porto panamenho integra a zona portuária de Colón, que pelos critérios da CEPAL constitui o maior da ALC em volume de contêineres movimentados. Puerto Cortés ocupa a 24ª posição (CEPAL, 2019). Margarita conta com financiamento da operadora portuária Landbridge e do seu sócio no empreendimento, o fundo de investimentos Shanghai Gorgeous. Da mesma forma, em Puerto Cortés, os recursos são da operadora privada ICTSI, concessionária que administra e explora comercialmente o porto.

Nos demais casos, que representam, a princípio, riscos maiores ou por se tratarem de projetos de novos portos, exemplo de Norte Ábaco, nas Bahamas, de La Brea, em Trinidad e Tobago, e do terminal de cruzeiros no Panamá, ou por serem portos de baixo volume de comércio internacional, como Santiago de Cuba e Havana, em Cuba, e Saint John's, em Antígua e Barbuda, que inclusive não figuram entre os 118 principais da ALC listados pela CEPAL, prevaleceram contratos impulsionados a partir de uma articulação política da China com os países da região e a atuação do CHEXIM como financiador.

Averiguou-se que os investimentos da China em infraestrutura de portos seguem um modelo no qual se verifica a coordenação entre agentes públicos, empresas e concessão de crédito. Em regra, estão presentes as autoridades dos países envolvidos, responsáveis pelo trabalho institucional de negociar os projetos, o banco que viabiliza a concessão do crédito e as construtoras chinesas que atuam na execução da obra de engenharia portuária. Esse arranjo é capaz de solucionar dois problemas para os países do Grande Caribe: a insuficiência da infraestrutura portuária na região, um dos grandes gargalos para o desenvolvimento local, e o acesso a financiamento. A integração com o financiamento do CHEXIM é crucial para incentivar a participação de empresas chinesas no mercado internacional e a geração de demanda por seus produtos e serviços. Em Ilha Margarita, no Panamá, encontra-se o estágio mais avançado do envolvimento das empresas chinesas, devido a presença da estatal CCCC, responsável pela execução da obra, e da empresa privada chinesa Landbridge, operadora portuária que atua no setor de logística e transporte marítimo, com portos na China e Austrália.

Como destacado na hipótese da pesquisa, a geopolítica pode contribuir para explicar as razões de determinadas infraestrutura de portos no mar do Caribe terem sido financiadas, ainda que com baixas possibilidades de retorno financeiro. Quando se examina a localização dos investimentos chineses, observa-se uma distribuição geográfica estratégica dos projetos,

situados nas proximidades dos pontos de estrangulamento das rotas marítimas do Caribe. Do mesmo modo, existe uma sobreposição dos investimentos chineses com os pontos-chaves de defesa no mar do Caribe projetados por Spykman, o estrategista que ponderava a necessidade da supremacia dos EUA não poder ser questionada no “Mediterrâneo Americano”, para que as “águas azuis entre Nova Orleans e Trinidad” constituíssem “um mar verdadeiramente fechado”.

Os investimentos estão geograficamente dispersos pela região e próximos a pontos de estrangulamento das rotas marítimas, como a passagem primária do Canal do Panamá e as passagens secundárias do canal de Yucatán, estreito da Flórida, passagem de Barlavento e passagem de Mona. Alguns portos estão nas proximidades de bases militares dos EUA em funcionamento (Cuba e Bahamas), ou já desativadas (Panamá). O porto de Ilha Margarita localiza-se onde, no passado, funcionou a antiga Base Militar de Fort Randolph dos EUA, na entrada do Atlântico do Canal do Panamá e o terminal de cruzeiros, na antiga Base Militar de Fort Grant do EUA, na entrada do Pacífico. O porto de Puerto Cortés, em Honduras, ampliado pela construtora CHEC, está na rota marítima que segue em direção ao canal de Yucatán, e fica a 240 km da Base Aérea de Soto Cano, das forças armadas dos EUA. Os investimentos chineses em Cuba, em especial o estaleiro de reparação de navios no porto de Havana e a instalação de forma permanente da construtora CCCC no porto de Mariel, estão no estreito da Flórida, protegido militarmente pelos EUA desde Key West e de Pensacola, no continente. Nas Bahamas, o porto de Ábaco Norte, obra executada pela CHEC, está nas proximidades da base de testes submarinos dos EUA (AUTEK). Na passagem de Barlavento, o porto de Santiago de Cuba, modernizado pela CCCC, fica a 40 milhas náuticas (75 km) da Base Naval dos EUA em Guantánamo. E, por fim, Trinidad e Tobago e Antígua e Barbuda, onde a China mantém investimentos nos portos de La Brea e Saint John’s, respectivamente, estão na zona de defesa a cargo das unidades militares dos EUA em Porto Rico e Ilhas Virgens, responsáveis pela defesa das passagens de Mona e Anegada.

Por fim, cabe ponderar que a dissertação não tem o propósito de sugerir que a China esteja buscando confrontar os EUA na sua zona de segurança ou que exista qualquer comparativo com as disputas geopolíticas no Mar do Sul da China. Embora exista um discurso por vezes exagerado por parte das autoridades estadunidenses ao acusar o “avanço do modelo chinês” e a possível conversão dos portos em bases militares, compreensível nos

termos da retórica da política internacional, a pesquisa não encontrou evidências suficientes de que a China confronte os EUA em sua zona de influência.

Em conformidade ao que argumentou Regueiro Bello (2019) em relação ao recrudescimento das declarações do governo de Donald Trump sobre a China que remetem à Guerra Fria e à Doutrina Monroe, as hipóteses construídas acerca do uso dual das infraestruturas de portos financiadas pela China no Caribe são funcionais a atual retórica política estadunidense da criação de um inimigo externo que serve, em grande medida, como bode expiatório para os conflitos e desequilíbrios internos do país. Além do mais, a presença da China na ALC reativa o receio da perda da posição privilegiada e da influência que os EUA dispõem atualmente na região.

A presença da China na ALC avança de modo gradual, mas crescente. Na lógica do pensamento relacional exemplificado pelo tradicional jogo chinês Weiqi, referido por Pan (2016), quem controla mais espaços no tabuleiro vence o jogo. Na visão de longo prazo da política externa chinesa, expandir seu “Guanxi” significa ampliar sua presença nesses espaços, aumentando as possibilidades de atingir seus objetivos, como, por exemplo, no caso dos projetos em infraestrutura de portos no Caribe, a assinatura de mais MoU’s que conferem legitimidade à NRS e o reconhecimento da política de “Uma só China” em detrimento de Taiwan.

Em suma, a pesquisa demonstrou que a China não almeja e tampouco possui capacidade e poder suficientes para estar militarmente presente na região, ao contrário da presença ostensiva militar estadunidense no Mar do Sul da China. No que concerne as motivações em participar em projetos portuários no Caribe, apesar da constatação de indícios de interesses de ordem geoestratégica, presentes sobretudo na dispersão geográfica estratégica dos investimentos e na diferenciação de condicionalidades entre financiamentos públicos e privados, o que a pesquisa apontou como mais evidente, no momento, refere-se à internacionalização de empresas, à disputa pela liderança em cadeias estratégicas e à disseminação de padrões tecnológicos, no caso do objeto de estudo, em relação à dominação cadeias de transporte e redes logísticas.

