

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

**“INFRA-ESTRUTURAS EM ENERGIA E TRANSPORTES E
CRESCIMENTO ECONÔMICO NA CHINA”**

O enfrentamento da crise financeira asiática a partir da expansão de sua demanda interna e a formação de uma economia continental

ELIAS MARCO KHALIL JABBOUR

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Geografia Humana.

Orientador: Prof. Dr. Armen Mamigonian

**São Paulo
2004**

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

**“INFRA-ESTRUTURAS EM ENERGIA E TRANSPORTES E
CRESCIMENTO ECONÔMICO NA CHINA”**

O enfrentamento da crise financeira asiática a partir da expansão de sua demanda interna e a formação de uma economia continental

ELIAS MARCO KHALIL JABBOUR

São Paulo

Às duas pessoas mais importantes de minha vida:

CLÁUDIO E AURORA ROMERO.

Ao meu ***PARTIDO COMUNISTA DO BRASIL,***
herdeiro das mais nobres tradições de luta do povo brasileiro
na defesa dos valores da nacionalidade e do socialismo.

Para meu amigo, companheiro, mestre e orientador

ARMEN MAMIGONIAN,

e minha eterna gratidão à ***HUGO LAERTE MAAS,***
amigo e ser humano de primeira grandeza.

AGRADECIMENTOS

“O fruto de um trabalho de amor atinge sua plenitude na colheita, e esta chega sempre no seu tempo certo...”

Sim, trata-se de um fruto colhido a partir de um trabalho de amor. Trabalho de amor este que como tudo na vida humana tem início, meio e espero que ainda não tenha chegado ao final. Afinal nunca podemos, em se tratando de ciência, de dar por completado um trabalho, ainda mais quando se encara a ciência como algo concebido para a transformação da realidade.

É um trabalho de amor sim, por excelência.

Acredito que tudo na vida seja impulsionado por sentimentos de amor, a razão neste caso, fica na vigilância do método, da forma, do conteúdo, dos objetivos e seus meios.

E como um trabalho de amor - mesmo às vezes que solitário no deserto da Mongólia Interior, em meio às chuvas tropicais do vale do Rio Yangtsé ou no esplendor da Praça da Paz Celestial (Tiananmen) – não pode ser creditado a um autor solitário. Como trabalho de amor, além do autor, várias pessoas fizeram sua parte, independente de como, fizeram sua parte.

Agradeço às pessoas de meu círculo de convívio acadêmico: Ana Pereira (cúmplice de sucessos e dissabores na China via e-mail), Carlos Pova, Sérgio de Moraes Paulo (grande figura humana), Pedro Mezgravis, Fábio, professor Dante Aldrighi da FEA.

Ao casal de geógrafos: Marta Luedemann e Sávio Corrêa, grandes amigos e merecedores de sucesso, a quem partilhei momentos de alegria e dificuldade de minha vida.

A Luciana Antonini, a quem devo a abertura de meu primeiro contato acadêmico na China.

A um dos grandes homens de ciência deste país: professor Carlos Augusto Figueiredo Monteiro, incentivador e amigo.

Cabe gratidão também ao professor Luiz Gonzaga Belluzzo, outro incentivador, homem de bem e talvez o mais preparado economista do campo nacional e popular deste país.

A Carlos Alberto de Lucca, o melhor amigo de meu pai, levantador de astral, verdadeiro, companheiro...

Márcio Lima, grande amigo leal.

Valeu a força dada para minha ida à China por Raul Correia e Walter Claro.

A eterna lembrança das provas de amizade e consideração de Amélia Carrara, Mônica Bertelle e Izilda Furlan: estiveram presentes em momentos cruciais de minha caminhada.

À minha ex-aluna Marta Fernanda.

Ao secretariado nacional do Partido Comunista do Brasil (PC do B), a quem devo a confiança e o estímulo ao estudo.

Dilermando Toni, Janete Alma e Sérgio Barroso, incentivadores, indagadores, amigos fraternos e indutores de estímulo ao estudo.

Altamiro Borges Juliana Rosa e Arli Gonçalves (esta última que dividiu comigo as ansiedades pré-viagem).

À Maria Helena D'Eugennio, secretária e interprete da Comissão Nacional de Relações Internacionais do Comitê Central do PC do B.

A Altair Alves, Ana Lúcia e “Bignel” Andrade, Célio Turino, Antônia Rangel...

Ao casal mais apaixonado que conheço: Elder Vieira e Cláudia Rodrigues e seu fruto mais belo, Nina Rodrigues.

Edvar Bonotto, maranhense de coração e amigo do peito.

Para Mariana Venturini, que teve a honra de receber a descrição da Praça da Paz Celestial via Embratel numa noite de calor em Pequim, onde a mesma praça completamente iluminada estava cercada de bandeiras vermelhas e cerca de duas mil pessoas. Inesquecível. Uma das únicas pessoas que acreditavam que eu chegaria à China

À Equipe do Portal Vermelho: Bernardo Joffily (extensivo à sua companheira Olívia Rangel), Cláudio Gonzalez, Toni C., Humberto Alencar e Osvaldo Bertolino (um dos melhores escritores que conheço).

A Carlos Pompe, a quem me ajuda toda vez que me critica.

À Mônica Simioni e Fernando Garcia, casal este com lugar guardado em meu coração. Adoro muito vocês dois...

Osvaldo Napoleão e Helena Amazonas, vocês nem imaginam o tamanho do carinho que tenho por vocês!!!

Às irmãs Ana e Franczy Matarazzo, sem palavras...

À amiga de primeira hora Paula Madeira.

Na China agradeço a calorosa recepção do Embaixador Affonso Celso de Ouro Preto, e de duas pessoas inesquecíveis e que terão lugar guardado para sempre em minha mente: Paulo

Guapindaia Joppert, secretário do setor político da Embaixada e Maria Lúcia Verdi, encarregada do setor cultural. Sem eles não iria longe na China.

Cabe também consideração ao Ministro-Conselheiro da Embaixada, Sr. Edson Monteiro.

Lembro ainda de Ricardo Portugal, diplomata gaúcho e amigo de conversas que varavam a noite em algum restaurante do bairro de Sanlitun em Pequim.

Meu apreço a vice-cônsul do Brasil em Pequim, Luiza Louzada e ao poeta mineiro e oficial de chancelaria Mauro Lucio da Silva, com quem mantive muitas conversas em Pequim.

Não posso deixar de lado a contribuição dada pelo Dr. Ahmed Youssif el Tassa e sua companheira Elsa Pastro: este casal foi uma das melhores coisas que conheci na China.

Remeto ainda saudações ao cônsul-geral do Brasil em Xangai, João de Mendonça Lima Neto, sua recepção foi essencial para não me perder na infinitude desta magnífica cidade, futura capital do mundo...

Agradeço ainda ao nosso Ministro das Relações Exteriores Celso Amorim, a quem a empatia pessoal e política enfeixaram elos de amizade e consideração mútua.

Ao assessor da Secretária-Geral do Ministério das Relações Exteriores, Afonso Carbonar, amigo para o resto da vida.

Aos diplomatas Celso França, Chagas Freitas e Luis Antonio Borda Silos, que não pensavam duas vezes em levantar meu astral nos momentos de baixa imunidade em Pequim.

Ao Departamento Internacional do Comitê Central do Partido Comunista da China, em nome de seu diretor geral para América Latina e Caribe Wang Hua, por ter viabilizado todas as entrevistas necessárias para a consecução deste trabalho.

Uma saudação especial ao camarada, professor e brasilianista do Instituto de Estudos Latino-Americanos da Academia Chinesa de Ciências Sociais, Zhang Baoyu.

Nesta mesma academia de renome e que abriu suas portas para duas palestras proferidas por mim envio saudações fraternais aos camaradas e professores Jiang Shixue (diretor), a Song Xiaoping (vice-diretor), Lu Yinchun e Xu Shicheng. Professores estes que me receberam da forma mais calorosa possível.

Ao meu primeiro contato acadêmico na China, o economista do Conselho de Estado e maior especialista chinês em assuntos relacionados ao combate a pobreza na China, Zou Lan. Sua generosidade foi essencial.

A secretaria do setor cultural da Embaixada da China no Brasil, Ouyang Xuenmey, camarada prestativa e de valor.

Aos amigos feitos na Embaixada de Cuba em Pequim em especial Luis Manuel Batista Gonzalez e sua família.

Não tenho o direito de não expressar meu apreço a todos os taxistas, trabalhadores nos setores metalúrgico, metroviário e ferroviário. Às pessoas comuns que dispuseram de um pouco de tempo para responder minhas indagações. Aos funcionários dos “albergues da juventude” em que me hospedei. Aos guardas de trânsito, às senhoras que se exercitavam em algum parque por qual passava.

Aos amigos que fiz nas longas viagens de trem pelo país...

A todos anônimos que na China fizeram a diferença para que minha caminhada de repórter-cientista fosse menos dura.

Enfim a todos àqueles trabalhadores e protagonistas de uma das maiores empreitadas enfrentadas pelo homem no início deste século:

A CONSTRUÇÃO DO SOCIALISMO COM CARACTERÍSTICAS CHINESAS

Agradeço ainda àquele mapa-múndi que me fazia viajar pelo mundo quando eu tinha apenas cinco anos de idade...

RESUMO

A crise financeira que assolou a Ásia no ano de 1997 demonstrou que a China possuía, igualmente seus vizinhos asiáticos, problemas em sua estrutura econômica e financeira.

Os chineses reagiram a esta crise implementando uma política que contemplasse a expansão de sua demanda doméstica e a formação nas próximas décadas de uma economia continental que consolidasse o poder estatal sob o território e a sociedade do país. As condições objetivas para esse enfrentamento foram criadas ao longo de 20 anos de política de Reforma e Abertura: capacidade produtiva, sistema de intermediação financeira e o efetivo controle do Estado Nacional em todos os terrenos da governança chinesa.

O verificado alavancamento dos investimentos nas infra-estruturas em energia e transportes constitui, assim, meio para abrir um novo ciclo de desenvolvimento econômico com expansão considerável de sua demanda doméstica e ao mesmo tempo viabilizar a formação de uma economia continental com impactos no mundo semelhantes aos verificados no momento em que os Estados Unidos da América consolidaram seu atual território na segunda metade do século XIX.

Palavras-chave: crise asiática, demanda doméstica, economia continental, energia, transportes.

ABSTRACT

The financial crises that desolated Asia in 1997 has demonstrated that China, by the same way of the Asiatic neighbors, had economical and financial structures problems.

The Chinese government reacted to this crisis with a policy that can lead with the extension of it domestic demand and the formation on the next decades of a continental economy to consolidate the power of the State beneath the country territory and society. The objective conditions of this confrontation were created along by 20 years of policies of Reform and Opening: productive capacity, intermediary financial system and the effective control of the National State on every branch of activities of the Chinese governance.

The verified uptake of investments on infrastructure of energy and transports constitutes a mean to open a new cycle of economical development and simultaneously a considerable expansion of China's domestic demands and to make possible the formation of a continental economy with similar impacts to the world as can be verified at moment in which the United States of America has consolidated it's actual territory, in the second half of 19th Century.

Key-words: Asian crisis; domestic demands; continental economy; energy; transports.

ÍNDICE

PARTE I – INTRODUZINDO UMA DISCUSSÃO

(A economia do objeto – fatores do crescimento prolongado).....16

I.1 – Comércio internacional, relações

internacionais, política e investimentos

estrangeiros diretos.....17

I.1.1 – Algumas características dos investimentos estrangeiros diretos

na China (IDE's).....24

I.1.2 – O papel da demanda interna e os investimentos estatais.....27

I.1.2.1 – A reforma rural e a explosão do consumo na China.....28

I.1.2.2 – As estatais e os investimentos em ativos fixos:

motor de crescimento da demanda doméstica.....32

I.1.2.3 – O fator geopolítico.....36

CONCLUSÃO – Introduzindo uma discussão.....38

I.1.3 – A China, a crise financeira asiática e a questão da centralidade dos

investimentos em infra-estruturas em energia e transportes.....40

I.1.3.1 – A “globalização” e a questão financeira na China.....42

I.1.3.2 – A supercapacidade instalada, deflação e

a relação entre equidade e eficiência na China.....42

I.1.3.3 – Outras justificativas de caráter mais geral.....47

I.1.3.4 – Desenvolvimento do oeste: questão estratégica e mercado potencial.....48

I.1.3.5 – Chongqing e a formação de uma economia continental.....51

PARTE II – OS INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURAS EM ENERGIA E

TRANSPORTES: ONDE ESTÃO E COMO ESTÃO (política de dinamização dos setores e

respectivos investimentos).....53

II.1 – Setor ferroviário.....53

II.1.1 – Compreendendo a raiz dos problemas.....55

II.1.2 – Enfrentando o desafio.....	57
II.1.3 – Projetos que conectam e desenvolvem uma nação.....	58
II.1.4 – 10º Plano Quinquenal: respondendo à proposta de uma economia continental.....	60
à proposta de uma economia continental.....	60
II.1.5 – O trem de levitação magnética: idéia para médio e longo prazo.....	64
II.1.6 – Problemas de custos operacionais e política.....	65
II.1.7 – França e Alemanha disputam a obra.....	66
II.1.8 – Metrô em expansão e diferenças entre Pequim e Xangai.....	67
II.1.9 – Inauguração metroviária em Shenzhen e expansão em Guangzhou.....	75
II.2 – Desenvolvimento acelerado das rodovias	
e auto-estradas e a questão urbana em Pequim.....	77
II.2.1 – Total modernização da rede até 2050.....	78
II.2.2 – Auto-estradas (free-ways).....	79
II.2.3 – Transportes urbanos e o desenvolvimento particular de Pequim.....	83
II.2.4 – “Dois corredores, desenvolver dois cinturões e construir múltiplos centros”.....	84
II.2.5 – O Plano de médio prazo, o desenvolvimento rodoviário	
no oeste e os “caminhos rurais”.....	88
CONCLUSÃO – Transportes ferroviário, metroviário, rodoviário	
e infra-estrutura urbana de	
Pequim.....	91
II.3 - Energia hidrelétrica: grandes projetos e transferência do oeste para o leste.....	93
II.3.1 – Ênfase na reestruturação e ampliação.....	93
II.3.2 – O caso de Ertan.....	95
II.3.3 – O caso de Três Gargantas.....	97
II.3.4 – Uma idéia de quase 100 anos.....	97
II.3.5 – A criação de um sistema administrativo e de cidade comercial com a Rússia e o	
financiamento do empreendimento.....	100
II.3.6 - A questão da proteção ambiental.....	103
II.3.7 – Três Gargantas como parte de um todo.....	106
II.3.8 – Transmissão oeste-leste: capacidade ociosa e integração nacional.....	109

II.3.9 – Exemplos de vantagens comparativas, pauta de comércio e exportação de energia.....	111
II.4 – Energia nuclear: desafio de baixar o custo, cooperação internacional e transferência tecnológica.....	112
II.4.1 – Necessidades e importância.....	114
II.4.2 – Construção de centrais: grandes avanços entre 1991 e 2002.....	115
II.5 – Petróleo na China: reestruturação, presença internacional e grande importador.....	118
II.5.1 – Reestruturação pós-crise asiática e fusões no setor.....	119
II.5.2 – Características e princípios das corporações.....	120
II.5.3 – Potencial de desenvolvimento, grandes descobertas e muito a ser feito.....	122
II.5.4 – Abertura do setor ao exterior.....	124
II.5.5 – Maior regulamentação e maior abertura.....	125
II.5.6 – Petróleo e estreitamento de relações com a periferia.....	127
II.6 – Gás natural: questão ecológica, reestruturação produtiva e desenvolvimento regional.....	130
II.6.1 – A fonte de energia primária que mais aumenta sua utilização no mundo.....	131
II.6.2 – A problemática da utilização do carvão na China.....	132
II.6.3 – Últimas descobertas viabilizam opção.....	134
II.6.4 – Falando rapidamente sobre o fator controle de preços do produto na China.....	134
II.6.5 – Gasoduto oeste-leste: segunda maior obra em andamento da China.....	135
II.6.6 – Rápidas considerações sobre a questão regional e o gasoduto oeste-leste.....	138
II.6.7 – Estudo empreendido pela ONU acerca dos impactos do gasoduto oeste-leste.....	141
II.6.8 – Mais vantagens e reestruturações.....	144
CONCLUSÃO – Energia hidrelétrica, nuclear, petróleo e gás natural.....	146