Tomando-se a hipótese principal como referência, verifica-se que, diante do caráter da integração civil e militar presente na estratégia militar chinesa e da cobertura proporcionada pela localização dos portos, abrangendo as principais passagens marítimas do mar do Caribe, os portos estudados podem ser utilizados de forma dual. Contudo, ressalta-se que a pesquisa

não encontrou evidências de que a China, neste momento, tenha pretensão ou esteja fazendo movimentos para utilizar a infraestrutura de portos sob sua influência no mar do Caribe para fins militares, como muitas vezes afirma a retórica política estadunidense. Eventual uso militar, no futuro, dependerá da capacidade chinesa de acumular poder, tornando-se uma potência marítima de alcance global. Portanto, no momento, o uso dual não é factível e serve mais à retórica dos EUA de confrontação à China e à construção da figura do inimigo extracontinental.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Diana. *A Geopolítica da Infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia Brasileira*. Rio de Janeiro: FASE, 2017.

ALONSO, Rafael Affonso de Miranda. Trinidad e Tobago. In: SADER, Emir (Org.). *Latinoamericana: enciclopédia contemporânea da América Latina e do Caribe*. São Paulo: Boitempo, 2006. p. 1174-1179.

ANTIGUA AND BARBUDA. Antigua and Barbuda Special Economic Zone (Yida International Investment Antigua Limited) Licence Order, 2015. *Official Gazette*, Saint John's, 14 dec. 2015, v. XXXV, n. 75, p. 1-17.

ANTIGUA AND BARBUDA HIGH COMMISSION (ABHC). *Government Paves the way for Further Economic Development with the China Belt and Road Initiative*. 2018. Disponível em: <<https://antigua-barbuda.com/government-paves-the-way-for-further-economic-development-with-the-china-belt-and-road-initiative>>. Acesso em 06 de fevereiro 2020.

ANTIGUA AND BARBUDA PORT AUTHORITY (ABPA). *St. John's Harbour Port Redevelopment Project*. 2015. Disponível em: <<http://anuport.com/wp/index.php/port-development-plan/>>. Acesso em 15 de dezembro 2019.

ARRIGHI, Giovanni. *O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ (ACP). *Tráfico del Canal de Panamá: Años Fiscales 2015 a 2019*. 2020. Disponível em: <<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/10/01-Trafico.pdf>>. Acesso em 10 de janeiro 2020.

_____. *Advisory Board*. 2019. Disponível em: <<https://www.pancanal.com/eng/acp/advisory-board.html>>. Acesso em 19 de janeiro 2020.

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ (AMP). *Terminal de Cruceros de Amador en Panamá*. 2019. Disponível em: <<https://terminaldecruceirosdepanama.com/>>. Acesso em 10 de janeiro 2020.

AUSTRALIAN PARLIAMENT HOUSE (APH). *Chapter 2 Lease of the Port of Darwin to the Landbridge Group*. 2017. Disponível em: <https://www.aph.gov.au/Parliamentary_Business/Committees/Senate/Economics/Foreign_Investment_Review/Interim%20Report/c02>. Acesso em 8 de dezembro 2019.

AYERBE, Luis Fernando. *Estados Unidos e América Latina: a construção da hegemonia*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

BÉGOT, Monique; BULEON, Pascal; ROTH, Patrice. *Atlas Caribe*. 2007. Disponível em: <<http://atlas-caraiibe.certic.unicaen.fr/es/>>. Acesso em 04 de fevereiro 2020.

BELT AND ROAD NEWS (BRN). *China increasing Security Cooperation in Caribbean*. 2020. Disponível em: <<https://www.beltandroad.news/2020/01/28/china-increasing-security-cooperation-in-caribbean/>>. Acesso em 04 de fevereiro 2020.

BÊNIA, Gerson Carvalho. *Mercado de Serviços Portuários*. Brasília: CADE, 2017.

BLIVAS, Alex; KOLESKI, Katherine. *China's Engagement with Latin America and the Caribbean*. Washington: U.S.-China Economic and Security Review Commission, 2018.

BORÓN, Atilio Alberto. América Latina y el Caribe en el tablero de la geopolítica mundial. *Revista de Estudios Estratégicos*, Havana, n. 1, p. 177-188, primer semestre. 2014.

BOSCH, Juan. *De Cristóbal a Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2010.

BRINZA, Andreea. *Redefining the Belt and Road Initiative*. The Diplomat, 2018.

CAI, Peter. Understanding China's Belt and Road Initiative. *Lowy Institute for International Policy*, mar. 2017.

CASTILLERO REYES, Ernesto Jesús. *El profeta de Panamá y su gran traición: el tratado del Canal y la intervención de Bunau Varilla en su confección*. Panamá: Imprenta Nacional, 1936.

CECEÑA, Ana Esther; YEDRA, Rodrigo; INCLÁN, Daniel. *El Gran Caribe: Umbral de la geopolítica mundial*. La Habana: Editorial de Ciências Sociales, 2011.

_____ ; BARRIOS RODRÍGUEZ, David. Dominación capitalista y geopolítica continental. *Revista de Estudios Estratégicos*, Havana, n. 6, p. 53-72, primer semestre. 2018.

CEIC DATA. *China Investimento: % do PIB. 2020*. Disponível em: <<https://www.ceicdata.com/pt/indicador/china/investment-nominal-gdp>>. Acesso em 13 de janeiro 2020.

CELADA, Nehemías José Jaén. China's Foreign Direct Investment in Panama. In: PETERS, Enrique Dussel. *China's Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean: conditions and challenges*. Mexico City: UNAM, 2019. p. 231-252.

CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES (CSIS). *China Power: How is China modernizing its navy?* 2020. Disponível em: <<https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/>>. Acesso em 10 de março, 2020.

_____. *Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific*. 2018. Disponível em: <<https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

CHAUNU, Pierre. *A América e as Américas*. Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1969.

CHEN, Muyang. *Official Aid or Export Credit: China's Policy Banks and the Reshaping of Development Finance*. Boston: Global Development Policy Center, 2018.

CHENG, Yinghong. Fidel Castro and "China's Lesson for Cuba": A Chinese Perspective. *The China Quarterly*, n. 189, p. 24-42, mar. 2007.

CHEUNG KONG HUTCHISON (CK HUTCHISON). Cheung Kong Hutchison. *Annual Report, 2018*. Hong Kong, 2019.

CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY (CCCC). *Annual Report, 2018*. Beijing, 2019.

_____. *Social Responsibility Report, 2016*. Beijing, 2017.

CHINA DAILY. *Container services company keeps ports running steadily*. 2019. Disponível em: <https://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-04/27/content_37463201.htm>. Acesso em 3 de janeiro 2020.

_____. *Chinese-invested Panamanian port expansion project in smooth progress*. 2018. Disponível em: <<https://www.chinadaily.com.cn/a/201811/30/WS5c0097ada310eff30328bfc5.html>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

_____. *Belt and Road Initiative strives to reflect "globalization 2.0"*. 2017. Disponível em: <https://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/26/content_28683281.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY (CHEC). *History*. 2012. Disponível em: <http://www.chec.bj.cn/pub/chec_pc/en/AboutUs/History/>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

CHINA MILITARY. *China to deepen military cooperation with Caribbean countries, Pacific island countries: defense minister*. 2019. Disponível em: <http://eng.chinamil.com.cn/view/2019-07/08/content_9551157.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

CINTRA, Marcos; PINTO, Eduardo. China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento. 2017. *Revista de Economia Política*, v. 37, n. 2 (147), p. 381-400. 2017.

COLE, Bernard D. *China's quest for great power: ships, oil, and foreign policy*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2016.

COLON CONTAINER TERMINAL (CCT). *CCT History*. 2020. Disponível em: <<http://www.cct-pa.com/site/about.html>>. Acesso em 13 de janeiro 2020.

COMELLAS, José Luis. *El Éxito del Error: Los viajes de Colón*. Barcelona: Editorial Ariel, 2005.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). *Dados estatísticos do Informe da AtividadePortuária da América Latina e o Caribe 2018*. 2019.

Disponível em:

<https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/dados_estatisticos_do_informe_da_atividade_portuaria_alc_2018.pdf>. Acesso em 14 de janeiro 2020.

COMISIÓN CENTROAMÉRICA DE TRANSPORTE MARÍTIMO (COCATRAM).

Resumen Estadístico Portuario del Istmo Centroamericano 2018. Managua, Nicaragua: REMARPOR, 2019.

CONSUMER NEWS AND BUSINESS CHANNEL (CNBC). *China bought most of Greece's main port and now it wants to make it the biggest in Europe*. 2019. Disponível em:

<<https://www.cnbc.com/2019/11/15/china-wants-to-turn-greece-piraeus-port-into-europe-biggest.html>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

_____. *China's Cosco and Abu Dhabi Ports develop Khalifa to support Belt and Road initiative*. 2018. Disponível em: <<https://www.cnbc.com/2018/12/10/belt-and-road-abu-dhabi-ports-sees-huge-trade-boost-from-cosco-deal.html>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

CHINA OCEAN SHIPPING COMPANY (COSCO). *COSCO Shipping Routes*. 2020.

Disponível em: <<http://lines.coscoshipping.com/home/>>. Acesso em 10 de julho 2020.

_____. *COSCO SHIPPING Ports se adjudica una terminal en el puerto de Zeebrugge*. 2018. Disponível em: <<https://coscospain.com/cosco-shipping-ports-se-adjudica-una-terminal-en-el-puerto-de-zeebrugge/>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

CUI, Shoujun. The Chinese-Backed Nicaragua Canal: Domestic Rationale, Multiple Risks and Geopolitical Implications, In: *Building Development for a New Era: China's Infrastructure Projects in Latin America and The Caribe*. Pittsburgh: University of Pittsburgh, 2018.

D'AGOSTINO, Thomas J; HILLMAN, Richard S. *Understanding the Contemporary Caribbean*. Boulder: Lynne Rienner, 2003.

DASGUPTA, Saibal. *Chinese Government Throws Weight Behind International Projects*.

2014. Disponível em: <<https://www.enr.com/articles/2115-chinese-government-throws-weight-behind-international-projects>>. Acesso em 10 de março 2020.

DENG, Gang. *Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China*. Westport: Greenwood Press, 1999.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT).

Glossário de termos aquaviários. 1. ed. Brasília, 2016.

D'HOOGHE, Ingrid. *China's Public Diplomacy*. Leiden: Brill-Nijhoff, 2015.

DOWNEY, Beau. *A History of Joint Task Force-Bravo*. Soto Cano Air Base, Honduras: Southcom, 2020.

DUSSEL PETERS, Enrique. *China's Evolving Role in Latin America: Can it be a win-win?* Washington: BID, 2015.

ECONOMY, Elizabeth. *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State*. New York: Oxford University Press, 2018.

EBREY, Patricia Buckley. *The Cambridge illustrated history of China*. New York: Cambridge University Press, 1996.

ELLIS, Robert Evan. *China's engagement with Trinidad and Tobago*. Global Americans, 2019. Disponível em: <<https://theglobalamericans.org/2019/03/chinas-engagement-with-trinidad-and-tobago/>>. Acesso em 08 de fevereiro 2020.

_____. *The Future of Latin America and Caribbean in the Context of the Rise of China*. Washington: CSIS, 2018.

_____. *China on the Ground in Latin America: Challenges for the Chinese and Impacts on the Region*. New York: Palgrave Macmillan, 2014.

_____. *China-Latin America Military Engagement: Good Will, Good Business, and Strategic Position*. Carlisle: U.S. Army War College, 2011.

EL PAÍS. *La china Cosco compra el 51% de Noatum y se queda con la terminal del Puerto de Valencia*. 2017. Disponível em: <https://elpais.com/economia/2017/06/12/actualidad/1497292001_740935.html>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

_____. *Panamá inaugura seu novo Canal como um ato de reivindicação patriótica*. 2016. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2016/06/26/economia/1466913941_375424.html>. Acesso em 18 de dezembro 2019.

ENGINEERING NEWS-RECORD (ENR). *ENR's 2019 Top 250 International Contractors*. 2019. Disponível em: <<https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-International-Contractors-1>>. Acesso em 10 de março 2020.

FAN, Gang; HOPE, Nicholas. *The Role of State-Owned Enterprises in the Chinese Economy*. 2014. Disponível em: <<https://www.chinausfocus.com/2022/wp-content/uploads/Part+02-Chapter+16.pdf>>. Acesso em 10 de março 2020.

FIORI, José Luis; NOZAKI, William. *O aumento da tensão mundial e o desafio ao poder naval dos EUA*. 2020. Disponível em: <<https://www.americalatina.net.br/o-aumento-da>>

tensao-mundial-e-o-desafio-ao-poder-naval-dos-eua-por-jose-luis-fiori-e-william-nozaki/>. Acesso em 24 de junho 2020.

_____; MEDEIROS, Carlos; SERRANO, Franklin. *O mito do colapso do poder americano*. Rio de Janeiro, Editora Record, 2008.

_____. O Poder Global dos Estados Unidos: formação, expansão e limites. In: FIORI, José Luís (Org.). *O poder americano*. Petrópolis: Editora Vozes, 2007. p. 67-110.

FOLHA DE S. PAULO (FSP). *Chinesa investe em porto no Maranhão e estuda ferrovias*. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/03/chinesa-investe-em-porto-no-maranhao-e-estuda-ferrovias.shtml>>. Acesso em 10 de março 2020.

FORTUNE. *Global 500*. 2020. Disponível em: <<https://fortune.com/global500/2020/>>. Acesso em 10 de agosto 2020.

FREEMPORT CONTAINER PORT (FCP). *Sea Air Business Center*. Freeport, Bahamas: 2020.