PARTE III – CONSIDERAÇÕES FINAIS	151
BIBLIOGRAFIA	156
ANEXOS	180
1. Entrevista com o Professor Luiz Gonzaga Belluzzo	183
2. As relações entre estatal e privado na China de hoje (por Elias Jabbour)	191
3. A China e o Socialismo na <i>Monthly Review</i>: uma resposta (por Elias Jabbour)	195

TABELA 1: Crescimento das exportações.....	17
TABELA 2: Crescimento das importações.....	17
TABELA 3: Volume de comércio exterior (Exp+Imp).....	17
TABELA 4: Dados de comércio (balança comercial, exportações e importações para países selecionados (em US\$ milhões e %)).....	18
TABELA 5: Competitividade no comércio internacional: 1985-2000 (anos selecionados).....	20
TABELA 6: Relação entre serviços da dívida x exportações.....	23
TABELA 7: Investimentos estrangeiros e vendas por fusões e aquisições.....	25
TABELA 8: Quadro Geral do aumento da produção agrícola na China (milhões de toneladas).....	29
TABELA 9: Taxa de utilização da capacidade de produtos importantes.....	43
TABELA 10: Taxa de crescimento da renda per capita do camponês na China.....	44
TABELA 11: Investimentos em construções básicas (% entre Leste, Centro-Oeste, Central e Oeste, 1953-1999).....	49
TABELA 12: Províncias, número de cidades e população residente no entorno do gasoduto oeste-leste.....	142
GRÁFICO 1: Participação de empresas transnacionais na produção industrial chinesa.....	26
GRÁFICO 2: Total de investimentos em ativos fixos na China.....	34
GRÁFICO 3: Consumo de gás natural no mundo: história e projeções (1970-2025) em trilhões de metros cúbicos.....	131
MAPA 1.....	60
MAPA 2.....	61
MAPA 3.....	69
MAPA 4.....	74
MAPA 5.....	82
MAPA 6.....	85

MAPA 7	86
MAPA 8	86
MAPA 9	101
MAPA 10	107
MAPA 11	129
MAPA 12	136
IMAGEM 1 – Vista aérea da barragem das Três Gargantas do Rio Yang-tsé	98
IMAGEM 2 – Vista aérea da Central Nuclear de Lingao	117
IMAGEM 3 – Operários comemoram conclusão de túnel com gasoduto de 518 m sob o rio Amarelo	141

PARTE I – INTRODUZINDO UMA DISCUSSÃO

(A economia do objeto – fatores do crescimento prolongado)

Desde 1978 – ano inaugural de sua nova política econômica, baseada na reforma da estrutura da economia e na abertura ao exterior –, a República Popular da China (RPC) vem experimentando um verdadeiro *frenesi* de crescimento acelerado:

Sua média anual entre 1978 e 2003 é de 9,3%. Seu comércio exterior cresceu mais de 30 vezes em 25 anos, a saber: em 1978, seu volume foi de US\$ 20,6 bilhões, ocupando o 30º posto no mundo, e, em 2003, de US\$ 851,2 bilhões, sendo US\$ 438,37 bilhões correspondentes a exportações e US\$ 412,84 bilhões a importações, com aumento verificado de 34,6% e 39,9%, respectivamente ⁽¹⁾, em relação ao ano anterior, passando a ocupar, assim, o 5º posto no mundo.

Inicialmente, para esta dissertação procuraremos contribuir com esse debate abordando vários aspectos desse fenômeno, desde os relacionados com o comércio internacional, do papel exercido por demanda doméstica, investimentos em ciência e tecnologia até os relativos ao fator geopolítico.

Tal apresentação introdutória tem por objeto demonstrar que os investimentos em infra-estrutura, após a crise financeira asiática de 1997, têm dois objetivos: o primeiro tem ligação com o nível de acumulação na China – nível este que exige e permite novos investimentos em energia e transportes como forma de eliminar pontos de estrangulamento na cadeia produtiva, além de abrir oportunidades para uma nova fase de crescimento duradouro. O segundo, relacionado dialeticamente com o primeiro, está na necessidade de unificação de um território econômico com mais de 9 milhões de km² e com um mercado potencial de mais de 700 milhões de habitantes, buscando ao mesmo tempo a ampliação de seu mercado interno e a diminuição das desigualdades regionais no país.

As condições objetivas para o enfrentamento de tais óbices foram criadas ao longo de 25 anos de política de Reforma e Abertura e nossa Introdução procurará demonstrar isso.

¹ “China’s Total trade volume hit US\$ 851,2 billion last year”. *People’s Daily*. 12/01/2004.

I.1. Comércio internacional, relações internacionais, política e investimentos estrangeiros diretos

Abaixo seguem tabelas descritivas do aumento do volume do comércio exterior da China (FONTE: *China Internet Information Center*. www.china.org.cn, tabelas 1 a 3):

TABELA 1: Crescimento das exportações

<i>Ano</i>	1978	1985	1990	2000	2001	2002	2003
<i>Valor</i> <i>(bilhões de</i> <i>US\$)</i>	9,75	27,35	62,09	249,2	266,1	324,4	438,37

TABELA 2: Crescimento das importações

<i>Ano</i>	1978	1985	1990	2000	2001	2002	2003
<i>Valor</i> <i>(bilhões de</i> <i>US\$)</i>	10,89	42,2	53,35	225,09	243,6	297,76	412,84

TABELA 3: Volume de comércio exterior (Exp+Imp)

<i>ANO</i>	1978	1985	1990	2000	2001	2002	2003
<i>VALOR</i> <i>(Bilhões de</i> <i>US\$)</i>	20,64	69,6	115,44	474,29	509,7	620	851,2

TABELA 4: Dados de comércio
(balança comercial, exportações e importações para países selecionados,
em US\$ milhões e %)

Países	1998 a 2000	2001	Exp. 2002	Imp. 2002	2002
Estados Unidos	73.403	28.174	70.064 (21,5%)	27.251 (9,2%)	42.812
EU	19.580	5.326	48.185 (14,8%)	38.552 (13,1%)	9.632
Alemanha	-1.336	-3.935	11.382 (3,5%)	16.434 (5,6%)	-5.052
Reino Unido	7.283	3.259	8.059 (2,5%)	3.337 (1,1%)	4.722
Japão	144	2.268	48.483 (1,9%)	53.489 (18,1%)	-5.006
Coréia	-30.091	-10.851	15.508 (4,8%)	28.581 (9,7%)	-13.073
Taiwan	-48.870	-22.338	6.590 (2,0)	38.082 (12,9)	-31.493
TOTAL	96.903	23.094	325.642 (100%)	295.303 (100%)	30.339

FONTE: U.S. Department of Commerce

Preferimos iniciar este item a partir da visualização dessas tabelas – com a descrição do comércio exterior chinês –, com a intenção de demonstrar que um dos fatores (e não o único) que explicam o fato de esse país crescer continuamente há 25 anos está na idéia de o comércio internacional ser imprescindível para qualquer nação que busque, de um lado, capitalizar sua economia para desafios internos e, de outro, utilizar seu potencial comercial para a consecução de objetivos políticos de médio e longo alcance.

Utilizaremos, assim, algumas páginas para expor em linhas gerais o alcance do comércio chinês sob vários ângulos.

Sustentamos, obviamente, que a liquidez da economia chinesa deve-se a um elevado superávit comercial com países do centro do sistema e que superávits comerciais com a

periferia (a tabela 4 demonstra déficits com os países inseridos na rede de produção chinesa e japonesa) a credenciam politicamente nos organismos internacionais, tendo em vista contenciosos como o de Taiwan ganharem relevo com a ascensão econômica chinesa.

Segundo a tabela acima, a exemplo do Japão, a China tornou-se mais vinculada à dinâmica das importações americanas, bem como pólo de exportação de países asiáticos. O professor de economia, do Instituto de Economia da UFRJ, Carlos Aguiar de Medeiros, simplifica esse movimento ao afirmar: *“de um lado a China é um grande competidor, deslocando exportações e investimentos, de outro, é um grande mercado em processo de expansão”*².

O fator câmbio, ao lado das escalas de produção, e principalmente o tamanho do mercado interno, é importante para elucidar a relação entre crescimento econômico e comércio internacional. O estabelecimento de taxa de câmbio sobre-valorizada (8,24 yuans por dólar) permite redução de custos e competitividade aos produtos na China. Contudo, é válido ressaltarmos a relação entre mercado interno e câmbio, para demonstrar que a China, ao não mudar sua política cambial em 1997, evidenciou a marca registrada de outras economias asiáticas, caracterizadas pela vulnerabilidade diante de oscilações de mercados externos. Enquanto a China, com uma certa dose de audácia política, não só manteve sua taxa de câmbio como anunciou a implementação de um amplo programa de gastos públicos. Tal política está ancorada também em outro fator que diminuiu sobremaneira os efeitos da crise asiática sobre sua economia e que a torna diferente de outros países da periferia do capitalismo: o absoluto controle de suas contas de capitais.

Há uma outra característica, diretamente relacionada com a taxa de câmbio, com superávits comerciais e reservas cambiais: a altíssima liquidez da economia chinesa, que permite ao governo do país manter uma política econômica voltada para a contenção deflacionária. Desde 1996 o Banco Popular da China baixou suas taxas de juros em oito momentos. Percebemos essa liquidez a partir do aumento dos agregados monetários: a relação entre M2/PIB subiu de 181% no final de 2002 para 194%, em setembro de 2003³.

A não-pressão inflacionária (iniciada já no segundo semestre de 2004) deve-se entre outros fatores a uma política resultante dessa própria lógica: a manutenção de altos índices de

² Medeiros, Carlos Aguiar de: A Economia Política da Crise e da Mudança Estrutural na Ásia. Texto Digitado. 2001.

³ Puga, Fernando; Castro, Lavínia; Ferreira, Francisco Marcelo & Nascimento, Marcelo: *O Comércio Brasil-China: Situação Atual e Potencialidades de Crescimento. Trabalho Apresentado no seminário “Brasil-China no Século XXI”*. BNDES. 26/04/2004.

investimentos. Mas também não podemos menosprezar o fato de a China ainda ser uma economia com características rurais, diminuindo o impacto sobre o consumidor do preço da alimentação (ainda a maior parte dos ganhos de uma família chinesa é direcionada à alimentação), pois mais de 300 milhões de habitantes chineses adquirem eletrodomésticos e automóveis em até 120 vezes com taxas de juros que variam entre 0,3% e 0,5% ao mês, demonstrando o que descreveremos mais à frente: o crescimento econômico chinês é marcado além do aumento da produção, pela explosão do consumo.

Retornando às exportações e importações, a tabela abaixo evidencia outras características do comércio internacional chinês: aumento de sua competitividade relacionada com a agregação de valor de suas exportações:

TABELA 5:

Competitividade no comércio internacional: 1985-2000 (anos selecionados)

Produto	1985	1990	1995	2000
I – Participação no comércio mundial	1,6	2,8	4,8	6,1
1. Produtos primários	2,4	2,6	2,5	2,3
2. Manufaturas baseadas em recursos naturais	1,1	1,3	2,1	2,7
3. Manufaturas sem base em recursos naturais	1,5	3,4	6,1	7,8
Baixa INTEC	4,5	9,1	15,5	18,7
Média INTEC	0,4	1,4	2,6	3,6
Alta INTEC	0,4	1,4	3,6	6,0
4. Outros	0,7	0,7	1,4	1,8
II – Composição da pauta chinesa	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Produtos primários	35,0	14,6	7,0	4,7
2. Manufaturas baseadas em recursos naturais	13,6	8,2	7,4	6,9
3. Manufaturas sem base em recursos naturais	50,0	76,2	84,6	87,1
Baixa INTEC	39,7	53,6	53,5	47,6
Média INTEC	7,7	15,4	16,9	17,3
Alta INTEC	2,6	7,3	14,2	22,4
4. Outros	1,4	0,8	1,0	1,1

FONTE: Boletim NEIT (Unicamp) – n. 5, agosto de 2004

A tabela acima, divulgada em recente estudo promovido pelo Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia (NEIT) do Instituto de Economia da Unicamp (Universidade Estadual de Campinas) nos remete a algumas observações (já relatadas no documento citado). Há uma primeira observação importante sobre o grau de internacionalização da economia chinesa após 1978, que corrobora o fato da forte influência dos modelos coreano e japonês. E uma segunda, sobre o aumento de competitividade da economia chinesa no mundo, demonstrada por sua participação no mercado internacional.

Esta última observação é um sinal de alerta aos países que acompanharam os desígnios do Consenso de Washington e promoveram desmontes completos em sua cadeia produtiva de alta tecnologia, como o Brasil, e viram sua participação no comércio internacional despencar nos últimos anos. A terceira observação é centrada no aumento da participação de produtos de média e alta intensidade tecnológica (0,8% para 9,6% das exportações entre 1985 e 2000), evidenciando que o crescimento econômico chinês também é marcado por saltos sucessivos de qualidade e o seu objetivo de romper o círculo vicioso da divisão internacional do trabalho tem sido atingido.

Porém, a China ainda é líder mundial na produção e exportação de produtos de baixo valor agregado (têxtil, roupas, sapatos, brinquedos etc).

A quarta observação é síntese para o deslocamento de investimentos estrangeiros, transformando a China em pólo de transferência de indústrias de média e alta intensidade tecnológica, sobretudo de Taiwan (além dos EUA e Japão). No caso de Taiwan, líder mundial de produção de equipamentos para computadores (teclados, monitores), a transferência de unidades produtivas produtoras desses equipamentos guarda não somente importância econômica, mas altamente política ⁴.

Ainda com relação a Taiwan, deixamos a observação de que tal movimento de transferência de unidades produtivas em direção ao continente revela o desenho feito pelo governo chinês de uma reunificação via “sucção econômica”. Atualmente 6.000 unidades produtivas taiwanesas localizam-se no vale do Yang Tse – o que uma apreciação de longo alcance nos fará chegar à conclusão de que quanto mais cooperativa com o continente for a classe empresarial de Taiwan, mais debilitadas ficarão as posições independentistas dentro da ilha.

⁴ Hefeker, C. & Nabor, A.: *Yen or Yuan? China's Role in The Future of Asian Monetary Integration*. Hamburg Institute of International Economics. Discussion Paper, 206. 2002.

Continuamos o parêntese acerca da relação entre comércio e objetivos políticos: hoje, como Taiwan Hong-Kong passou por processo semelhante antes e depois da reunificação com a China em 1997: em 1982, 32% das exportações de Hong-Kong eram originários da China, e 60% em 1992. Já as exportações chinesas para Hong-Kong saltaram de 26,2% em 1985 para 45% em 1982 ⁵.

Retornando ao cerne do tema desta dissertação, essa mudança qualitativa de pauta de exportações da China e as necessidades de seu mercado interno em expansão têm impacto considerável na Ásia, ampliando oportunidades de industrialização. Em 1993 a exportação de óleos e lubrificantes respondia por 32% das exportações asiáticas à China. Em 1999, a de máquinas e computadores por 20% e a de equipamentos elétricos por 18%. Já em 1993 a China exportava para a Ásia 11% de equipamentos elétricos e 10% de computadores e máquinas. E, em 1999, as proporções foram de 26,6% e 20%, respectivamente ⁶.

A quinta observação é reservada para o crescente peso da economia chinesa no mundo. As importações de minério de ferro (30% do consumo mundial em 2001), platina (21%), alumínio (15%), além de petróleo (50% do consumo importado em 2003), e demais *commodities*, têm “puxado” para cima muitos dos preços, sendo fator de expansão em economias periféricas, como a do Brasil que multiplicou por oito o comércio com a China entre 1993 e 2003 ⁷.

Há, ainda, o caráter político, na esteira dessa quinta: o desenvolvimento econômico da China demonstrado em todos os índices possíveis aumenta seu peso nos assuntos internacionais. Os objetivos de longo prazo da China a colocam frente a frente com os Estados Unidos, pois o seu fluxo de comércio internacional com o restante do mundo, principalmente seus déficits comerciais planejados com a periferia do capitalismo, tem por objetivo a criação de um ambiente internacional que lhe seja favorável nesta futura guerra comercial (conseqüentemente política) entre os dois países.