GALLAGHER, Kevin P. et al. Energizing development finance? The benefits and risks of China's development finance in the global energy sector. *Energy Policy*. v. 122, p. 313-321, november. 2018.

GANDÁSEGUI HIJO, Marco A. Panamá. In: SADER, Emir (Org.). *Latinoamericana: enciclopédia contemporânea da América Latina e do Caribe*. São Paulo: Boitempo, 2006. p. 891-900.

GARCÍA MUÑIZ, Humberto. U.S. Military Installations in Puerto Rico: An Essay on Their Role and Purpose. *Caribbean Studies*, v. 24, n. 3/4, p. 79-97. 1991.

GEORGIA TECH PANAMA. *Plataforma logística de puertos*. 2020. Disponível em: <<https://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports>>. Acesso em 17 de fevereiro 2020.

GLOBAL CONSTRUCTION REVIEW (GCR). *Chinese contractors take quarter of all international revenue in 2018*. 2019. Disponível em: <<https://www.globalconstructionreview.com/trends/chinese-contractors-take-quarter-all-international/>>. Acesso em 20 de fevereiro 2020.

GLOBAL PSA. *PSA Panama International Terminal*. 2020. Disponível em: <<https://www.globalpsa.com/wp-content/uploads/PSA-PANAMA-INTERNATIONAL-TERMINAL.pdf>>. Acesso em 20 de fevereiro 2020.

GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TRINIDAD AND TOBAGO (GRTT). *MOU between eTeck and BCEG for development of Phoenix Park Industrial Estate*. 2018. Disponível em: <<http://www.news.gov.tt/content/mou-between-eteck-and-bceg-development-phoenix-park-industrial-estate#.XwDxedv82w>>. Acesso em 20 de fevereiro 2020.

GUANCHE, Jesús. *Presencia China en Cuba*. 2000. Disponível em: <http://www.archivocubano.org/guanche_chinos.html>. Acesso em 06 de fevereiro 2020.

GUERRERO, Francisco Rodriguez; RULL, Don Manuel Garcia. *Por la Pátria, Por La Historia*. Cidade do Panamá, 1960.

HEARN, Adrian H.; MAO, Xianglin; LIU, Weiguang. China and Cuba 160 Years and Looking Ahead. *Latin American Perspectives*, Issue 205, v. 42, n. 6, p. 140-152, november. 2015.

_____. China, Global Governance and the Future of Cuba. *Journal of Current Chinese Affairs*, Hamburg, 41, 1, p. 155-179. 2012.

HEGINBOTHAM, Eric et al. *The U.S.-China military scorecard: forces, geography, and the evolving balance of power, 1996-2017*. Santa Monica: RAND, 2015.

HENDLER, Bruno. A projeção internacional da China desde 2008: os investimentos externos diretos através da Rota da Seda e novas relações de centro-periferia. *Revista da Escola de Guerra Naval*, v. 25, n. 2, p. 416-448, maio/agosto. 2019.

HOBSBAWN, Eric. *A era do capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007.

HONG, Yu. Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, Issue 105, v. 26, p. 353-368. 2017.

HU, Angang; YAN, Yilong; TANG, Xiao. *Xi Jinping's New Development Philosophy*. Singapore: Springer, 2018.

HUANG, Yiping. Understanding China's Belt & Road Initiative: motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, v. 40, p. 314-321. 2016.

HURLEY, John; MORRIS, Scott; PORTELANCE, Gailyn. *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Washington: Center for Global Development, 2018.

INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICES, INC (ICTSI). *Annual Report 2018*. Manila, Philippines: 2019.

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA). *Sector Portuario y Transporte Marítimo de Cuba*. La Habana: JICA, 2018.

JENNER, Christopher John. *Facing China's Sea Power: Strategic Culture & Maritime Strategy*. Asia Maritime Transparency Initiative, Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2019.

JU, Hailong. *China's Maritime Power and Strategy: History, National Security and Geopolitics*. World Scientific Publishing Company, 2015.

KANE, Thomas Moore. *Chinese Grand Strategy and Maritime Power*. New York: Routledge, 2016.

KENNEDY, Paul Michael. *The rise and fall of the great powers*. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000. New York: Random House, 1987.

KINGDOM OF THE NETHERLANDS. *Logistics in Panama: Challenges and opportunities*. Panamá: Embassy of the Kingdom of the Netherlands, 2018.

KISSINGER, Henry. *Diplomacia*. São Paulo: Saraiva, 2012.

_____. *Sobre a China*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

KORYBKO, Andrew. *21st-Century Geopolitics Of Latin America*. 2017.

LANDBRIDGE. *Landbridge Group Panama Margaret Port Participated the First China International Import Expo with Landbridge Port and Australia Darwin Port*. 2019. Disponível em: <<http://www.landbridge.com.cn/en/ctnshow.php/aid/588>>. Acesso em 21 de fevereiro 2020.

LA PRENSA. *Xi Jinping, los pasos del dragón chino en Panamá*. 2018. Disponível em: <https://www.prensa.com/impresa/panorama/Xi-Jinping-pasos-dragon-Panama_0_5182731739.html>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

LEN, Christopher. China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access. *Journal of the National Maritime Foundation of India*, v. 11, n. 1, p. 1-18. 2015.

LEVATHES, Louise. *When China ruled the seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*. New York: Oxford University Press, 1996.

LIN, Karen Jingrong et al. State-owned enterprises in China: A review of 40 years of research and practice. *China Journal of Accounting Research*, v. 13, Issue 1, p. 31-55, March. 2020.

LIU, Mingfu. *The China dream: great power thinking & strategic posture in the post-American Era*. New York: CN Times Books, 2015.

LYRIO, Mauricio Carvalho. *A ascensão da China como potência: fundamentos políticos internos*. Brasília: FUNAG, 2010.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence Of Sea Power Upon History: 1660-1783*. New York: Dover, 1987.

MAHNKEN, Thomas G. et al. *Tightening the Chain: Implementing a Strategy of Maritime Pressure in the Western Pacific*. Washington, DC: Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2019.

MARINE TRAFFIC. *MarineTraffic Density Maps*. 2019. Disponível em: <<https://www.marinetraffic.com/pt/ais/home/centerx:-69.8/centery:16.6/zoom:5>>. Acesso em 10 de agosto 2020.

MARITIME INTELLIGENCE. *One Hundred Ports 2018*. 2019. Disponível em: <<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2018>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

MARSHALL, Tim. *Prisioneiros da geografia: 10 mapas que explicam tudo o que você precisa saber sobre política global*. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

MEARSHEIMER, John Joseph. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W. W. Norton & Company, 2001.

MELLO, Leonel Itaussu Almeida. *A Geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata*. Manaus: Editora Universidade do Amazonas, 1997.