As posições cada vez mais conflitantes em assuntos internacionais, entre China e Estados Unidos, resultam, sobretudo, dessa expansão chinesa que desde logo se posiciona na linha de frente dos países periféricos. O alinhamento da China ao G-22 criado no âmbito da

⁵ Naughton, Barry: *China's Emergence and Prospects as a Trading Nation*. Brooking Papers on Economic Activity, 2. 1996.

⁶ Medeiros, Carlos Aguiar de: *A Economia Política da Crise e Internacionalização sob liderança dos EUA: Alemanha, Japão e China*. Texto Digitado. 2004.

⁷ Chanceler Celso Amorim: *Entrevista a Elias Jabbour*. Embaixada do Brasil em Pequim, Pequim. 21/03/2004.

OMC, as pressões crescentes pela embaixada chinesa na ONU pelo perdão das dívidas do Terceiro Mundo, a decisão de apoiar uma reforma no Conselho de Segurança da ONU que contemple os interesses de países como Brasil e Índia, entre outras iniciativas, lançam luz a uma política chinesa de criar uma relação de forças no mundo cada vez mais propícia para seus objetivos políticos de longo prazo.

Por seu turno, os Estados Unidos pressionam a China no sentido de rever sua política cambial, da mesma forma que o Japão foi pressionado na metade da década de 80. Porém, diferentemente do Japão, aquela (evidenciado por Medeiros) é um devedor líquido enquanto este um credor líquido. As contradições entre os dois casos estão no fato de a baixa internacionalização do yen ter se tornado fator de crescente risco cambial, enquanto a China, apesar de ser um devedor líquido, ainda não está diante de problemas relacionados de insolvência, pois o serviço de sua dívida externa com relação a suas exportações ainda é muito baixo, como demonstra a tabela abaixo:

TABELA 6:
Relação entre serviços da dívida x exportações

Ano	Pagamento principal e juros sob a dívida externa/ Receita de Exportação de Bens e Serviços	Dívida Externa / PIB	Dívida Externa/Exportações de bens e serviços
1999	11,3	15,3	69,5
2000	9,2	13,5	52,1
2001	7,5	14,7	56,8
2002	7,9	13,6	46,1

FONTE: Sinopse Econômica – n. 135 – Maio de 2004. Publicação mensal do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Retornando ao fator desvio comercial e estratégia de desenvolvimento das empresas norte-americanas, as pressões norte-americanas demonstram muito mais disposições políticas ao percebermos outra diferença relacionada ao Japão: A China tem estocado mais de US\$ 70 bilhões de investimentos de empresas multinacionais dos Estados Unidos, colocando o país

(no campo periférico) no primeiro posto dos investimentos produtivos norte-americanos, ao contrário evidentemente do Japão.

Assim, as pressões contra a China, vindas dos Estados Unidos, são anestesiadas no âmbito da política interna do imperialismo, mais precisamente em sua Câmara dos Deputados, casa máxima de representação dos interesses dos oligopólios norte-americanos.

I.1.1 – Algumas características dos investimentos estrangeiros diretos na China (IED's)

A liquidez da economia chinesa, já foi relacionada nesta dissertação com outros fatores referentes ao comércio internacional, mas um último efeito merece ser esmiuçado, que está relacionado com o papel dos IED's e as características desse tipo de investimento na China. Dizemos características, pois o comportamento deste em função do controle de fluxos de capitais na China é muito diferente do verificado em países como o Brasil que, durante a década de 1990, teve boa parte de seu parque produtivo comprometida em função desse tipo de investimento. Na China os IED's são enquadrados como meio para uma estratégia de desenvolvimento que envolve também objetivos políticos de grande alcance.

Os enquadramentos institucionais para a atração de IED's estiveram voltados durante toda a década de 1980 e parte da de 1990 para a atração destes às chamadas Zonas Econômicas Especiais (ZEE's – das quais falaremos sucintamente mais adiante neste trabalho) sob a forma de *joint ventures* entre empresas estatais chinesas e empresas estrangeiras. Aqui, surge a primeira diferença: o capital estrangeiro como janela de investimentos e ponte para aquisição de novas tecnologias.

O país dotou de vantagens tarifárias, acesso à parte do amplo mercado doméstico efetivo e potencial e uma mão-de-obra que, apesar de um trabalhador locado em alguma ZEE receber em média salários três vezes maiores que os verificados fora da mesma, ainda era muito mais barata que em outros lugares do mundo.

Em 1991, esses investimentos alcançaram a marca de US\$ 4,4 bilhões e cresceram mais de 10 vezes em doze anos, alcançando US\$ 53,5 bilhões em 2003.

Mas a lógica que a diferencia de outros países que incentivam esse tipo de investimento está no que a literatura econômica chama de *greenfield investments* que, ao invés de agirem no sentido de fundir ou proceder a aquisição de novas empresas, surgem

como mola financeira para a construção de novas capacidades produtivas na China, tornando-se neste caso objetivo um dinamizador e não um amortecedor para o conjunto da economia.

A tabela abaixo demonstra claramente essa relação:

TABELA 7:
Investimentos estrangeiros e vendas por fusões e aquisições

Indicadores	1998	1999	2000	2001	2002
F & A – Vendas (1)	798	2.395	2.247	2.324	2.072
Entradas de IED'S'S (2)	43.751	40.319	46.772	46.876	52.700
(1) / (2)	1,8%	5,9%	5,5%	5,0%	3,9%

FONTE: Boletim NEIT (Unicamp) – n. 5 – agosto de 2004

O conteúdo do exposto na tabela e a forma com que o governo chinês trata os IED's demonstram que estes são meio para o adensamento produtivo da China, gerando aumento de valor agregado na indústria do país, clarificado com o aumento das exportações chinesas de produtos considerados de ponta.

Outra característica dos IED's na China é o alto nível de regionalização: em 2002 60% desses investimentos provinham da Ásia ⁸. O fator econômico dessa regionalização está principalmente na transferência de linhas de produção japonesas e coreanas para o país. Outro fator, de caráter estritamente político, tem relação com a transferência de unidades produtivas e capitais de Hong-Kong e Taiwan, além de chineses étnicos de Cingapura e Indonésia. Mas não podemos desprezar o crescente papel dos investidores norte-americanos e europeus nesse processo.

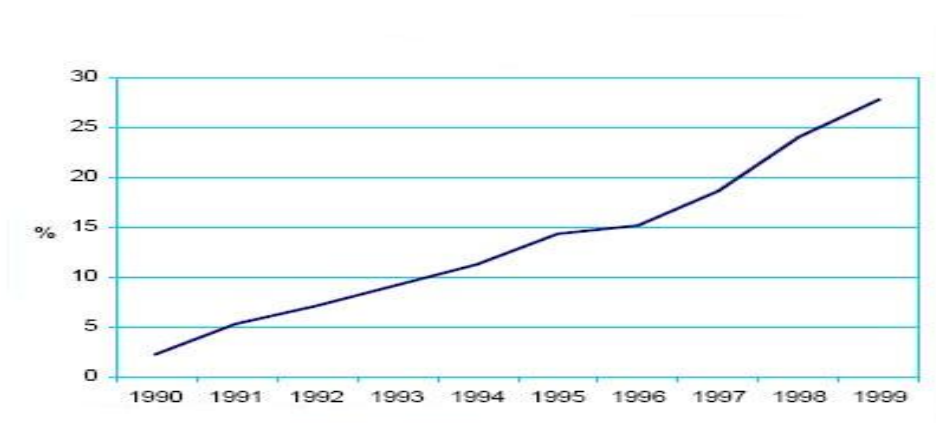
Deng Xiaoping em sua última atividade pública, realizada em 1992 pelo sul da China, estimulou de forma pessoal investidores dessas localidades a investirem no país num claro apelo nacionalista que abrandou as desconfianças pós-Tiananmen. Os resultados não tardaram a aparecer, ainda mais se verificarmos que antes de 1991, os IDE's não chegavam a 1% do PIB chinês.

⁸ Puga, Fernando; Castro, Lavínia; Ferreira, Francisco Marcelo & Nascimento, Marcelo: *O Comércio Brasil-China: Situação Atual e Potencialidades de Crescimento*. Trabalho Apresentado no seminário "Brasil-China no Século XXI". BNDES. 26/04/2004.

Nossa experiência pessoal nos fez conhecer na cidade de Chongqing (meio-oeste chinês) um senhor de 79 anos de idade, chinês étnico nascido na Indonésia que, segundo ele, depois de 62 anos de trabalho e de ter conseguido acumular a quantia de US\$ 2 milhões, decidiu-se por investir numa torre comercial na mesma cidade em que nos encontramos. O motivo que o levou a isso – além, claro, da liquidez do investimento –, estava em posições claramente nacionalistas.

Mas caminhando para a última característica dos IDE's na China, verificamos e apontamos para a crescente participação de empresas estrangeiras no total da produção industrial do país a partir da década de 1990, como sugere a imagem abaixo:

GRÁFICO 1:
Participação de empresas transnacionais na produção industrial chinesa



FONTE: ChinaFDI (www.chinafdi.org.cn)

O alcance não somente do gráfico acima, mas da magnitude dos IDE's fica mais claro pelo fato de 416 empresas multinacionais – dentre as 500 maiores do mundo –, terem investido no país em grandes projetos de alta e nova tecnologia (atenção para este dado, em projetos de alta e nova tecnologia), assim como em P&D. E mais: até finais de junho de 2002, o número acumulado de empresas estrangeiras no país, com a aprovação do governo chinês, chegou a 405.180, com montantes contratuais de US\$ 789,28 bilhões ⁹.

⁹ “China novos avanços en abertura a exterior”. China Internet Information Center. 11/12/2002.

Mas, partindo para um outro nível de abstração, o que além de mercado, mão-de-obra, etc, levou os IDE's ao patamar que chegaram na China? País este que até 2002 não dispunha de cláusulas constitucionais que contemplassem o reconhecimento da propriedade privada?

Segundo Dani Rodrik, em artigo recém-escrito para o jornal *Valor Econômico* (“Devemos distinguir entre estímulo de crescimento econômico e sustentá-lo”, em 22/09/2004), após pesquisa feita em diversos casos (mais de 80 países), a existência de instituições que contemplem os diversos interesses do capital não tem relação direta com a atração de investimentos externos. Rodrik estabelece comparação entre China e Rússia.

Para Rodrik, a China driblou toda essa armadilha institucional foi superada com a simples disposição do governo chinês em dividir lucros e prejuízos com empreendedores privados estrangeiros. Trocando em miúdos, a garantia para a não-expropriação está na participação, mesmo que residual, do Estado ¹⁰.

Pode parecer óbvia tal afirmação, mas pela primeira vez lemos tal opinião, o que demonstra que a transformação institucional em larga escala não é pré-requisito para o início de um processo de crescimento econômico.

Mas fica a constatação de Rodrik como ponto de debate (não como uma opinião peremptória) para a explicação do porquê de tantos investimentos estrangeiros em um país com amparo institucional em estado de progressão.

I.1.2 – O papel da demanda interna e os investimentos estatais

Com exceção de alguns autores, é quase via de regra classificar a China como um modelo puramente voltado para as exportações em detrimento do papel que poderia cumprir seu mercado interno. Como se não existissem relações entre indústrias voltadas para a exportação e a formação de um mercado interno. Ou seja, para muitos se tratam de coisas separadas.

As reiteradas observações feitas ao longo deste capítulo de que além dos propósitos políticos de médio e longo prazo – a implementação das ZEE's – há também o objetivo de aumentar a liquidez da economia como forma de implementar uma política de créditos a juros baixos já são suficientes para desmoronar o mito do “modelo exportador”.

Logicamente, isso guarda muita contradição e, conseqüentemente, margem para diversas opiniões; porém, estudando o caso chinês desde o início, ou melhor, dos antecedentes

¹⁰ Rodrik, Dani: “Devemos distinguir entre estímulo de crescimento econômico e sustentá-lo”. *Valor Econômico*,

da implementação das reformas econômicas, veremos que o estímulo ao consumo é anterior à implementação das ZEE's.

A reforma do campo com a introdução de “contratos de responsabilidade” entre família camponesa e Estado foi o primeiro passo das reformas e guarda estímulos e mudanças nos hábitos de consumo na China.

I.1.2.1 – A reforma rural e a explosão do consumo na China

Entre outras bandeiras de ampliação política, levadas pelo Partido Comunista da China, a questão camponesa teve o papel transformá-lo em um movimento leninista de massas e herdeiro das tradições de luta da classe camponesa ao longo de dezenas de séculos, antes da fundação da República Popular.

A revolução de 1949 foi a última revolta camponesa ocorrida na China. Antes dela, todas as outras dinastias haviam sido derrubadas por revoltas desse tipo.

A partir deste ponto de vista podemos fazer a relação de continuidade entre a revolução de 1949 e a implementação da política de Reforma e Abertura em 1978: os objetivos contemplados com a realização da XIII Seção Plenária do Comitê Central do PCCh em dezembro de 1978 são os mesmos ilustrados por Mao Tsetung no discurso alusivo à fundação da RPC, a 1º de outubro de 1949.

As diferenças obedecem muito mais a questões de forma do que às relacionadas ao conteúdo. Trata-se de dois eventos históricos interligados dialeticamente.

Pois bem, entre esses objetivos, além da questão nacional, a problemática da questão camponesa e, conseqüentemente, da solução do abastecimento alimentar estavam na ordem do dia.

Portanto, a primeira medida de impacto aplicada em 1979 foi a gradual extinção das comunas populares¹¹ e a adoção de contratos de responsabilidade entre uma ou mais famílias com o Estado, no sentido de se estabelecer a venda de cotas de grãos ao ente público por um preço baixo e a permissão para comercialização de excedentes no mercado. Esta medida encontra fortes convergências com o modelo apresentado por Lênin em 1921, a chamada

22/09/2004.

¹¹ Para uma análise sucinta do funcionamento e da estratégia de desenvolvimento em que se inseriam as “comunas populares”, além de um resumo da questão da acumulação primitiva socialista e o caso específico chinês, ler artigo de Carlos Aguiar de Medeiros, publicado na *Revista de Economia Política* (vol. 19, nº 3, julho-setembro/1999), “Economia e Política do Desenvolvimento Recente na China”. Trata-se, numa opinião particular, no documento, apesar de breve, mais sério publicado no Brasil acerca da estratégia de

Nova Política Econômica (NEP). No caso russo, a história e as pressões internas, principalmente externas, deram fim a essa experiência no ano de 1928.

Os incentivos materiais deram lugar ao que se convencionou chamar na China de “porre de política”¹², o que fez em muito pouco tempo (seis anos, 1979-1984) aumentar o volume de produção de cereais num ritmo maior do que o verificado nos 20 anos precedentes, resolvendo, assim, o problema da subsistência alimentar de 1 bilhão de habitantes – algo inédito na história da humanidade¹³ –, além de ter-se tornado exportador de excedentes em carne de frango e de porco, entre outros itens.

O quadro abaixo revela o descrito acima com a adição dos dados relativos à área cultivada per capita:

TABELA 8:

Quadro geral do aumento da produção agrícola na China (milhões de toneladas)

	1952	1957	1965	1975	1979	1982	1984
Cereais	184	195	194	284	332	353	407
Algodão	1,3	1,6	2,0	5,4	2,2	3,6	6,5
Cereais per capita (kg/hab)	285	301	301	309	342	326	400
Área cultivada per capita (há./hab)	0,18	0,16	0,14	0,11	0,11	0,10	0,09

FONTE: Jabbour, Elias M. K.: “China: Desenvolvimento e Socialismo de Mercado: Potência do Século XXI”. Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia (FFLCH-USP), p. 69, nov./1997.

Outra peculiaridade do desenvolvimento chinês, que se relaciona diretamente com a reforma agrícola, é a expansão do emprego rural não agrícola. Os excedentes populacionais num primeiro momento voltaram suas atividades para setores ligados à indústria rural, nas

desenvolvimento da China pós-1978.

¹² Muitas pessoas com as quais conversamos na China utilizaram esse termo para ilustrar o ambiente reinante no país durante a Revolução Cultural.

¹³ Amíúde as reformas econômicas terem aguçado as diferenças sociais no país (trata-se da grande contradição surgida com as reformas), de fato em nossas viagens tanto por grandes cidades, quanto nos mais remotos rincões do interior da China, percebemos e entrevistamos grupos de pessoas vivendo com imensa dificuldade; porém, nenhuma delas (ou seus pais) passou nos últimos 20 anos a indignidade de não ter ao menos três refeições ao dia. Enquanto isso, nos Estados Unidos, o país que mais produz riquezas no mundo, o último relatório da ONU apontou a existência de cerca de 25 milhões de pessoas que não consomem o valor calórico mínimo recomendado para um ser humano, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS).

comumente denominadas pela bibliografia econômica ocidental “*township and village enterprises*” (TVE’s), ou empresas de cantão e povoado (ECP’s)¹⁴. Trata-se de um caso *sui generis* de urbanização revelada em estudo pelo economista japonês R. Kojima (1996), demonstrando que, na década de 80, o número de empregados no setor primário sobre o emprego total do país decresceu de forma mais rápida do que o emprego rural sobre o total verificado na década de 1980, pois em 1994, a primeira relação era de 54,3% e a segunda de 72,6%¹⁵.

As ECP’s, pequenas e médias empresas de caráter coletivo, foram as grandes responsáveis pela invasão no mundo de artigos *made in China* (camisas, gravatas, calças e tênis) na segunda metade da década de 1980 e respondiam neste mesmo período por cerca de 40% das exportações chinesas. Elas cresceram em torno da descentralização fiscal promulgada pelo governo em 1984, dando margem de manobra ao recolhimento de impostos e reinvestimentos ao nível de província, deixando clara a diferença da planificação central excessiva dos tempos anteriores às reformas econômicas. Tais empresas operam fora da planificação central; logo, responsabilizando-se pela socialização no âmbito dos cantões e povoados dos lucros e perdas.

Inicialmente, essas empresas trabalhavam na produção de produtos com natureza intensiva de capital (como já descrito). Atualmente já produzem bens de consumo, como televisores e computadores. Segundo o trabalho feito pelos economistas Susumu Yabuki e Stephen Harner (*China’s New Political Economy, Boulder CO., Westview Press*), esse crescimento é impressionante: em 1978 havia 1,52 milhões de ECP’s no interior da China, chegando a 23 milhões em 1996. Já pelo relatório de desenvolvimento do Banco Mundial (*World Bank Development Report, 1996, Oxford University Press, New York*), a porcentagem da produção das ECP’s no conjunto da produção industrial chinesa subiu de 13% em 1985 para 31% em 1984 – sua produção teve crescimento médio de 25% entre 1985 e 1996 e foi a responsável pela criação de 130 milhões de empregos entre 1980 e 1986.

Os dados relativos ao aumento da renda rural verificado entre 1980 e 1988 por Singh

¹⁴ Para uma conceituação detalhada das ECP’s ler artigo de Jeffrey Sachs e Wing Thye Woo em 1997: “*Understanding China’s Economic Performance*”. *NBER Working Papers 5935*. Além da exposição sobre as ECP’s, vale a pena conferir como o pensamento ultraliberal explica o desenvolvimento econômico da China e seu futuro. O trabalho é empobrecido pela total inobservância de fatores históricos, método este típico do pensamento liberal.

¹⁵ Kojima, R.: “*Breakdown of China’s Policy of Restricting Population Movement*”. *The Development Economies*, XXXIV. 4, december. 1996.

(1993) dão conta de um aumento médio anual de 9,6%, enquanto nas cidades, de 6,3% ao ano¹⁶.

O resultado dessa política de expansão da produção agrícola, mercantilização dos excedentes e do dinamismo exportador das ECP's foi uma mudança nos padrões de consumo dos chineses que, além de possuírem uma máquina de costura, um relógio e um rádio (além da bicicleta), passaram a consumir de forma massiva a geladeiras, televisores, gravadores, vídeo cassete e ventilador. Bens estes que, segundo Singh (trabalho já citado) e observado por Medeiros (1999), registraram taxas de crescimento na produção e consumo interno explosivas entre 1984 e 1990.

Isto se deve sobretudo a uma estratégia de desenvolvimento que privilegiou investimentos, primeiro, em setores industriais em que um pequeno capital inicial é capaz de gerar grandes rendimentos marginais e, ao mesmo tempo, empregar uma grande quantidade de pessoas. Ao contrário dos países do leste europeu e da ex-URSS que iniciaram reformas justamente em setores em que nenhum dos fatores expostos está presente: na indústria de bens de capital.

A mudança nos padrões de consumo e, subjetivamente, a força de um recém-mercado interno constituído na década de 1980, são os motivos do comentário (reproduzido abaixo) de William Overholdt, executivo bancário lotado na década de 1980 em Hong-Kong e autor do livro *The Rise of China – How Economic Reform is Creating a New Superpower*, de 1993¹⁷.

“A estratégia seguida pela China deu origem ao aparecimento de uma nova e numerosa classe de consumidores que vestem roupa moderna e utilizam equipamentos modernos. Estudos de mercado encomendados pela Procter & Gamble revelam que várias dezenas de milhões de chineses estão agora a prescindir de 5 dólares em troca de uma embalagem de shampoo Rejoice. A província de Guangdong ocupa o segundo lugar, a seguir dos Estados Unidos, em termos de mercado dos shampoos da Procter & Gamble (...). Todos esses aspectos revolucionam uma sociedade onde, há somente uma década, um

¹⁶ Singh A.: “The Plan, The Market and Evolutionary Economic Reform in China”. *Unctad. Discussion Papers*, n. 76. 1996. Esta tendência de aumento de renda no campo passou a desacelerar-se no início da década de 1990 concomitantemente com a extinção do duplo caráter tarifário (double track policy) institucionalizado na China em 1978, o que determinou o aumento da divergência de renda e o crescimento verificado entre o litoral e o interior, demandando em substancial diferenciação entre o litoral e o interior do país, facilmente verificada, seja em dados econômicos, seja visitando o país.

¹⁷ Overholdt, William H.: *The Rise of China – How Economic Reform is Creating a New Superpower*. p. 36. 1993.

bilhão de pessoas se vestiam ainda com o mesmo corte de cabelo que pareciam ser feitos com a mesma máquina de cortar.”

Vimos, de forma genérica, que a reforma das relações de produção no campo e o surgimento das ECP's tiveram centralidade econômica, social e política para o sucesso das reformas econômicas e a manutenção de um ambiente de apoio às mesmas no país ao mesmo tempo em que o impulso inicial para uma economia interna voltada ao consumo derivou em expansão na produção e no consumo de bens industriais. Bens industriais, estes, produzidos por máquinas. Máquinas, estas, produzidas por outras máquinas resultantes de uma massiva política de importações de equipamento industrial pesado, iniciado na metade da década de 1970, o que manteve a balança de pagamentos chinesa deficitária até o final dos anos 1990 quando os IED's ultrapassaram o influxo de créditos internacionais, aliada à presença, cada vez maior, da China no mercado internacional.

I.1.2.2 – As estatais e os investimentos em ativos fixos: motor de crescimento da demanda doméstica

A China procurou, desde o início de seu programa de reformas, criar condições objetivas macroeconômicas para a acumulação de capital. Tal acumulação obedeceu a ações de estímulo às exportações e de proteção e expansão do mercado doméstico.

A instalação de ZEE's obedeceu ao estímulo exportador, enquanto o governo chinês protegeu de forma racional sua capacidade produtiva instalada de várias formas: centralização do comércio internacional, do câmbio em *traders estatais* e das importações com elevadas tarifas até 2001 (admissão da China à OMC).

Assim, podemos destacar outra característica no processo de expansão chinesa: a liberalização do acesso a investimentos externos anteriores à liberalização das importações¹⁸. Esta política foi induzida por uma dupla política fiscal (*dual track policy*) e de preços que na ponta do processo servia notoriamente para a proteção de inúmeras empresas estatais que ainda não dispunham de condições para concorrer com empresas estrangeiras instaladas na China.

A política de câmbio também obedecia a um duplo caráter com a desvalorização do yuan em 1984: de um lado, estatal, administrado com taxa flutuante e, de outro, um “*mercado de swaps*” restrito às ZEE's, com uma taxa ainda mais desvalorizada.

O gradualismo chinês é demonstrado com a lenta queda desses regimes tarifário, de preços e de câmbio consolidada na década de 1990 – momento em que a China já estava em outra condição, muito diferente da do início dos anos 1980.

Pois bem, com uma estratégia de desenvolvimento definida, caberia aos dirigentes chineses definirem qual o papel a ser desempenhado pelas empresas estatais em tal quadro.

Desde então, já na década de 1980 e até hoje, as empresas estatais, sob um ponto de vista pessoal, constituem-se na grande alavanca de desenvolvimento da China, em particular de sua expansão doméstica. Claro, milhares delas passaram por processos de reestruturação, fazendo com que a participação das mesmas no conjunto total da economia caísse de 78%, em 1978, para 65%, em 1996 (relação entre número de empregados nas mesmas na composição geral do emprego na China). Fecharam-se, ainda, cerca de 54.000 micro-empresas estatais entre 1978 e 2002.

Observamos nessas empresas um movimento cada vez maior de participação do setor privada nacional e estrangeiro em áreas que não contivessem importância estratégica (setor de serviços, por exemplo) e, por outra ordem, o fortalecimento de conglomerados estatais em setores com alto grau de monopólio e capacidade de competir no estrangeiro, como energia, eletrônica, ferro e aço, farmacêutica, construção, transporte, petróleo, oito grupos que trabalham na geração de energia e a indústria química.

Percebemos, assim, que entre 1978 e aproximadamente 1998, a China criou condições para o surgimento de um setor privado nacional, com altíssima capacidade e acúmulo financeiro para substituir o Estado em setores que não exigem monopólio, mas com grande capacidade de absorver mão-de-obra (ler anexo). A isso pudemos constatar pessoalmente na China ao percebermos que em todas as obras em construção civil (principalmente de torres comerciais ou hotéis de luxo) a participação majoritária era de empresários chineses do continente, mas também de Hong-Kong e Taiwan.

Mas retornando ao cerne da questão, a participação das estatais nesse processo de expansão doméstica deve ser colocada no âmbito da planificação central e da ação das mesmas num ambiente de mercado, ou seja, grandes empreendimentos em energia e transportes gerenciados pelo governo central e executados pelas mesmas, enquanto as demais demandas seriam gerenciadas de acordo com as necessidades do mercado e dos planos de

ação de cada empresa estatal.

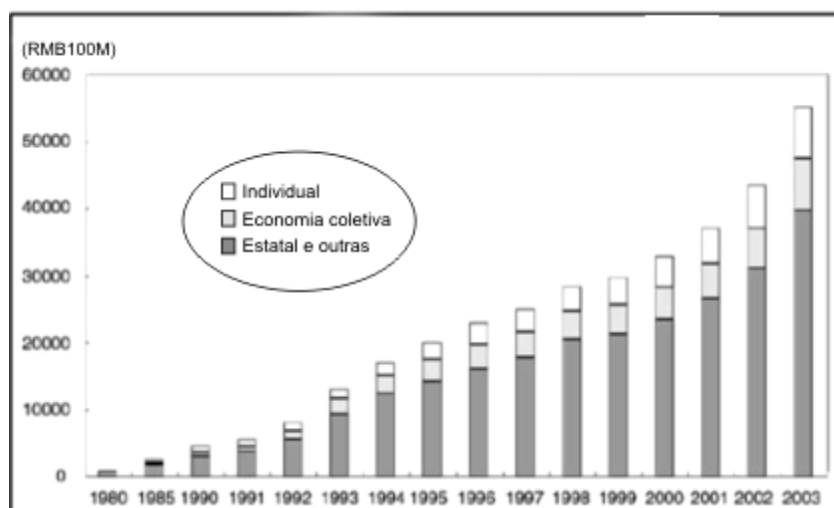
Esta combinação pode ser sintetizada no entrelaçamento entre o planejamento central, a autonomia gerencial de cada empresa, o acesso a créditos bancários dos principais bancos estatais de investimento do país e o último elemento que agregamos: a cada vez maior separação entre gestão e propriedade no âmbito das estatais, ou seja, partido é partido, governo é governo. A gestão dessas empresas está (desde a metade da década de 1980) cada vez mais entregue a gestores altamente competentes e preparados em detrimento de desígnios políticos mais profundos.

Outro detalhe perceptível em nossa viagem à China: todos os diretores de empresas estatais que conhecemos no país têm pelo menos um diploma de mestrado, mas em sua maioria já são doutores formados em grandes universidades estrangeiras. No âmbito da administração estatal, percebemos que todos os entrevistados de nível de 3º e 2º escalões já dominam o idioma inglês com fluência (falaremos um pouco sobre investimentos em ciência e tecnologia mais à frente).

Falando em números, e demonstrando a força das estatais no processo de crescimento econômico na China, segue abaixo um gráfico demonstrando seus volumes de investimentos:

GRÁFICO 2:

Total de investimentos em ativos fixos na China



FONTE: www.china.org.cn

Grande parte destes investimentos esteve – e está –, concentrada nos setores de infraestrutura em energia e transportes, nas reestruturações produtivas; de aço, ferro, alumínio e

cimento; de indústrias químicas e farmacêuticas; no militar, aeroespacial; dentre outros setores estratégicos.

Outro exemplo empírico observado em nossa visita ao complexo siderúrgico de Wuhetan (30 km a oeste de Pequim), construído com auxílio soviético nos anos 1950: nos últimos 10 anos a linha de produção e montagem da empresa havia sido trocada três vezes. Perguntamos ao secretário do Partido Comunista na empresa, Wu Tingguo, como andavam as reestruturações no Japão (país altamente desenvolvido neste setor). O mesmo nos respondeu que o Japão há 10 anos não troca suas linhas de produção na área siderúrgica e que no ritmo de investimentos em que andava a China, em pelo menos 15 anos ela alcançará o Japão nesse setor.

Já em Xangai, em visita ao complexo siderúrgico da Baosteel (maior siderúrgica do mundo), observamos a construção de um porto no delta do rio Yangtsé pela própria empresa. Além disso, a Baosteel amplia sua participação no mundo com a atuação em negócios e instalação de plantas industriais em mais de 10 países, inclusive no Brasil.

A contradição desse processo de múltiplos investimentos por parte de centenas de empresas na China é a raiz do surgimento desse crescimento econômico do primeiro semestre do presente ano (9,35%), bem acima do planejado pelo governo (7,5%), provocando o surgimento de um superaquecimento econômico – havendo um surtimento do efeito de vultosos investimentos justamente em empresas de aço, ferro, alumínio e cimento. Medidas de controle de crédito foram implementadas (depósitos compulsórios), mas nenhuma alta na taxa de juros foi sinalizada até então.

Enfim, e apesar das contradições inerentes ao processo, o papel das empresas estatais como espinha dorsal da economia chinesa tem sido cumprido e ampliado com a reforma da estrutura econômica tanto das estatais em si, quanto da economia chinesa em seu conjunto. E são parte fundamental dessa nova fase – a ser demonstrada neste trabalho – de alavancamento dos gastos públicos pós-crise asiática.

Vale lembrar que o conceito “economia socialista de mercado” pressupõe a participação dessas empresas nos gânglios vitais da economia chinesa, convivendo com múltiplas formas de propriedade, inclusive com a individual e privada.

Essa combinação, como já salientamos, é o motor da expansão econômica chinesa neste início de século XXI.

I.1.2.3 – O fator geopolítico

Seria uma grande ingenuidade não perceber que a China, na busca de um rápido crescimento econômico, não aproveite lacunas no movimento geopolítico internacional em favor de seus próprios interesses. Sua antiqüíssima “diplomacia de bambu”, am alusão ao vegetal que se movimenta de acordo com a direção do vento, trabalha desde 1978 para a criação de um ambiente internacional de paz duradoura. Daí a defesa incontestada por parte da chancelaria chinesa de um mundo mais multipolar e equilibrado, em que as contradições entre as nações sejam postas em termo numa mesa de negociação.

Segundo nossa avaliação (assim como de outros autores), a China aproveitou-se, inicialmente, de dois movimentos no âmbito mundial: o primeiro ligado à estratégia de contenção da URSS por parte dos Estados Unidos. O segundo, com características econômicas, associadas à pressão dos EUA pela revisão da taxa de câmbio do yen japonês (hendaka). Neste caso o primeiro movimento não se encerra com o início do segundo. Este, só se encerra em 1990 com a campanha norte-americana pela não-realização dos Jogos Olímpicos em Pequim no ano de 2000.