MING, Du. When China's National Champions Go Global: Nothing to Fear but Fear Itself? *Journal of World Trade*. v. 48, n. 6, p. 1127-1166, September. 2014.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES DO BRASIL (MRE). *Declaração Conjunta da Cúpula de Brasília de Líderes da China e de Países da América Latina e Caribe*. 2014. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/docs_CELAC/DECLCHALC.2014POR.pdf>. Acesso em 15 de dezembro 2019.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (MFAPRC). *Xi Jinping y Presidente Panameño Varela Visitan Juntos la Nueva Esclusa del Canal de Panamá*. 2018. Disponível em: <<https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjb/zzjg/lmzs/xwlb/t1618859.shtml>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

_____. *President Xi Jinping Gives a Joint Written Interview to the Media of Trinidad and Tobago, Costa Rica and Mexico*. 2013. Disponível em: <https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/lmzs_664952/gjlb_664956/3528_665138/3531_665144/t1046931.shtml>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

MINISTRY OF NATIONAL DEFENSE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (MNDPRC). *Defense Ministry's Regular Press Conference on Dec. 26*. 2019. Disponível em: <http://eng.mod.gov.cn/focus/2019-12/27/content_4857655.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

MINTO, Jevon. Examining the lending practices of chinese policy banks in the Caribbean (2000-2018). In: PETERS, Enrique Dussel. *China's Financing in Latin America and the Caribbean*. Mexico City: UNAM, 2019. p. 153-176.

MODELSKI, George; THOMPSON, William. *Seapower in global politics*. Seattle: University of Washington Press, 1988.

MYERS, Margaret. *Chinese Transport Infrastructure Development in Latin America: Planned and Completed Projects 2002-2018*. Inter-American Dialogue, 2018. Disponível em: <<https://>

www.thedialogue.org/blogs/2018/11/chinas-transport-infrastructure-investment-in-lac-five-things-to-know/>. Acesso em 06 de fevereiro 2020.

NAVARRO, Deus. O Canal do Panamá: política e estratégia. *Universitas Relações Internacionais*, Brasília, v. 13, n. 2, p. 99-106, jul./dez. 2015.

NATIONAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT COMPANY LIMITED (NIDCO). *La Brea Dry Docking Facility*. 2019. Disponível em: <<https://www.nidco.co.tt/la-brea-dry-docking-facility/>>. Acesso em 06 de fevereiro 2020.

NOGUEIRA, Isabela. Estado e Capital em uma China com Classes. *Revista de Economia Contemporânea*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 1, e182211. 2018.

_____. Cadeias Produtivas Globais e Agregação de Valor: A Posição da China na Indústria Eletroeletrônica de Consumo. *Revista Tempo do Mundo*, v. 4, n.3, p. 5-46. 2012.

NOHARA, Jun. Sea power as a dominant paradigm: the rise of China's new strategic identity. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, v. 6, n. 2, p. 210-232. 2017.

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC). *Antigua and Barbuda*. 2020a. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/atg/>>. Acesso em 17 de fevereiro 2020.

_____. *Bahamas*. 2020b. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/country/bhs/>>. Acesso em 7 de fevereiro 2020.

OLIVEIRA, Cêurio de. *Dicionário Cartográfico*. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.

OOSTERVELD, Willem; WILMS, Eric; KERTYSOVA, Katarina. *The Belt and Road Initiative Looks East: Political Implications of China's Economic Forays in the Caribbean and the South Pacific*. The Hague: The Hague Centre for Strategic Studies, 2019.

PAN, Zhongqi. Guanxi, Weiqi and Chinese Strategic Thinking. *Chinese Political Science Review*, n. 1, p. 303-321. 2016.

PANAMA COLON CONTAINER PORT (PCCP). *PCCP, un proyecto integrado que combina en un mismo espacio: Terminal Portuaria, Zona Franca y un Parque Logístico*. 2018. Disponível em: <<https://www.pccp.com.pa/pccp/>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

PANAMA PORTS COMPANY (PPC). *Conoce PPC*. 2020. Disponível em: <<https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/meetppc>>. Acesso em 4 de dezembro 2019.

PEÑA, Laura Silva; ROYER, Sandrine. *Project of Panama Colon Container Port: An estimation of the environmental impacts*. Montreal: McGill University, 2018.

PENHA, Eli Alves. Geopolítica das Relações Internacionais. In: LESSA, Mônica Leite; GONÇALVES, Williams da Silva (org). *História das Relações Internacionais: teoria e processos*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007. p. 133-162.

PEOPLE'S DAILY. *China celebrates ancient mariner to demonstrate peaceful rise*. 2004. Disponível em: <http://en.people.cn/200407/08/eng20040708_148861.html>. Acesso em 31 de janeiro, 2020.

PERELLÓ CABRERA, José Luis. *China y Cuba: la nueva ruta de la seda*. 2017. Disponível em: <<https://www.excelenciascuba.com/noticia/china-y-cuba-la-nueva-ruta-de-la-seda>>. Acesso em 4 de dezembro 2019.

PILLSBURY, Michael. *The Hundred-Year Marathon: China's Secret Strategy to Replace America as the Global Superpower*. New York: St. Martin's Griffin, 2016.

PORTS EUROPE. *Top 10 global container port operators for 2018*. 2018. Disponível em: <<https://www.portseurope.com/top-10-global-container-port-operators-for-2018/>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

PORT TECHNOLOGY. *COSCO Finalizes Deal for \$3 Billion Peru Port*. 2017. Disponível em: <https://www.porttechnology.org/news/cosco_finalizes_deal_for_3_billion_peru_port/>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

QI, Hao; KOTZ, David M. The Impact of State-Owned Enterprises on China's Economic Growth. *Review of Radical Political Economics*, p. 1-19. 2019.

RAMÍREZ, Socorro. El gran Caribe: estrategias aisladas, opuestas o convergentes? *Análisis político*, n. 32, p. 120-143. 1997.

REGUEIRO BELLO, Lourdes. América Latina y el Caribe, región en disputa: Estados Unidos versus China. *Revista de Estudios Estratégicos*, Havana, n. 7, p. 51-86, enero-junio. 2019.

RENEHAN JR, Edward John. *The Monroe Doctrine: The Cornerstone of American Foreign Policy*. New York: Chelsea House Publications, 2007.

REPÚBLICA DE PANAMÁ. *Contrato para Estudios, Diseño, Desarrollo y Aprobación de Planos, Y Construcción de la Terminal de Cruceros de Amador; Isla Perico, Panamá*. Contrato nº A-7005-2017. Autoridad Marítima de Panamá, 2017a.

_____. *Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de la República Popular de China sobre la Cooperación en el Marco de La Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI*. Beijing. 17 nov. 2017b.

_____. *Constitución Política de la República de Panamá*. Panamá: Asamblea Nacional, 2004.

_____. *Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos*. Panamá: Autoridad del Canal, 1999.

_____. *Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá*. Panamá: Autoridad Marítima de Panamá, 1977.

_____. Loteria Nacional de Beneficencia. *Revista Cultural Loteria: La Enciclopedia del Pensamiento Panameño*, n. 207, marzo. 1973.

REUTERS. *Chinese firm pays \$584 million in Sri Lanka port debt-to-equity deal*. 2018. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-ports/chinese-firm-pays-584-million-in-sri-lanka-port-debt-to-equity-deal-idUSKBN1JG2Z6>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

RIBEIRO, Darcy. Los Antillanos. In: RIBEIRO, Darcy. *Las Américas y La Civilización: proceso de formación y causas del desarrollo desigual de los pueblos americanos*. La Habana: Casa de las Américas, 1992. p. 275-298.

RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian 2013. *The Geography of Transport Systems*. 3. ed. New York: Routledge, 2013.

_____. *The Geography of Transport Systems*. 5. ed. New York: Routledge, 2020.

RÖMER, Thomas. *Map of the Panama Canal*. Spanish version. OpenStreetMap data, 2013.

ROMERO, Ramón Antonio Cantarero. Honduras. In: SADER, Emir (Org.). *Latinoamericana: enciclopédia contemporânea da América Latina e do Caribe*. São Paulo: Boitempo, 2006. p. 655-666.

SÁNCHEZ, Ricardo J.; WILMSMEIER, Gordon. *Maritime sector and ports in the Caribbean: the case of CARICOM countries*. Santiago, Chile: CEPAL, 2009.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SEATRADE MARITIME. *Panama's Evergreen Colon Container Terminal inaugurates expansion*. 2015. Disponível em: <<https://www.seatrade-maritime.com/americas/panama-s-evergreen-colon-container-terminal-inaugurates-expansion>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

_____. *CHEC to expand Evergreen terminal in Panama*. 2013. Disponível em: <<https://www.seatrade-maritime.com/americas/chec-expand-evergreen-terminal-panama>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

SELSER, Gregorio. *Cronología de las intervenciones extranjeras en América Latina*. Tomo III 1899-1945. México, DF: Camena, 2001.

SHEN, Simon. El papel de las empresas de Hong Kong en las relaciones sino-latinoamericanas: “la diplomacia portuaria” de Li Ka-shing como ejemplo. *Estudios de Asia y África*, v. 48, n. 1 (150), p. 211-230, enero-abril. 2013.

SHI, Xiaoqin. *An Analysis of China's Concept of Sea Power*. Stockholm: Institute for Security and Development Policy, 2012.

SOUTH CHINA MORNING POST (SCMP). *Next Hambantota? Welcome to the Chinese-funded US\$1.4 billion Port City Colombo in Sri Lanka*. 2019. Disponível em: <<https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/3009731/next-hambantota-welcome-chinese-funded-us14-billion-port-city>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

_____. *Pakistan happy to aid in China's quest for land route to the west; India, not so much*. 2013. Disponível em: <<https://www.scmp.com/business/commodities/article/1359761/pakistan-happy-aid-chinas-quest-land-route-west-india-not-so>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

SPYKMAN, Nicholas John. *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*. New York: Harcourt, Brace and Company, 1942.

STRANGE, Susan. *State and Markets*. New York: Continuum, 1994.

STRAUSS, Michael J. Guantanamo Bay and the Evolution of International Leases and Servitudes. *City University of New York Law Review*, v. 10, n. 2. p. 479-509. 2007

STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE (SIPRI). *El gasto militar mundial crece hasta los 1,8 billones de dólares en 2018*. 2018. Disponível em: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-04/milex_press_release_esp.pdf>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

SUN, Guori Tom; PAYETTE, Alex. China's two Ocean Strategy: Controlling waterways and the new silk road. *Asia Focus-Asia Programme*, Institut de Relations Internationales et Stratégiques, v. 31, may. 2017.

SUTPHEN, Harold John. *The Anglo-American Destroyers-Bases Agreement, September, 1940*. Thesis (Ph. D.) – Faculty the of Fletcher School Law of and Diplomacy. 1967.

TACK, Juan Antonio Tack. *El Canal de Panamá*. Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 16. Panamá: Editorial Universitaria, 1999.

TAVARES, Maria da Conceição; MELIN, Luiz Eduardo. Pós-escrito 1997: a reafirmação da hegemonia norte-americana. In: TAVARES, Maria da Conceição; FIORI, José Luís. *Poder e dinheiro: uma economia política da globalização*. Petrópolis: Editora Vozes, 1997.

TEIXEIRA JÚNIOR, Augusto W.M. *Geopolítica: do Pensamento Clássico aos Conflitos Contemporâneos*. Curitiba: Editora Intersaberes, 2017.

THE DIPLOMAT. *China in Djibouti: The Power of Ports*. 2018. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2019/03/china-in-djibouti-the-power-of-ports/>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

THE ECONOMIST. *China's Belt and Road: Return to center*. February 8th-14-th. 2020.

THE NASSAU GUARDIAN. *Bahamas, China sign \$40M loan agreement for Abaco infrastructural works*. 2012. Disponível em: <<http://twixar.me/RWYT>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (PRC). *China's National Defense in the New Era*. Beijing: Foreign Languages Press, 2019.

_____. *The 13th Five-Year Plan For Economic and Social Development of The People's Republic of China (2016–2020)*. Beijing: Central Compilation & Translation Press, 2016.

_____. *China Military Strategy*, 2015a.

_____. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21 St-Century Maritime Silk Road*. 2015b. Disponível em: <<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>>. Acesso em 10 de dezembro 2019

THORNE, Devin; SPEVACK, Ben. *Harbored Ambitions: How China's Port Investments Are Strategically Reshaping the Indo-Pacific*. C4ADS, 2017.

TRADE COMMISSIONER SERVICE (TCS). *Overview of China's Building and Construction Market*. 2019. Disponível em: <<https://www.tradecommissioner.gc.ca/china-chine/market-facts-faits-sur-le-marche/0003028.aspx?lang=eng>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). *Review of Maritime Transport 2019*. New York: UN Publications, 2019.

UNITED STATES-CHINA ECONOMIC AND SECURITY REVIEW COMMISSION (USCC). *2019 Report to Congress*. Washington: U.S. Government Printing Office, 2019.

_____. *2011 Report to Congress*. Washington: U.S. Government Printing Office, 2011.

UNITED STATES DEPARTMENT OF DEFENSE (USDOD). *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2019, 2019a*.

_____. *Summary of the 2018 National Defense Strategy of The United States of America: Sharpening the American Military's Competitive Edge*, 2019b.

_____. *Base Structure Report - Fiscal Year 2018 Baseline: a summary of the real property inventory data*, 2018.

UNITED STATES EMBASSY IN CHINA (USEC). *Remarks on U.S. Latin American Policy (Excerpts)*. 2019. Disponível em: <<https://china.usembassy-china.org.cn/press-releases-remarks-on-u-s-latin-american-policy-excerpts/>>. Acesso em 10 de janeiro 2020.

UNITED STATES EMBASSY PANAMA (USEP). *Secretary of State Michael Pompeo's Remarks to Traveling Press after his Visit to Panama*. 2018. Disponível em: <<https://pa.usembassy.gov/secretary-of-state-michael-pompeos-remarks-to-traveling-press-after-his-visit-to-panama/>>. Acesso em 10 de janeiro 2020.

UNITED STATES NAVY (USNAVY). *Organization of AUTEK*. Disponível em: <https://www.navsea.navy.mil/Portals/103/Documents/NUWC_Newport/AUTEK/AUTEKmilitaryinfo.pdf>. Acesso em 10 de janeiro 2020.