O primeiro movimento pode ser dividido em três etapas: a primeira iniciada com a visita de Nixon a Pequim em 1971 e o reatamento de relações comerciais; a segunda com o reatamento de relações diplomáticas plenas em 1979; e o terceiro com a obtenção do tratamento “de nação mais favorecida” por parte dos Estados Unidos.

Obviamente, se a China mantivesse sua política externa agressiva com relação aos Estados Unidos seu programa de modernização não iria sobreviver por muito tempo, pois a leitura exata do campo de forças no mundo é um pressuposto para uma política interna agressiva, ainda mais para países com grande grau de dependência de capitais e tecnologia.

A China, assim, trilhou um caminho característico de “desenvolvimento a convite” (termo colocado pelo professor Wilson Cano), seguido pelas economias do leste asiático – caracterizadas pela abertura do mercado americano para itens com baixo valor agregado, como os têxteis. (Em 1979, ela tornou-se o maior exportador de têxteis aos EUA, fora do GATT). Não somente isto, a China já em 1978 encomendara três Jumbos 747 da Boeing e enviou centenas de estudantes aos Estados Unidos, em 1979, denunciando desde o início das reformas econômicas o papel-chave da ciência e tecnologia como base para a modernização

do país ¹⁸.

Essa reaproximação com os Estados Unidos foi acompanhada de empréstimos internacionais concedidos em condições favoráveis: com o Japão em 1979 com juros de 7,25% ao ano a serem pagos em 5 anos; outros US\$ 30 bilhões de bancos exp-imp avalizados por governos ocidentais; e mais US\$ 18 bilhões provenientes de 14 bancos de variadas nacionalidades (ingleses, franceses etc) ¹⁹.

Outro fator, também ligado à lógica da guerra fria, é o verificado na postura agressiva de Reagan na tentativa de recuperar espaços perdidos durante a década de 1970, não somente pela URSS, mas também pelo Japão. O financiamento de uma chamada “guerra nas estrelas” levou os americanos a exercerem pressão sobre o Japão no sentido de desvalorizar sua moeda. A *hendaka* anunciada em 1985 foi forte fator de rearrumação do cenário macroeconômico do leste asiático, completado em 1989 com a Coreia do Sul e Taiwan tendo de rever suas políticas ante os novos alinhamentos cambiais e a redução de ganhos no mercado norte-americano.

O grande país, em condições (custos imobiliários e de produção mais baixos e câmbio desvalorizado, território e população) de receber esses capitais, foi a China.

Outro fator presente no final dos anos 1980 e início dos 1990 foi o acirramento da concorrência oligopólica no mundo colocando a conquista do mercado interno chinês como fator de transferência de capitais. Esse movimento internacional foi abstraído pelos chineses na medida em que as ZEE's foram gradualmente ampliando-se sobre seu território, até que em 1987 todo o litoral chinês já estava enquadrado no esquema das ZEE's e em 1992 todas as capitais de províncias e regiões autônomas igualmente ²⁰.

Porém, com o fim da guerra fria a relação entre os Estados Unidos e a China se esfriou, a ponto de os EUA boicotarem pedidos de empréstimo por parte dos chineses tanto no BID quanto no Banco Mundial e de o Japão desde 1995 suspender a concessão de auxílio financeiro à China.

Todavia, as condições da economia chinesa já eram outras no início da década de

¹⁸ Medeiros, Carlos Aguiar de: “Economia e Política do Desenvolvimento Recente na China”. *Revista de Economia Política*. Vol. 19, nº 3, julho-setembro/1999.

¹⁹ Barnett, D.: “The China's Economy in Global Perspective”. *The Brookings Institution*. New York. 1981.

²⁰ Para uma melhor compreensão da relação entre espaço, tempo e o gradualismo chinês ler artigo do embaixador, aposentado e pesquisador do IEA/USP, Amaury Porto de Oliveira, “A Dimensão Territorial do Reformismo Chinês”, *Revista Tempo Brasileiro*, nº 125, abr/jun de 1996, Rio de Janeiro. Para a relação entre a dinâmica do desenvolvimento econômico, os sucessivos modos de produção na periferia do sistema, ler Ignácio Rangel, “A história da dualidade brasileira”, *Revista de Economia Política*, vol. 1, nº 4, out/dez de 1991.

1990, amplamente favorecida pela questão cambial que afligiou outras economias no sudeste asiático.

A crise financeira asiática de 1997 iria expor à China seus verdadeiros problemas a serem enfrentados. Uma nova fase de desenvolvimento econômico estava sendo exigida ao país.

CONCLUSÃO: INTRODUZINDO UMA DISCUSSÃO

Procuramos de forma breve contribuir ao debate acerca dos fatores de prolongamento do desenvolvimento econômico da China, de forma a deixar claro algumas particularidades desse modelo que vai ganhando notoriedade proporcional ao aumento da influência do país no mundo. Vai ganhando importância na medida em que vão por água abaixo todas as receitas sugeridas (sic) pelos organismos internacionais.

O mais importante é salientar que tal desenvolvimento não foge à regra de outros modelos estudados desde o século XIX, onde a presença de um Estado nacional forte, com discernimento da situação interna e externa e com objetivos políticos de curto, médio e longo e prazo foi fundamental para tanto.

Outro fator quase sempre relegado a um segundo plano é o planejamento central e sua relação com o fator mercado no nível micro e o controle estatal no plano macro. Talvez este tenha sido o maior produto de criatividade dos chineses e uma grande contribuição para uma chamada teoria da construção do socialismo em formações sociais periféricas, onde o mercado é chave para a regulação em uma economia ainda marcada pela escassez.

Podemos afirmar, a partir do que está dito acima, que a política de reforma e abertura é um produto da criatividade e uma forma de enfrentar os crescentes desafios internos e externos postos pela vida aos governantes chineses. O principal deles, no campo interno, é dar soluções práticas para a principal contradição no seio da nação chinesa: a existente entre as grandes necessidades materiais e espirituais de uma nação que, em 1978, beirava a casa dos 1 bilhão de habitantes, e as por demais atrasadas forças produtivas e os meios de produção à disposição. Assim, a combinação entre planejamento central, descentralização do plano no nível das aldeias (reforma rural), aliada ao incentivo às iniciativas individuais e governamentais (até ao nível da província), foi fundamental no processo inicial de arranque da economia chinesa, e na formação de um mercado interno inicial pronto para o consumo de bens industriais novos.

Nesse contexto, as ECP's que procederam à reforma rural cumpriram papel central na elevação da renda camponesa, ao mesmo tempo em que produziam uma urbanização à chinesa com aumento do emprego rural não-agrícola em contraponto aos processos de urbanização, como os verificados no Brasil a partir da década de 1960.

Outros fatores ligados principalmente ao controle de capitais e às duplas políticas cambial e tributária serviram para preparar o terreno para uma economia líquida e voltada ao crédito interno. E à própria proteção de seu mercado interno, serviram para robustecer o país face aos desafios a advir. Outro ponto importante, sublinhado na introdução: a relação entre seletividade dos IDE's, agregação de valor de suas exportações, controle de importações e robustecimento tecnológico do parque industrial chinês.

A formação de um aparelho de intermediação financeira (bancos estatais de desenvolvimento) e os investimentos em ativos fixos por parte das empresas estatais e coletivas são outro elemento de demanda efetiva a ser somado nesse processo que já dura há 26 anos. Não existiria desenvolvimento econômico da forma como se assiste na China sem a participação direta de tais empresas concentradas cada vez mais em setores estratégicos. Tais investimentos servem a uma lógica de capilarização e ligação do débil mercado interno chinês marcado por uma linha que separa, sob o ponto de vista natural, o litoral (porta da China ao exterior) de um interior pobre.

Já o elemento subjetivo fica por conta da forma de os chineses conhecerem a dinâmica de funcionamento do capitalismo. Essa observação esmerada em nossa passagem por esse país pode ser visualizada na rapidez com que os chineses observam a existência de reservas de mercado em sua economia, institucionalizam tal reserva e fazem o perfeito casamento entre reserva de mercado, liquidez da economia e financiamento, de forma que a tendência da redução das eficácias marginais seja minimizada, pelo menos para os próximos anos. E claro, a base para toda essa dinâmica presente nos maciços investimentos em ciência e tecnologia – segundo os chineses, parafraseando Marx –, trata-se da primeira força produtiva. Somente em 2003, eles investiram US\$ 80 bilhões, enquanto a Alemanha, país que cumpriu papel de vanguarda nesse aspecto durante a 2ª Revolução Industrial, US\$ 65 bilhões ²¹.

Por último, o ambiente internacional e a forma de os chineses “navegarem” por ele foram mister para o sucesso das reformas econômicas. Simplesmente maximizaram todas as

²¹ Tal observação, amparada por dados da Unctad, foi feita pelo professor Armen Mamigonian, do Departamento de Geografia da USP, em debate ocorrido no âmbito do Encontro Nacional de Geógrafos promovido pela Associação dos Geógrafos Brasileiros realizado em setembro último em Goiânia.

oportunidades surgidas no mundo às suas necessidades imediatas. Inclusive o isolamento de Taiwan, não somente do Japão, mas principalmente dos Estados Unidos, ao mesmo tempo em que os “cordéis de seu nacionalismo”, atraiu para si grandes somas de capital estrangeiro necessários ao seu processo de modernização. Uma verdadeira aula (sem adjetivações, é apenas uma constatação) de como deve se comportar um Estado desenvolvimentista de proporções continentais está sendo apresentada pela China num mundo imerso de contradições e conivente com um imperialismo cada vez mais arrogante e agressivo.

Mas nenhum em “mar de rosas” está a nadar a China. O processo de solucionar contradições, necessariamente demanda a solução de novas contradições, que demandam novas soluções. E a crise financeira asiática aflorou velhos e novos problemas para o país e sobre isso falaremos a partir de agora.

I.1.3 – A China, a crise financeira asiática e a questão da centralidade dos investimentos em infra-estruturas em energia e transportes

Não é nenhum exagero afirmarmos que o modelo chinês em grande medida é extensão – tamanho gigante –, dos Estados desenvolvimentistas surgidos no leste asiático no pós-guerra – notadamente Japão, Coréia do Sul e Taiwan –; portanto, as fragilidades notadas em seus vizinhos também podem ser repassadas ao país em tela.

Contudo, algumas diferenças existem e nunca é demais reforçarmos que, no plano imediato, a política de controle da conta de capitais e, do ponto de vista estratégico, a potencialidade de um mercado interno a ser expandido são fatores que levaram à China ao não-estado de bancarrota. Inclusive, em detrimento do Japão, assumiu para si responsabilidades para com a região da Ásia do Pacífico, ao não rever sua taxa de câmbio; o que não levou a uma “onda de revisão cambial” nos demais países asiáticos, evitando, assim, uma série de desvalorizações competitivas – que seria um desastre para a Ásia.

Mais ainda: elevou-se a imagem de um Estado responsável perante seus vizinhos e o mundo, em detrimento de litígios territoriais e a intransigência com relação à questão de Taiwan.

Enfim, como muitos esperavam a crise asiática não foi o *waterloo* do Estado desenvolvimentista asiático; porém, de forma recorrente, para a China foi o ponto de partida para mudanças drásticas em sua dinâmica interna.

I.1.3.1 – A “globalização” e a questão financeira na China

Entendemos globalização como o movimento de aceleração e integração brutal dos mercados financeiros e da indústria da informação. Muito diferente da ideologia concebida nas universidades norte-americanas no final da década de 1970, pois o comércio internacional ainda é realizado no âmbito das nações e o surgimento de potências regionais, como a Índia, a China e o próprio Brasil, demonstra as questões nacionais mais fortes e presentes do que nunca.

Fixando-nos no objetivo, neste quadro irreversível de integração dos mercados financeiros internacionais e no fato, já exposto, de a China compartilhar dos mesmos problemas (sistema financeiro com acúmulo de créditos podres), a melhor forma de a ela se proteger de riscos posteriores seria reformar esse mesmo sistema financeiro e também partir para uma grande, porém gradual, reforma do sistema envolto das empresas estatais – esses dois elementos entrelaçam-se com os seus objetivos de médio prazo de transformação e modernização de sua estrutura econômica.

Em março de 1999 em sua intervenção ao Congresso Nacional do Povo, o então primeiro-ministro Zhu Rhongji, declarou aos deputados: “*A estrutura econômica está em desordem*”; “*a disciplina financeira é frouxa*”; e “*a demanda do mercado é fraca*”²².

Do ponto de vista subjetivo entendemos, com essas palavras do então primeiro-ministro, que reformas profundas estavam por acontecer e a mais significativa delas, sob o ponto de vista político, é a reforma do sistema tributário, ou seja, a modernização do sistema de modo que ao mesmo tempo o Estado aumente sua arrecadação e, de forma mais centralizada, com divisão exata de renda entre o governo central e local e com um banco central, independentemente das decisões políticas dos governos provinciais.

Tratou-se, entretanto, de uma reversão de curso iniciado em 1978, pois a descentralização administrativa foi um dos fatores-chave para a arrancada econômica chinesa ao incentivar iniciativas locais que lograssem eficácia econômica imediata. Outra demonstração de força por parte do governo central nesse período foi a proibição aos militares de participarem de negócios comerciais. Negócios estes mediados por cerca de 20 mil empresas estatais controladas pelo Exército Popular de Libertação (EPL); empresas que supostamente davam suporte de proteção a negócios envolvendo contrabando, ocasionando,

²² “Reality Check: at least Premier Zhu isn’t hiding China’s problems”. *Far Eastern Economic Review*, 18 de março, 1999. p. 2.

conseqüentemente, perda de arrecadação fiscal por parte do governo ²³.

A reforma do sistema financeiro com a implantação de redes bancárias do Banco do Povo da China em capitais provinciais diretamente subordinadas a Pequim, a centralização tributária, a ampliação da capacidade financeira das instituições bancárias de forma a aumentar a capacidade contra riscos e o maior critério para a cessão de créditos foram, de modo geral, a forma que a China encontrou para anestesiar futuras crises financeiras a advir.

As reformas nas empresas estatais foram aprofundadas e a própria burocracia governamental passou por um enxugamento, conforme relatou o professor do Departamento de Política da PUC/SP, Henrique Altemani de Oliveira, que descreveu a redução do número de Comissões e Ministérios do Conselho de Estado de 40 para 29, afetando quase a metade dos então 65 mil empregos, acompanhada de cortes semelhantes nos governos provinciais e municipais ²⁴.

Essas reformas, implementadas pelo governo central chinês, abriram perspectivas para a admissão à OMC, anunciada em 2001, reduziram a inflação e criaram condições objetivas para novos enfrentamentos.

I.1.3.2 – A supercapacidade instalada, deflação e a relação entre equidade e eficiência na China

A observação dura feita por Zhu Rhongji, acerca da fraqueza existente na demanda mercantil é mais um reflexo, aberto pela crise financeira asiática. Nesta direção, dados apontam para a ocorrência de deflação na China nos anos finais da década de 1990.

Pois bem, com informação dada pelo prof. Belluzzo em sua entrevista a nós concedida, sobre uma das características das reformas econômicas chinesas ter sido a anterior construção de capacidade produtiva, podemos muito bem casar tal idéia de capacidade ociosa e pequena magnitude do mercado interno com a decorrência de deflação na China.

O professor do Departamento de Ciência Política do MIT (EUA), Zhiyuan Cui, aponta para o fato de a China desde 1994 ter entrado em um processo de superprodução caracterizado pela transferência cada vez maior de recursos para a especulação no mercado de ações em detrimento de empresas ²⁵.

²³ *Rampant Smuggling Threatens Goal of Maintaining 8 Percent Growth*, Ming Pao. August 3, 1998, In: *Foreign Broadcast Information Service, Daily Report/China*, 5 de agosto, 1998.

²⁴ Oliveira, Henrique Altemani de: *A crise asiática e a China*. Coleção Documentos. IEA/USP. 1999.

²⁵ Cui, Zhiyuan: "The State Question in the Economy: A Theoric Exam About the Chinese Case". *PNUD China Human Development Report*. 1999.

O índice de utilização de capacidade produtiva utilizada em 35 importantes produtos segue na tabela abaixo:

TABELA 9:
Taxa de utilização da capacidade de produtos importantes

Produtos	(%) Taxa de utilização da capacidade
Algodão estampado e tingido	23,6
Ácido sulfúrico	84,7
Ácido nítrico	69,6
Tintas	48,7
Corantes	88,3
Plásticos	77,1
Polímero sintético	77,9
Detergentes	60,4
Pneus	54,7
Câmaras de ar	37,4
Cimento	80
Chapas de vidro	84,2
Produtos de aço	60
Caldeiras industriais	8,5
Motores de combustão interna	43,9
Turbinas a vapor	10
Ferramentas industriais	45,8
Maquinaria de fundição e prensa	51,2
Equipamento de refinação de petróleo	17,9
Empilhadeiras	39,8
Suspensões	34,7
Veículos automotivos	44,2
Automóveis	64,9
Motocicletas	55,4
Câmaras portáteis	13

Microcomputadores	13,4
Aparelhos de ar-condicionado	33,5
Aparelhos de vídeo	40,3
Lavadoras	43,4
Televisores coloridos	46,1
Refrigeradores	50,4
Aparelhos telefônicos	51,4
Bicicletas	54,5
Câmeras	57,7
Aspiradores de pó	62,8

FONTE: Cui, Zhiyuan: *“The State Question in the Economy: A Teoric Exam About the Chinese Case”*. PNUD China Human Development Report. 1999.

Ora, para a utilização plena dessa capacidade produtiva, faz-se necessário uma real demanda interna. Outro elemento que se alia com o exposto acima e o fenômeno deflacionário é o declínio real da taxa de rendimento agrícola. A tabela abaixo expõe as conseqüências do declínio da renda rural na estagnação da taxa de crescimento do varejo rural:

TABELA 10:
Taxa de crescimento da renda per capita do camponês na China

	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Taxa de crescimento da renda	7,9	1,8	2,0	5,9	3,2	5,0	5,3	9,0	4,6	3,5
Taxa de crescimento do varejo rural	25,9	-2,11	7,39	7,37	-14,35	4,07	6,12	12,1	9,7	-
Varejo rural/varejo social total	58,47	55	53,6	51,9	44,6	43,9	43,1	43,5	43	40

FONTE: Liaoning Economic Internet Network

Os dados expostos nessas duas últimas tabelas demonstram a ainda fragilidade (apesar dos avanços e enorme potencial) do mercado interno chinês e a lacuna cada vez maior entre o litoral e o interior do país, mas demonstra que a liberalização dos preços de produtos de primeira necessidade, aliada a fatores de ordem natural (desgaste do solo, por exemplo), foi determinante na queda da renda camponesa na década de 1990 ²⁶.

Ora, dessa forma configuram-se elementos pré-estabelecidos para o enfrentamento de contradições de ordem econômica. Desde Marx, passando por Keynes e Schumpeter, sabemos que o processo de desenvolvimento econômico é marcado necessariamente pela transferência de recursos ociosos de uma determinada cadeia produtiva para setores com estrangulamento, gerando, assim, efeitos multiplicadores. Mas neste caso clássico, chamado por Ignácio Rangel ²⁷ de dialética da capacidade ociosa, onde se encontram o capital ocioso e os pontos de estrangulamento? E qual o elemento de síntese para o enfrentamento deste problema?

A capacidade ociosa dessas empresas por seu caráter de capital constante não deixa de ser capital, mesmo que inativa (capacidade ociosa é poupança potencial); contudo, pontos de estrangulamento na economia são visíveis na questão energética e de transportes, e o desenvolvimento do oeste pobre do país abre possibilidades para um desenvolvimento de longo prazo. A questão síntese é se a China tem aparelhado um *sistema de intermediação financeira pronto* para carrear recursos desses setores estrangulados para outros com ociosidade.

Como já dissemos, a China ao longo de 26 anos de reforma e abertura de sua economia, criou condições objetivas para esse tipo de enfrentamento, seja na construção de um mercado de capitais razoavelmente desenvolvido, seja com o desenvolvimento de bancos estatais de desenvolvimento. Sua última cartada nesse sentido foi a centralização do sistema tributário que já em 2003 foi responsável por aumento na arrecadação fiscal em 17% com

²⁶ Para uma caracterização da relação entre geografia, economia e desigualdades regionais na China, ler: Démurger, Sylvie; Sachs, Jeffrey; Woo, Wing Thye; Bao, Shuming; Chang, Gene & Melinger, Andrew: "Geography, Economic Policy and Regional Development in China". *Nber Working Papers*. Abril, 2002.

²⁷ Ignácio Rangel foi sem nenhuma sombra de dúvidas o mais criativo e original dos economistas brasileiros, e talvez o mais completo pensador brasileiro produzido no século XX. Sua análise do desenvolvimento econômico brasileiro e seus ciclos decenais de substituições de importações, como momentos em que nossa economia utilizava capacidade ociosa, proveniente do ciclo expansivo anterior, desatando, assim, pontos de estrangulamento, foi a explicação mais correta e convincente acerca da dinâmica da acumulação capitalista no Brasil. A forma como os chineses enxergam rapidamente pontos de estrangulamento em sua economia e os enfrenta é emblemática e remetermos-nos ao pensamento de Ignácio Rangel para explicações é prudente na medida em que a China, como o Brasil, é ainda um país atrasado, onde a dinâmica de seus modos de produção passa pela relação entre ela e o centro do sistema capitalista. Seu pensamento foi preponderante para nossa melhor compreensão do fenômeno econômico chinês.

relação ao ano anterior. E, ainda em 2002 o volume de investimentos em ativos fixos aplicados pelas estatais foi de US\$ 325 bilhões – um aumento de 23% em relação a 2001. De tais investimentos, 52% corresponderam a infra-estruturas, sendo 63% destes no oeste do país²⁸.

Ainda acerca da problemática do financiamento do desenvolvimento econômico na China, fica o papel desempenhado pela emissão de bônus do tesouro e relatado abaixo pelo então vice-primeiro-ministro e diretor da Comissão Estatal de Desenvolvimento e Planejamento, Zheng Peiyan:

“(...) com a emissão de bônus do tesouro, nos últimos 4 anos (1998-2002) na China foram construídos cerca de 10.000 projetos favoráveis à demanda interna e ao reajustamento estrutural, que desempenham grande papel na resistência à crise financeira asiática e ao impacto acarretado pelo desaceleramento econômico mundial.(...) acelerou-se a construção de instalações infra-estruturais, promoveu a transformação técnica da indústria e o desenvolvimento do oeste (...) Vale ressaltar que, entre 1998 e 2002, foram emitidos cerca de US\$ 82,5 bilhões em bônus do tesouro nacional, com aumento anual de 1,5% a 2%. De imediato, podemos citar, como resultado disso, a conclusão da reforma de toda rede elétrica nas zonas rurais de 1916 distritos do centro e do oeste”²⁹

A já dita questão do crédito volta à tona e ela não pode ser “desplugada” de outro elemento que devemos ter sempre em mente: as inúmeras reservas de mercado em todos os setores possíveis da economia chinesa, o que demanda créditos voltados para setores com alto índice de liquidez, como naqueles vinculados aos setores de energia e transportes.

Nesse sentido, em que problemas inerentes e criados durante o processo de reforma na China, como a queda dos rendimentos camponeses e outros elementos de ordem econômica, a existência de um Estado Nacional forte, descentralizado e fincado em objetivos de longo alcance e, principalmente, no esforço de se complementar eficiência e equidade, fundado em 1949, é essencial para estimular essa complementaridade. E o estímulo para a utilização plena

²⁸ Xiaobing, Li: “Empresas estatais aumentam investimentos na infra-estrutura”. *Rádio Internacional da China*. 17/12/2002.

²⁹ “Infra-estrutura da China é mantida por bônus do tesouro”. *Rádio Internacional da China*. 26/01/2003.

de sua capacidade produtiva passa pela viabilização de uma forte demanda interna – este passou a ser o grande objetivo dos *policymakers* chineses desde 1998.

E os investimentos em infra-estruturas em energia e transportes respondem, e são meio para, à equalização dessa demanda.

I.1.3.3 – Outras justificativas de caráter mais geral

Outras justificativas para os investimentos em energia e transportes apontam para necessidades de ordem não somente econômica, mas também social e política. Entre elas – que será descrita no decorrer deste trabalho – é a relacionada com o desenvolvimento do oeste da China.

Voltaremos ao assunto.

Com relação especificamente à questão do desenvolvimento econômico, quando estudamos a questão energética na China, chegamos à conclusão de que o desenvolvimento de forma equilibrada exige do país 1.000 kw *per capita* de energia elétrica; porém, conta atualmente com apenas 300 kw *per capita* instalados³⁰.

Em 2003 e 2004 simplesmente todas as agências de notícia internacionais no mundo noticiaram freqüentes “apagões” nas regiões costeiras do país, principalmente Xangai (nós particularmente vivemos um desses “apagões” por cerca de 25 minutos em Xangai) e a discussão acerca dos limites do crescimento na China é colocada com grande ênfase. Igualmente, com relação ao consumo de petróleo (a China é a 5ª maior produtora e a 2ª maior consumidora) e assim por diante.

Neste trabalho descreveremos, assim, como a China está enfrentando esses problemas.

Do ponto de vista geopolítico, ferrovias, usinas hidrelétricas, usinas nucleares, estradas e metrô como forças produtivas estratégicas para o desenvolvimento de um país. Podemos, sim, dizer que, para um país de dimensões continentais – que almeja ser a nação mais desenvolvida do planeta em 2050; e abarca 1,25 bilhão de habitantes de 56 nacionalidades diferentes, fronteiro com 22 países, sendo que alguns deles (Rússia, Vietnã e Índia, por exemplo) tiveram com ele um conflito armado –, investimentos maciços em energia e transportes, além da importância em matéria de desenvolvimento econômico, têm alto valor geopolítico, tanto doméstico, quanto internacional. Para nós, internacional na medida em que o Partido Comunista da China (PCCh) busca consolidar desde 1949 a hegemonia do Estado

³⁰ “Electricity generated in Southwest China Has Huge Market”. *People’s Daily*. 03/07/2002.

Nacional chinês sob seu território e essa questão se desdobra em duas: a solução da questão nacional chinesa em aberto desde que Chiang Kaishek refugiou-se juntamente com seu regime reacionário na ilha de Taiwan, e também o fato de a maioria das minorias étnicas chinesas estar presente no oeste do país, num momento em que a soberania da China sobre o Tibet e o Xinjiang (Turquestão chinês) é posta à prova.

O outro movimento (entrelaçado com o primeiro) é vinculado à consolidação de uma economia continental da mesma forma que os Estados Unidos formaram na segunda metade do século XIX. O impacto desta economia continental no mundo poderá ter abalos semelhantes ao verificado no momento em que os Estados Unidos consolidaram sua base territorial no citado século.

Já no campo social, a admissão da China na OMC em 2001, traz percalços internos que demandam rápidas soluções: está prevista, até 2008, a perda de 500 mil postos de trabalho na indústria automobilística. Na agricultura, afetada pelo gradual fim dos subsídios estatais e da queda das tarifas alfandegárias, serão perdidos, no mesmo período, outros 9,6 milhões – número que pode ser acrescido aos 8,5 milhões de camponeses que têm deixado o campo, à procura de emprego nas cidades. As estatais, por seu turno, com a reforma de sua estrutura anunciada pelo então primeiro-ministro Zhu Rhongji, deixarão desempregados cerca de 3 milhões de pessoas e a indústria metalúrgica, por força da reestruturação produtiva, perdeu entre 2002 e 2004 cerca de 1,1 milhão de postos de trabalho ³¹.

A partir de números como os expostos acima, podemos justificar a viragem do país em favor de investimentos em infra-estruturas: a maior parte desses investimentos abriga mão-de-obra intensiva e barata, diminui a capacidade ociosa em indústrias correlatas, como as de aço, cimento, areia, asfalto, madeira, petroquímica, pedra, de locomotivas ³², entre outras. Estimamos, ainda, que nos primeiros 9 meses de 1998 mais de 3 milhões de empregos diretos e indiretos foram gerados em construção de estradas – número que chegou a 10 milhões em junho de 2002 ³³.

I.1.3.4 – Desenvolvimento do oeste: questão estratégica e mercado potencial

O desenvolvimento do oeste da China é questão estratégica para a consolidação do

³¹ Changxing, Xin: “Emprego: desafios e compromissos”. *Beijing Informa* n. 12. 07 a 13/03/2002.

³² Zhongyun, Luo: “Setores ferroviário e rodoviário impulsionam crescimento econômico”. *Beijing Informa* n. 33. 16 a 23/10/2002.

³³ Idem.

poder do PCCh e a manutenção da estabilidade social via aumento do consumo das massas camponesas residentes no país e, conseqüentemente, no oeste.

Tais desigualdades têm raiz e são herança das épocas anteriores à proclamação da República Popular da China (1949), marcadas, sobretudo durante o século XIX, pela utilização das franjas litorâneas por parte dos imperialismos inglês e japonês para o embarque de matérias-primas provenientes do interior e pelas incipientes instalações de indústrias manufatureiras de Xangai e Guangzhou, que ajudaram a demarcar a linha da desigualdade facilmente perceptível entre um litoral rico e um interior pobre ³⁴.

Durante o período maoísta, ao lado do caráter desenvolvimentista, empregado no sentido de reduzir tais desigualdades, o jogo geopolítico, fator objetivo, colaborou para a diminuição das desigualdades regionais: como sabemos, a República Popular da China teve assento garantido na ONU apenas no ano de 1971, o que a fez viver por 22 anos num isolamento diplomático, agravado em 1962 pelo rompimento com a URSS. Isso levou as autoridades chinesas a transferirem as unidades industriais chinesas para o interior a fim de diminuir a vulnerabilidade do país a ataques do exterior. E nesta idéia estava incutida a necessidade de “auto-suficiência” regional, reproduzindo, ao nível das províncias, a ideologia das comunas, segundo a qual, no mesmo *locus* teria lugar a terra, a indústria, a escola, a creche, o hospital etc. A tabela abaixo sintetiza a prioridade dada durante o período maoísta ao desenvolvimento do centro-oeste do país.

TABELA 11:
Investimentos em construções básicas
(% entre Leste, Centro-Oeste, Central e Oeste, 1953-1999)

Período	Leste	Centro-Oeste	Central	Oeste
1953-57	36,9	46,8	28,8	18,0
1958-62	38,4	56,0	34,0	22,0
1963-65	34,9	58,2	32,7	25,6
1966-70	26,9	64,7	29,8	34,9
1971-75	35,5	54,4	29,9	24,5

³⁴ Spence, Jonathan: *The search for modern China*. p. 210, 1990. Spence descreve os acordos assinados entre o governo inglês e o império chinês no sentido de se construir ferrovias ligando fontes de matérias-primas a portos, como Xangai e Hong-Kong, formando com o tempo e após análise de mapas uma típica malha ferroviária de tipo colonial.

1976-80	42,2	50,0	30,1	19,9
1981-85	47,7	46,5	29,3	17,2
1986-90	51,7	40,2	24,4	15,8
1991-95	54,2	38,2	23,5	14,7
1996	53,0	7,6	23,6	14,0
1997	52,4	39,2	23,7	15,5
1998	52,2	39,2	22,2	17,0
1999	52,1	39,6	22,5	17,1

FONTE: China Statistical Yearbook on Fixed Asset Investment 1950-1955, China Statistic Press 1997, 1998-2000, China Statistical Abstract 1998,1999,2000.

A mudança dessa política de privilégio à questão regional (leia-se auto-suficiência) – privilégio este que não teve nada de equivocado, como muitos autores preferem colocar – teve, assim como a maioria dos processos na China, uma forma gradual, na medida em que o eixo do desenvolvimento passou a ter seu centro de gravidade no delta do Rio das Pérolas (fronteira entre Hong-Kong e a província chinesa de Guangdong) e no fato de as ZEE's gozarem de incentivos fiscais para sua instalação; porém, o oeste do país ainda se desenvolvia (1978 a 1992) a taxas não menores que as verificadas no leste do país, potencialmente por conta do aumento dos rendimentos agrícolas e da transferência de renda de populações interioranas trabalhando nas ZEE's às suas zonas de origem.

No que concerne ao aumento das diferenças entre o litoral e o interior da China na década de 90, podemos identificar no fim das duplas políticas cambial e tributária a raiz de tal mudança, pois ainda os IDE's continuaram a buscar as regiões litorâneas do país, apesar de em 1992 a abertura ter sido levada a 30 províncias que foram autorizadas a formular suas próprias políticas de abertura; entre elas mais de 2.000 zonas abertas ³⁵.