UNITED STATES SOUTHERN COMMAND (USSOUTHCOM). *Organization Posture Statement of Admiral Craig S. Faller Commander, United States Southern Command Before the 116th Congress Senate Armed Services Committee*, January, 2020.

_____. *Estratégia do Comando Sul dos Estados Unidos: "Promessa Duradoura para as Américas"*, Maio, 2019a.

_____. *Organization Posture Statement of Admiral Craig S. Faller Commander, United States Southern Command Before the 116th Congress Senate Armed Services Committee Subcommittee on Emerging Threats and Capabilities*, July, 2019b.

UNITED STATES WHITE HOUSE (USWH). *National Security Strategy of The United States of America*, 2017a.

UNITED STATES WHITE HOUSE (USWH). *Remarks by the Vice President at the Panama Canal*. 2017b. Disponível em: <<https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-vice-president-panama-canal/>>. Acesso em 10 de janeiro 2020.

VALOR. *China Port paga R\$ 2,9 bilhões por 90% do TCP e desembarca no Brasil*. 2017. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2017/09/03/china-port-paga-r-29-bilhoes-por-90-do-tcp-e-desembarca-no-brasil.ghtml>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

VAN DER LEER, Yeroen; YAU, Joshua. *China's new silk route: The long and winding road*. Singapore: PwC's Growth Markets Centre, 2016.

VISENTINI, Paulo Fagundes; PEREIRA, Analúcia Danilevicz. *Manual do candidato: história mundial contemporânea (1776-1991): da independência dos Estados Unidos ao colapso da União Soviética*. 3. ed. Brasília: FUNAG, 2012.

VINE, David. *Base Nation: How U.S. Military Bases Abroad Harm America and The World*. New York: Metropolitan Books, 2015.

WANG, Xianmin. *Deepening Cooperation under the Belt and Road Initiative In A bid to Upgrade the Bilateral Relationship*. 2018a. Disponível em: <<http://ag.chineseembassy.org/eng/xwtd/t1567220.htm>>. Acesso em 07 de fevereiro 2020.

_____. *Working Together to Build on Friendship and Write a New Chapter*. 2018b. Disponível em: <<http://ag.chineseembassy.org/eng/sbgx/t1523429.htm>>. Acesso em 07 de fevereiro 2020.

WEI, Zhang; AHMED Shazeda (trad.). A General Review of the History of China's Sea-Power Theory Development. *Naval War College Review*, v. 68, n. 4, p. 79-93. 2015.

WORLD BANK. *World Bank Open Data*. 2018. Disponível em: <<https://data.worldbank.org>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

WORLD SHIPPING COUNCIL. *Trade Routes*. 2018. Disponível em: <<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-routes>>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

XINHUA. *Chinese-built Walvis Bay container terminal in Namibia inaugurated*. 2018. Disponível em: <http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/03/c_138279664.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

XINHUANET. *Cuba recibe moderno dique flotante fabricado en China*. 2019. Disponível em: <http://spanish.xinhuanet.com/2019-10/31/c_138516406.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

_____. *Honduras recibe dos gigantescas grúas para potenciar su mayor puerto del Caribe*. 2018. Disponível em: <http://spanish.xinhuanet.com/2018-07/25/c_137346832.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

YAN, Xueting. The Rise of China and its Power Status. *The Chinese Journal of International Politics*, vol. 1, n. 1, p. 5-33. 2006.

ZANETTI, Oscar Lecuona. *El Caribe: procesos económicos em perspectiva histórica*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2018.

ZHANG, Qingmin. Complex Asymmetry: A Comparative Perspective on China's Relations with Africa and Latin America. *Revista Tempo do Mundo*, v. 2, n. 2, p. 95-116, Jul. 2016.

ZHAO, Huanxin. *China names key industries for absolute state control*. 2006. Disponível em: <https://www.chinadaily.com.cn/china/2006-12/19/content_762056.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

ZHAO, Yinan. "Chinese dream" is Xi's vision. 2013. Disponível em: <https://www.chinadaily.com.cn/china/2013npc/2013-03/18/content_16315025.htm>. Acesso em 10 de dezembro 2019.

ZHENHUA PORT MACHINERY COMPANY (ZPMC). *Annual Report 2016*. Beijing, 2017.

ANEXO A – Movimento Portuário por TEU na ALC



NAÇÕES UNIDAS

DIVISÃO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL E INTEGRAÇÃO



Dados estatísticos do Informe da Atividade Portuária da América Latina e o Caribe 2018

Tabela 1. Movimento portuário em TEU por porto ou zona portuária

	País	Nome do porto ou zona portuária	Throughput (TEU) 2018	Throughput (TEU) 2017	Variação do crescimento entre 2017-2018
1	Panamá	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	4,324,478	3,891,209	11.1%
2	Brasil	Zona Portuária Santos	3,836,487	3,578,192	7.2%
3	México	Manzanillo, COL.	3,078,505	2,830,370	8.8%
4	Colômbia	Bahia de Cartagena	2,862,787	2,678,005	6.9%
5	Panamá	Panamá Pacífico	2,520,587	2,986,617	-15.6%
6	Perú	El Callao	2,340,657	2,250,224	4.0%
7	Equador	Guayaquil (APG, terminais privados)	2,064,281	1,871,591	10.3%
8	Jamaica	Kingston	1,833,053	1,560,000	17.5%
9	Argentina	Buenos Aires (Puerto Nuevo e Dock Sud)	1,797,955	1,468,960	22.4%
10	Chile	San Antonio	1,660,832	1,296,890	28.1%
11	Puerto Rico	San Juan	1,405,348	1,199,157	17.2%
12	Colômbia	Buenaventura	1,369,139	920,000	48.8%
13	República Dominicana	Caucedo	1,331,907	1,235,801	7.8%
14	México	Lázaro Cárdenas, MICH.	1,314,798	1,149,079	14.4%
15	Costa Rica	Limón-Moin	1,187,760	1,199,628	-1.0%
16	México	Veracruz, VER.	1,176,253	1,117,304	5.3%
17	Bahamas	Freeport	1,050,140	850,426	23.5%



NAÇÕES UNIDAS

DIVISÃO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL E INTEGRAÇÃO

CEPAL

18	Brasil	Zona portuária Itajaí	1,045,813	999,277	4.7%
19	Chile	Valparaíso	903,296	1,073,734	-15.9%
20	México	Altamira, TAMPS.	820,092	803,222	2.1%
21	Uruguai	Montevideo	797,874	939,427	-15.1%
22	Brasil	Paranaguá - Antonina	765,785	752,250	1.8%
23	Brasil	Rio Grande	736,967	743,717	-0.9%
24	Honduras	Puerto Cortes	670,979	642,218	4.5%
25	Brasil	Zona portuária São Francisco do Sul	634,197	592,304	7.1%
26	Brasil	Zona portuária Manaus	563,045	270,331	108.3%
27	Guatemala	Santo Tomas de Castilla	554,432	566,539	-2.1%
28	Chile	Coronel	528,202	431,213	22.5%
29	Guatemala	Puerto Barrios	489,665	455,973	7.4%
30	Chile	Talcahuano (inclui San Vicente)	486,568	516,449	-5.8%
31	Guatemala	Puerto Quetzal	486,499	367,239	32.5%
32	República Dominicana	Rio Haina	479,531	488,963	-1.9%
33	Brasil	Suape - Recife	454,721	460,769	-1.3%
34	Venezuela (República Bolivariana de)	Puerto de Puerto Cabello	418,295	n.a.	n.a.
35	Brasil	Aratu - Salvador	375,884	301,129	24.8%
36	Brasil	Rio de Janeiro - Niterói	366,206	281,473	30.1%
37	Cuba	Mariel	349,722	332,240	5.3%
38	Brasil	Pecém - Fortaleza	344,887	283,757	21.5%
39	Brasil	Itaguaí	327,186	282,682	15.7%