Apesar do aumento das disparidades regionais na citada década, a Região Autônoma de etnia uigur do Xinjiang, por exemplo – fronteira com Rússia, Índia, Cazaquistão, Tadiquistão, Mongólia, Afeganistão e Paquistão –, em 22 anos, conheceu progresso vertiginoso com o aperfeiçoamento de sua infra-estrutura a partir do desenvolvimento tecnológico, possibilitando-lhe otimizar a descoberta e conseqüente extração de petróleo e gás natural (estima-se que 25% das reservas em petróleo e gás da China encontram-se ali e que

³⁵ Démurger, Sylvie; Sachs, Jeffrey; Woo, Wing Thy: Bao, Shuming; Chang, Gene & Melinger, Andrew: "Geography, Economic Policy and Regional Development in China". *Nber Working Papers*. Abril, 2002.

suas reservas de gás são suficientes para abastecer Xangai por 30 anos). Enormes somas foram investidas pelo governo central em 23 rodovias, sendo 11 delas interprovinciais, somando 33.020 km de estradas abertas, com 25.200 deles construídas nos últimos 22 anos ³⁶.

Atualmente, Xinjiang possui 6 cidades abertas, que contam com 113 empresas investidoras oriundas de Hong-Kong e 14 de Taiwan. Essa região autônoma mantém relações comerciais com 73 países do mundo, e seus produtos mecânicos gozam de enorme prestígio no mercado internacional e são essenciais para a reestruturação energética de substituição do petróleo por gás natural – fonte de energia limpa e barata.

Sob o ponto de vista da teoria, podemos visualizar um anteparo a essa política, que Deng Xiaoping reiteradamente classificou como “*deixar que algumas regiões cresçam primeiro, para depois alcançar o crescimento comum*”. No campo da especulação, o fato de as províncias litorâneas estarem com alto índice de liquidez leva, a partir de uma política estatal voltada ao desenvolvimento do oeste, a gerir políticas de transferência de renda e tributos para as regiões mais pobres do país.

E é nesse contexto de complementaridade regional que esse país aposta nas próximas décadas: o litoral rico do ponto de vista financeiro e comercial é pobre em recursos energéticos, já o oeste é rico em recursos energéticos – ele detém 52% das fontes energéticas do país, incluindo aí o 2º maior potencial hidrelétrico do mundo (o 1º é o Brasil), situado no curso baixo do rio Yang-tsé (onde está em construção a Usina de Três Gargantas). Tal linha tem, entre outros pilares, a dinamização dos recursos de cada província que, cada uma à sua maneira, ajude no fomento ao desenvolvimento do centro dinâmico da economia chinesa ao mesmo tempo em que se desenvolva, abrindo “portas” da China para Ásia Central, Oriente Médio, Ásia Menor e Europa ³⁷.

I.1.3.5 – Chongqing e a formação de uma economia continental

O pano de fundo para o projeto de desenvolvimento do oeste lançado em 1999 é a consolidação, num esforço que pode durar décadas, de uma economia continental nos mesmos moldes da conquista do oeste norte-americano, na segunda metade do século XIX. Claro, com

³⁶ Mini, Fábio. “Xinjiang o Turkestan orientale”, p. 96. In: *Limes*. n. 01. p. 83-96. 1999.

³⁷ A grande maioria dos autores do centro do sistema dá ênfase excessiva ao fato de estar em curso um movimento de convergência entre o litoral chinês e as economias da Ásia do Pacífico. O que é verdade; porém, não descrevem o movimento de convergência entre o ocidente chinês e as economias da Ásia Central e da Ásia Menor, através das crescentes relações comerciais, envolvendo, sobretudo, troca de tecnologia e pessoal especializado em indústrias petroquímica e mecânica e exportação/importação de produtos primários.

diferenças históricas e de impulsos, pois no caso americano o mercado era o gestor da expansão; já na China o Estado tomou para si essa tarefa.

Entre janeiro de 2001 e o final de 2010, cerca de US\$ 1,8 bilhão mensal está sendo investido em Chongqing para transformá-la no centro dinâmico da expansão ao oeste à chinesa. Localizada a 1.150 km de Xangai, com 31 milhões de habitantes e com território seis vezes maior que o da Bélgica, ela se localiza no centro-oeste (curso médio do rio Yang-tsé) do país (assim como Chicago nos EUA). Pelo Yang-tsé pode-se navegar para diversos lugares do país e também do exterior (vantagem no baixo preço de transporte). E é ponto convergente de três linhas ferroviárias (Chengdu-Chongqing; Xiangfan-Chongqing; e Chengdu Guiyang).

Grande entroncamento ferroviário e mercado redistribuidor de gêneros agrícolas, seu subsolo é rico em gás natural e carvão. Ela foi elevada à condição de Municipalidade diretamente subordinada ao governo central (as outras são Pequim, Xangai e Tianjin) em 1997. Para lá se encaminhou, incumbido de tal tarefa, o ex-prefeito de Xangai, Huang Qifan, e atual vice-prefeito de Chongqing, que, conforme o mesmo relatou à revista *Business Week*, tem-se preparado para isso estudando realizações americanas como a *Tennessee Valley Authority*, o *Civilian Conservation Corps* e o *Interstate Highway System*³⁸.

“Mestre, estou num cybercafé lotado de jovens. A chuva por aqui deu uma pequena trégua”.

Após três dias visitando as obras da Usina Hidrelétrica de Três Gargantas (40 km da cidade de Yichang), tomamos coragem e fizemos uma viagem de 12 horas de barco entre Yichang e Chongqing (800 km). O grande problema verificado durante a viagem e nossa estadia em Chongqing foi a torrencial chuva que não parava de cair.

De qualquer forma, pudemos perceber a existência de construções de vários tipos. Terminais ferroviários, aeroporto, abertura de novas avenidas, torres de comerciais, depósitos de cereais etc. Tivemos a impressão de que o terreno estava sendo preparado para grandes investidores estrangeiros.

³⁸ Para maiores informações acerca do papel de Chongqing na expansão ao oeste ler: Oliveira, Amaury Porto de: “O Salto Qualitativo de uma Economia Continental”. *Política Externa*, Vol. II, n. 4, março/abril/maio de 2003. São Paulo; “Business: The Chinese Chicago: Can \$ 1 billion a month make Chongqing China’s jewel of the west?”. *Newsweek*, 24/04/2004; “China’s Chicago?”. *Global Economic Forum. The Latest views of Morgan Stanley*. 7 de agosto, 2003; “Westward Ho! Can Chongqing \$ 200 billion upgrade shift’s China’s center of gravity”. *Business Week*. 14 de outubro, 2002; “Building it – but will they come?”. *Far Eastern Economic*

O capital financeiro está presente. Existe até um Banco de Chongqing, demonstrando não haver expansão urbana sem a existência de um órgão financeiro local. Dizemos isso, porque a municipalidade ainda é altamente dependente, sob o ponto de vista industrial, de imensas estatais do setor gasífero. Mas vimos, de forma rápida, plantas de indústrias automobilísticas, vários homens engravatados com celulares ao ouvido, apressados. Pareciam ser taiwaneses...

Para falar a verdade, nunca vimos tantas obras variadas em andamento num mesmo lugar. A outrora decrépita Chongqing, destruída até a última pilastra durante a guerra de libertação contra o Japão, está a caminho de se transformar numa metrópole mundial...”³⁹.

PARTE II - OS INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA EM ENERGIA E TRANSPORTES: ONDE ESTÃO E COMO ESTÃO (política de dinamização dos setores e respectivos investimentos)

Se os objetivos do governo chinês são a elevação de capacidade de consumo de sua população, o alargamento dessa massa e a formação de uma política que busque nas próximas décadas unificar seu território econômico é que pretendemos analisar de forma não somente descritiva, mas também analítica, como e de que forma a China busca alcançar tais objetivos.

As formas são variadas, mas cabe por ora neste trabalho a viabilização desses objetivos, tendo como meio o alavancamento infra-estrutural.

Neste “miolo” do trabalho analisamos os investimentos nas áreas ferroviária, metroviária e rodoviária (com espaço reservado ao caso particular de Pequim), energia hidrelétrica, nuclear, petróleo e gás natural.

II.1 – Setor ferroviário

Em 1949, a China contava com 21.800 km de vias férreas, dos quais somente 11 mil eram transitáveis. Durante o período 1979-2000, foram colocados em serviço 17.919 km de vias, com 11.783 eletrificados. Em 2001 havia 70 mil km de trilhos em serviço. As ferrovias da China se unem principalmente por duas grandes artérias: a norte-sul e a leste-oeste.

A linha norte-sul tem Pequim como centro, integrando as linhas Jingguang (Pequim-

Review. 4 de setembro, 2003.

³⁹ Jabbour, Elias: “Extrato de mensagem enviada via e-mail ao prof. Armen Mamigonian”. Chongqing. República Popular da China. 13/05/2004.

Guangzhou), Jinghu (Pequim-Xangai), Jingjiu (Pequim-Kowloon) e Jingha (Pequim-Harbin).

A linha leste-oeste tem a cidade de Zhengzhou como centro e compreende as linhas Longhai (Lianyungang-Lanzhou) e Lanxin (Lanzhou-Urumqi). Esta última, se estende desde Urumqi até o oeste e se conecta com as ferrovias do Cazaquistão, formando uma ponte intercontinental euro-asiática desde Lianyungang, na China, até Roterdã, na Holanda.

Nas regiões montanhosas do sudoeste funcionam linhas troncais, como a Chengyu (Chengdu-Kunning) e a Baocheng (Baoji-Chengdu).

Em nosso estudo e descrição desses investimentos no setor ferroviário, não podemos perder de vista alguns traços de seu sistema que permitiram, em primeiro lugar, enxergar seus óbices, enfrentá-los para, em seguida, sim, planejar projetos em consonância com tais desafios, que vão além de ampliar a rede e interligar o país em todos os sentidos. Porém, para tanto, teriam de ser mudadas significativamente as situações e formas de gerenciamento: do centralismo planificador, para o plano voltado para investimentos direcionados ao melhor proveito possível dentro de uma economia de mercado socialista.

Podemos tranquilamente definir o setor ferroviário – que, até 1990, com seus 66.800 km de linhas, sempre ocupou a maior parte do mercado em transportes da China – como um sistema atrasado; porém, com as crescentes demandas decorrentes do rápido crescimento econômico e mais recentemente com sua admissão à Organização Mundial do Comércio, ela está tendo de passar por transformações em todos os ramos de sua atividade: desde o aumento da velocidade dos trens, passando pela adoção de múltiplas formas de financiamento e organização industrial.

Com os dados disponíveis, podemos perceber que, após 1990, o setor passou a acumular prejuízos que devem ser creditados ao seu arcaísmo, sintetizado por alguns fatores, a saber: escassez de bilhetes e vagões; rápido desenvolvimento do sistema de aviação e rodoviário doméstico; incapacidade de separar a gestão governamental da gestão empresarial, que impunha por si só um velho sistema de gestão e de organização de produção e que ajustava a distribuição dos recursos de forma planejada, colocando em segundo plano a política de investimentos e descuidava da necessidade de gerir recursos e qualidade do serviço; falta de mudanças por décadas, demonstradas pela velocidade média dos trens de passageiros e mercadorias, que eram, em 1996, de 48 km/h e 30 km/h; número excessivo de

trabalhadores por km de linha (na China, eram 32 por linha, enquanto, no centro do sistema, não passavam de 4)⁴⁰.

A situação de risco fica clara ao compararmos a situação de 1990, em que havia de volume de passageiros e de cargas transportados por ferrovias 53,4% e 71,3%, respectivamente, com a de 1995, que apresentou uma queda para 41% e 53%, respectivamente, implicando que, diariamente, 150 trens passaram a circular sem necessidade.

Já o principal sinal de alerta foi dado quando, em 1997, foram anunciados prejuízos da ordem de US\$ 2 bilhões no setor; prejuízos estes com os quais o Estado passou a conviver ao longo dos anos a partir de 1989⁴¹.

II.1.1 – Compreendendo a raiz dos problemas

Seria muito tranqüilo e até cômodo relatar o atraso e os problemas enfrentados pelo setor ferroviário chinês sem levarmos em consideração toda uma conjuntura mais complexa, que se insere no âmbito da transição de uma economia de comando à outra regulada pelo mercado – talvez nenhum setor guarde mais sensibilidade nesse aspecto do que o setor em tela.

Mas caminhemos para a compreensão que englobará 3 fatores de ordem mais geral, suficientes para entendermos o seu óbice:

1. A reforma do setor ferroviário não acompanhou a velocidade verificada no setor de aviação: Uma das primeiras medidas tomadas a partir da 1978 se relaciona com a reforma do setor de aviação doméstico que outrora era monopolizada por uma única empresa estatal, a AVIC. Tal empresa foi dividida em outras quatro que passaram a operar no plano doméstico, com a novidade de concorrerem entre si, demandando num curto espaço de tempo na queda de tarifas e maior capacidade e autonomia administrativa para fechamento de negócios com empresas do exterior para aquisição de tecnologias e serviços modernos.

Conversando com pessoas durante nossa viagem de trem, entre Pequim e Xangai, onde perguntas eram direcionadas com a intenção de comparar a relação custo/benefício entre

⁴⁰ Rongxia, Li: “La industria ferroviária: conversión de las perdas em ganancias”. *Beijing Informa*, n. 11, 14 a 21/03/2000.

⁴¹ Institute of Reform and Development (Hainan): *China's Accession to the WTO and Infrastructure Reform*. Foreign Language Press Beijing . 2002, p. 197.

viajar de avião e trem, ficou muito claro que no início da década de 1990 era muito mais convidativa uma viagem de avião, apesar de ser até 3 vezes mais cara do que uma viagem de trem, pois enquanto aquela se faz em 2 horas, esta leva cerca de 20 horas. Incluímos nessa comparação quesitos como conforto, comodidade para compra de passagens e serviço de bordo. Enfim enquanto rapidamente adotou mecanismos mercantis na aviação civil, o setor ferroviário permaneceu sob o estrito controle estatal que, embora tenha mostrado grande suficiência na extensão de novas linhas e a conexão interna, foi perdendo dinamismo na medida em que o setor foi demonstrando sérios estrangulamentos, fruto, como já dissemos anteriormente, do novo ciclo de desenvolvimento econômico atingido pelo país;

2. Realocação de demanda para o setor rodoviário: O grande aumento verificado no aumento do nível de vida da população, aliado a uma política de expansão do setor automobilístico e de créditos facilitados para a aquisição de carros e, por último, à abertura de estradas de altíssimo nível (free-ways) levou ao que gostaríamos de denominar “realocação de demanda” do setor ferroviário para o setor rodoviário.

Para vias de comparação, hoje uma viagem de trem em classe especial entre Pequim e Xangai custa US\$ 82, enquanto o gasto em forma de combustível para essa mesma viagem é de exatamente US\$ 102;

3. Setor prejudicado por reestruturações de gastos públicos da economia e centralização dos gastos

É justa a atual política que privilegia o setor ferroviário como um dos eixos para a manutenção de índices em crescimento econômico alto. Isso se explica por vários fatores, entre eles pelo setor ferroviário ter sido em três ocasiões prejudicado por reestruturações de gastos públicos em 1981, 1986 e 1989, reduzidos para 3,6%, 7,3% e 6% do orçamento da estatal para a construção de novas linhas ⁴².

Fica patente também outra característica da estrutura vertical que envolve a construção ferroviária na China: a centralização dos investimentos pelo Ministério das Ferrovias; enquanto no setor rodoviário, vários canais de investimento – desde o plano central até o plano municipal –, são parte de todo o processo que envolve novos investimentos. O problema dos fundos centrais caminhou para uma solução com a centralização da política

⁴² Idem.

fiscal em março de 1998 como necessidade de uma política financeira ativa pós-crise asiática de 1997; porém, novos canais de financiamento são prementes para a consecução dos grandes projetos em andamento.

II.1.2 – Enfrentando o desafio

Uma das soluções imediatas implementadas pelo governo central para a reestruturação do setor ferroviário foi a introdução de contratos de responsabilidade, que já haviam trazido resultados muito satisfatórios na agricultura.