NAÇÕES UNIDAS

DIVISÃO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL E INTEGRAÇÃO

CEPAL

40	Chile	Lirquen	320,404	311,072	3.0%
41	Costa Rica	Caldera	305,031	289,582	5.3%
42	Perú	Paita TPE	274,151	228,367	20.0%
43	México	Ensenada, B.C.	272,258	230,185	18.3%
44	Martinica	Fort-de-France	258,783	240,881	7.4%
45	Brasil	Vitória	250,424	195,243	28.3%
46	Chile	Arica	236,890	238,018	-0.5%
47	El Salvador	Acajutla	230,989	209,903	10.0%
48	Guadalupe	Terminal of Jarry (GPPTP)	223,789	210,000	6.6%
49	Chile	Iquique	259,867	280,353	-7.3%
50	Trinidade e Tobago	Port of Spain	187,524	252,159	-25.6%
51	Trinidade e Tobago	Point Lisas	170,951	162,498	5.2%
52	Nicaragua	Corinto	169,969	165,463	2.7%
53	Chile	Puerto Angamos	163,540	158,347	3.3%
54	Brasil	Vila do Conde - Belém	154,908	124,323	24.6%
55	Colômbia	Zona portuária Barranquilla	154,533	150,000	3.0%
56	Venezuela (República Bolivariana de)	Puerto de La Guaira	149,708	n.a.	n.a.
57	México	Progreso, YUC.	146,456	91,318	60.4%
58	Bahamas	Nassau	132,696	70,226	89.0%
59	Argentina	Zárate	127,140	118,329	7.4%
60	Equador	Puerto Bolivar (APPB)	113,515	78,721	44.2%
61	Honduras	Castilla	109,272	119,251	-8.4%



NAÇÕES UNIDAS

DIVISÃO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL E INTEGRAÇÃO

CEPAL

62	Colômbia	Zona portuária Santa Marta	104,611	120,000	-12.8%
63	Barbados	Bridgetown	100,952	107,098	-5.7%
64	Brasil	Imbituba	99,724	49,453	101.7%
65	Curaçao	Willemstad	96,738	93,921	3.0%
66	Colômbia	Turbo	73,328	67,522	8.6%
67	Chile	Antofagasta	73,150	71,935	1.7%
68	Argentina	Zona portuária Gran Rosario	71,675	66,616	7.6%
69	Argentina	Zona portuária Ushuaia	59,898	53,262	12.5%
70	Aruba	Barcadera (Oranjestad)	58,500	47,534	23.1%
71	México	Puerto Chiapas	54,308	47,702	13.8%
72	México	Mazatlan, SIN.	48,189	48,380	-0.4%
73	Belize	Belize	47,729	44,381	7.5%
74	República Dominicana	Santo Domingo	45,514	53,488	-14.9%
75	Brasil	Porto Alegre	40,794	n.a.	n.a.
76	Ilhas Cayman	Cayman	38,772	61,940	-37.4%
77	República Dominicana	Puerto Plata	36,363	48,712	-25.4%
78	Argentina	Puerto Madryn	35,781	30,963	15.6%
79	Equador	Esmeraldas (APE)	34,670	39,778	-12.8%
80	Brasil	Natal	33,093	57,606	-42.6%
81	Honduras	San Lorenzo	32,913	35,824	-8.1%
82	Argentina	Zona portuária Bahía Blanca	32,442	27,843	16.5%
83	México	Guaymas, SON.	28,971	16,031	80.7%



NAÇÕES UNIDAS

DIVISÃO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL E INTEGRAÇÃO

CEPAL					
84	Argentina	San Antonio Este	28,821	n.a.	n.a.
85	Belize	Big Creek	28,096	15,751	78.4%
86	Perú	Ilo	27,717	28,606	-3.1%
87	Panamá	Almirante	27,304	20,420	33.7%
88	Chile	Punta Arenas	24,500	24,236	1.1%
89	Granada	St. George's	23,887	21,914	9.0%
90	Perú	Matarani	22,192	18,183	22.0%
91	Argentina	Mar del Plata	19,160	n.a.	n.a.
92	México	Coatzacoalcos, VER.	19,122	19,992	-4.4%
93	São Vicente e Granadinas	Campden Park	18,107	17,502	3.5%
94	Argentina	Puerto Deseado	17,687	n.a.	n.a.
95	Colômbia	San Andrés	15,599	8,134	91.8%
96	Venezuela (República Bolivariana de)	Puerto de Maracaibo	13,718	n.a.	n.a.
97	República Dominicana	Manzanillo	13,172	15,652	-15.8%
98	México	Tuxpan, VER.	11,835	n.a.	n.a.
99	Brasil	Porto Velho	11,364	n.a.	n.a.
100	México	Puerto Morelos, Q. ROO	9,423	n.a.	n.a.
101	Venezuela (República Bolivariana de)	Puerto de Guanta	7,351	n.a.	n.a.
102	México	Tampico, TAMPS.	4,753	n.a.	n.a.
103	Nicaragua	Arlen Siu	4,434	6,893	-35.7%
104	Venezuela (República Bolivariana de)	Puerto Internacional El Guamache	3,302	n.a.	n.a.



NAÇÕES UNIDAS

DIVISÃO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL E INTEGRAÇÃO

CEPAL

105	Perú	Pisco	3,217	n.a.	n.a.
106	Chile	Chacabuco	3,020	3,900	-22.6%
107	México	Salina Cruz, OAX.	2,857	n.a.	n.a.
108	Colômbia	Guajira	2,716	1,798	51.1%
109	Montserrat	Little Bay	1,839	1,741	5.6%
110	Argentina	Corrientes	1,726	n.a.	n.a.
111	São Vicente e Granadinas	Kingstown	1,711	n.a.	n.a.
112	Chile	Coquimbo	1,200	n.a.	n.a.
113	Argentina	Campana	840	n.a.	n.a.
114	Argentina	San Pedro	778	n.a.	n.a.
115	Argentina	Molca	485	n.a.	n.a.
116	Argentina	Concepción del Uruguay	40	n.a.	n.a.
117	Perú	Salaverry	40	n.a.	n.a.
118	Equador	Manta (APM)	20	n.a.	n.a.