Tais contratos foram implementados em 1997, entre o Ministério das Ferrovias e recém-criados 14 birôs ferroviários e corporações. Eles estimularam o dinamismo e a vitalidade do setor a partir da divisão de esforços em converter prejuízos em ganhos; da manutenção do valor dos ativos de propriedade estatal; da redução dos custos operacionais; da gestão austera dos custos corporativos; e da divisão das cotas de seguro das operações, do pessoal e os ativos correspondentes a cada um dos sub-birôs.

A política de pessoal foi revista com a separação entre a gestão empresarial e a gestão governamental. O Ministério das Ferrovias diminuiu seu pessoal, entre 1997 e 2000, de 809 para 398 funcionários, e, até 2001, todo o setor ferroviário havia dispensado 260.000 dos 3,2 milhões de trabalhadores ⁴³.

Como nota ilustrativa vale registrar conversas ocorridas com funcionários de bordo das linhas Pequim-Tianjin, Xangai-Yichang e Chongqing-Pequim. Em todas as observações colhidas ficou clara a idéia de desafio e divisão de responsabilidades entre Estado e birô e entre birô e trabalhadores.

Todos os trabalhadores não dispensados tiveram seus salários complementados, ou não, de acordo com a eficiência da linha. Segundo o maquinista Yaopeng Ju, da Chongqing-Pequim, o Estado se comprometeu com investimentos na eletrificação de linhas inteiras (aumento de velocidade, que descreveremos mais abaixo) e com bolsas de estudos em centros tecnológicos criados para a absorção de novas técnicas de manejo de trens de velocidade que variam entre 160 e 210 km/h, com a melhoria das condições de bordo e maciça propaganda induzindo à utilização de trens para viagens ao interior do país.

Aos funcionários administrativos cabia a obrigação de cursos oferecidos pelos próprios birôs – de atendimento ao público a cursos semanais de administração ferroviária e,

⁴³ Ibidem.

em alguns casos, até de cursos básicos de inglês (hoje toda estação de trem chinesa deve ter um bilheteiro habilitado em língua inglesa).

E o outro lado do desafio era trazer competitividade ao setor. A primeira tarefa colocada seria a *eletrificação do setor, com a finalidade de aumentar a velocidade dos trens*. Cento oitenta milhões de dólares foram investidos em pesquisas e mais US\$ 1,6 bilhão, proveniente de dotação disponibilizada pelo governo central, na conseqüente eletrificação de 10 mil km de trilhos entre 1997 e 2001 (9º Plano Quinquenal), nos quais a velocidade média passou para 130 km/h, e a máxima a 212km/h. As linhas modernizadas foram: 5 linhas norte-sul: Pequim-Xangai, Pequim-Guangzhou, Pequim-Harbin, Pequim-Tanquim, Pequim-Kowloon (Hong-Kong); e 3 linhas leste-oeste: Lianyungang-Lanzhou, Lanzhou-Urunqi e Hangzhou-Zhuzhu. Assim foram cobertas as principais linhas troncais de todo o país e foi diminuído o tempo de viagem em 38%⁴⁴, reaquecendo os intercâmbios regionais do país e promovendo o desenvolvimento econômico.

O aumento da velocidade dos trens é uma grande idéia para se devolver a competitividade ao setor, que obteve entradas em 2001 da ordem de US\$ 15 bilhões⁴⁵ – o que tem propiciado novas linhas, novos trens e novos horários, além de servir de impulso de demanda para o desenvolvimento econômico nacional.

Tal impulso de demanda se reflete na promoção de setores relacionados, como a *Companhia de Locomotivas e Materiais Rodantes*, que até 1996 trabalhava com exatos 33% de capacidade ociosa e que, a partir de então, deixou a ociosidade para lograr ganhos anuais de US\$ 8 milhões com a transformação tecnológica em grande escala de 839 locomotivas de combustão interna para elétrica e de alta velocidade, e 2.071 vagões de passageiros⁴⁶. Concluída essa breve descrição da retomada da competitividade e vitalização do setor, via reforma gerencial e aumento da velocidade dos trens, passaremos a uma rápida descrição dos grandes projetos concluídos, e em andamento, tanto em ferrovias quanto nos inerentes à expansão metroviária.

II.1.3 – Projetos que conectam e desenvolvem uma nação

Para fins de entendimento sobre financiamento de obras ferroviárias, até o término do 9º Plano Quinquenal (1996-2000), todo financiamento para fins ferroviários era oferecido

⁴⁴ “Trains to speed up again in China”. *China Daily*. 14/06/2002.

⁴⁵ “China: Hechos e Cifras – 2002”. *Editorial Nueva Estrella*.

⁴⁶ Rongxia, Li: “Aceleramiento de la velocidad de trenes”. *Beijing Informa*, n. 48, 21 a 28/11/2000.

exclusivamente pelo Estado (conforme já relatamos), por dotações orçamentárias do governo central e do Ministério das Ferrovias. O processo de abertura aos investidores estrangeiros começou em 2001, como descreveremos na seqüência do trabalho.

Entre 1991 e 2002, foram concluídos 33 projetos com investimentos da ordem de US\$ 10,84 bilhões, incluindo 3.084 km de novas vias e a duplicação de outros 5.830 km. Desses investimentos, 41% foram direcionados ao oeste do país, basicamente para ligar as capitais provinciais aos cantões e povoados mais distantes. A China passou a contar com 70 mil km de trilhos ⁴⁷, a terceira maior extensão do mundo, bem abaixo do líder EUA, com seus 200 mil km.

A mais importante obra do período – nossa escolhida como referência deste trabalho –, é a famosa Pequim-Kowloon, de 2.538 km, finalizada em 1997: a maior ferrovia chinesa, com investimentos de US\$ 4,96 bilhões de dólares (quase metade dos investimentos no período), empregou 100 mil trabalhadores diretos e é a terceira a interligar de norte a sul o rico litoral chinês ⁴⁸. Como um investimento retornável por si só, tal ferrovia serviu de reaquecedor e de dinamizador econômico regional, propiciando novas oportunidades de investimentos ao longo dela.

Em 1997, já haviam sido aprovados projetos mistos estimados em US\$ 1,3 bilhão. Tais projetos são ligados à indústria têxtil, de materiais para construção e indústria alimentícia ⁴⁹. Os investidores estrangeiros têm políticas preferenciais para investimentos em áreas em torno da ferrovia (500 mil km²), que contam com abundância em recursos humanos e materiais, além de perfeitas instalações telefônicas; porém, ainda carentes em estradas, edifícios e energia elétrica.

De imediato há um plano que prevê a instalação de 10 usinas hidrelétricas de pequeno e médio porte durante o 10º Plano Quinquenal (2001-2005) ⁵⁰.

Na página seguinte segue mapa com a síntese dos principais projetos ferroviários concluídos entre 1998 e 2002, período esse, como demonstramos acima, que marca um novo salto nos investimentos ferroviários na China.

⁴⁷ Jingwen, Zhong: “Realizados nuevos logros en la construccion de proyectos claves”. *Beijing Informa*, n. 35, 29/08 a 06/09/2000.

⁴⁸ Wang, Bian: “Importancia y perspectivas del ferrocarril Beijing-Kowloon”. *Beijing Informa*, n. 10, 05 a 12/03/1998.

⁴⁹ Idem ao 33.

⁵⁰ Ibidem.

MAPA 1

China: Projetos ferroviários concluídos entre 1998-2002



Fonte: Ronald Holt and Associates Co.

II.1.4 – 10º Plano Quinquenal: respondendo à proposta de uma economia continental

Com o salto de qualidade verificado pelo aumento da velocidade dos trens, em 2001 o fluxo de pessoas que utilizaram ferrovias aumentou em 11% em relação a 1997 e a quantidade de carga transportada por trens chegou ao valor de US\$ 1,8 bilhão, com aumento de 10% em relação a 1997. O setor, assim, estava pronto para absorver mais investimentos, abrir-se aos investimentos estrangeiros diretos e responder à altura sobre sua centralidade à proposta da formação de uma economia continental.

Para Russel Pittman, da Divisão Antitruste do Departamento de Justiça dos EUA, um dos pontos que determinarão a continuidade do ciclo vertiginoso de crescimento econômico da China no século XXI e a divisão dos benefícios à sua população é a aceleração do

desenvolvimento do sistema ferroviário chinês, pois o trem é o único meio de transporte que interage com 70% do território chinês ⁵¹.

O maior plano de investimentos em estradas de ferro do mundo atual está tendo a China como palco entre 2001 e 2005. O mapa abaixo sintetiza somente os grandes investimentos em construção de novas linhas gerenciados pelo governo central, não incluindo os planos provinciais.

MAPA 2



Esses investimentos têm como pano de fundo traduzir no setor ferroviário a magnitude para a manutenção de grandes índices de crescimento econômico e a oportunidade para que milhões de pessoas adentrem o mercado consumidor. A proposta de formação de uma economia continental encontra eco na complementaridade (recorrente neste trabalho) de se

⁵¹ Pittman, Russel: “Chinese Reform and Competition: Vertical or Horizontal Restructuring?”. Presented to

ligar de forma mais rápida e eficiente as indústrias concentradas no litoral com as ricas reservas minerais do oeste; portanto, a otimização de linhas leste-oeste é requisito para tanto, e a maior mudança verificada no planejamento do setor para o 10º Plano Quinquenal, pois grandes ferrovias leste-oeste não foram construídas durante a década de 90.

Aprofundando essa formulação, trata-se da reedição dos marcos que fundaram a superpotência norte-americana: imensas ferrovias conectando o país a partir da segunda metade do século XIX.

Com relação à “quebra do ciclo da pobreza”, o Banco Mundial e a ADB fecharam acordo com o Ministério das Ferrovias para financiamento de US\$ 5 bilhões em linhas ligando comunidades remotas com o sistema ferroviário nacional ⁵².

Ilustrando o exemplo de uma dada ferrovia para a melhora da performance econômica de uma dada região, de forma muito didática, o papel social foi importante na cidade de Tianyung na Região Autônoma da etnia Zhuang de Guangxi, famosa como grande produtora de verduras que, em grande parte, acabavam apodrecendo por falta de um meio de transporte. Grandes mudanças aconteceram após o término da ferrovia de 899 km de trilhos Nanning-Kuning em 1997. Desde então a província passou a comercializar seus produtos com cidades como Nanning, Kuning, Wuhan e Pequim. Em 2001, seu PIB chegou a US\$ 810 milhões, um verdadeiro contraste com os US\$ 180 milhões verificados em 1991. Nesse ano havia 2,3 milhões de pessoas abaixo da linha da pobreza – que passou a 190 mil em 2001 ⁵³.

Tivemos, ainda, a oportunidade de conhecer na cidade de Xangai, o secretário do PCCh de Tianyung que, por sua vez, relatou tal história e nos dispôs outros dados, como por exemplo, o aumento do fluxo de turistas na cidade – uma das bases revolucionárias do PCCh antes de 1949. Atualmente, Tianyung conta com 2,33 milhões de pessoas (em 1949 havia 190 mil) e o fato de a cidade ter feito parte da rota percorrida durante a Longa Marcha e a atual existência da ferrovia levou a cidade a ser um pólo turístico da região que recebe anualmente cerca de 2 milhões de turistas chineses e estrangeiros – número que não chegava a 150 mil turistas antes da conclusão da ferrovia ⁵⁴.

Para fazer frente a essa tarefa, estão sendo investidos no setor US\$ 40 bilhões, em 63

Seminar on Railway Reform. Beijing, January, 2002.

⁵² *On Track For a Rail Revolution*. Far Eastern Economic Review. July 18, 2002.

⁵³ “Ferrocaril saca a habitantes de la pobreza”. *China Internet Information Center*. 02/01/2002.

⁵⁴ “Shanghai to expand rail lines”. *China Daily*, 17/04/2003.

projetos, com US\$ 30 bilhões para a construção ferroviária e US\$ 10 bilhões para o desenvolvimento de novos trens e locomotivas ⁵⁵. Os atuais 70 mil km de linhas passarão a 75 mil em 2005 e 52% desses investimentos serão centrados no centro-oeste do país, que atualmente conta com 25 mil km de trilhos e, em 2005, chegará a 27.500 km ⁵⁶. Serão mais quatro linhas norte-sul e outras quatro leste-oeste.

A velocidade máxima dos trens que ligam Pequim a Harbin, Xangai e Guangzhou passará a 160 km/h em 2003 e 200km/h em 2005. E a linha leste-oeste, Lianyungang-Lanzhou, a 210 km/h ⁵⁷, juntamente com a construção de 900 km de trilhos de alta velocidade, interligando todas os centros industriais da província de Guangdong – o que trataremos mais à frente.

Xangai, cidade principal do delta do rio Yang-tsé – região responsável por 25% do PIB do país e além dessa cidade, conta com outras 15 – planeja a construção de 500 km de ferrovia interligando todas elas a partir de Xangai. Esse projeto, que terá início em 2005, tem como pano de fundo a preparação da cidade para a World Expo 2010 – evento que, segundo sua organização, deverá receber 2 milhões de expectadores.

As duas únicas ferrovias que conectam Xangai ao norte e ao sul do país já demonstram sinais de estrangulamento. As linhas a serem construídas ligarão Xangai a Chongming; Nantong ao norte; e Zhapu ao sul, além de uma ferrovia conectando Pudong a Jinshan, Fengxin e Nanhui. Nesse pacote de US\$ 600 milhões – que será financiado em conjunto entre a prefeitura de Xangai e o Ministério das Ferrovias – inclui-se a construção de um terminal ferroviário em Pudong ⁵⁸.

Contudo, de todos os projetos, o que mais tem chamado a atenção dos especialistas e periódicos no mundo inteiro é a ferrovia que interliga a capital do Tibet (Lhasa) a Golmut (capital de Qinghai). Trata-se da maior obra em andamento do mundo moderno. Tal ferrovia, de 1.125 km, terá 80% de seu trajeto a uma altitude média de 4 mil m (o ponto mais alto será de 5.072m), com 50% sob “permafost”, ou seja, sob terra coberta com gelo permanente e ar rarefeito. Terá túneis a serem perfurados em até 100 m de profundidade ⁵⁹. Cento e cinco pontes serão construídas e 75 km de túneis, tendo de ser removidos para isso 8 milhões de m³

⁵⁵ Yuexeng, Li. “Entrevista concedida a Elias Jabbour”. Xangai. 07/05/2004.

⁵⁶ Yunmei, Wu: “China aplicará vultosos investimentos na construção ferroviária”. *Rádio Internacional da China*. 12/06/2002.

⁵⁷ Zhongyun, Luo: “Sector ferroviario impulsa crecimiento economico”. *Beijing Informa*, n. 47, 15 a 22/12/2002.

⁵⁸ “China’s railway to initiate two more speed-increases in 2003 and 2005”. *China Daily*. 13/06/2002.

⁵⁹ Jabbour, Elias: “China constrói ferrovia no ‘teto do mundo’”. *Diário Vermelho*. 07/06/2002.

de rochas.

Tal empreendimento, iniciado em junho de 2001, terá fim em 2007 e consumirá US\$ 3,2 bilhões. A importância se deve ao fato de o Tibet (região mais atrasada da China) não contar com nenhuma ferrovia que o ligue ao restante do país. Desse modo, será fomentado o seu comércio com outras regiões do país. Esse é, portanto, o maior projeto entre outros 103 desenvolvidos a partir de 1998, com investimentos de US\$ 10 bilhões, o que tem propiciado ao Tibet o crescimento econômico anual de 12,1% nos últimos 4 anos ⁶⁰.

Quanto às formas de financiamento e abertura ao exterior, prevê-se que cerca de 78% dos investimentos ferroviários para o 10º Plano Quinquenal serão provisionados pelo Estado, que emitirá US\$ 3 bilhões em bônus do tesouro nacional de longo prazo; já a participação estrangeira será de 22%.

Em janeiro de 2000, o Ministério das Ferrovias, juntamente com o Ministério do Comércio Exterior, emitiram os *Métodos Provisionais de Exame, Aprovação e Administração Sobre Investimentos Estrangeiros no Transporte Ferroviário*, estabelecendo explicitamente ser permitido a investidores estrangeiros estabelecer firmas de transporte ferroviário através de investimentos mistos ou de gestão corporativa. O processo de abertura, mediante a entrada da China na OMC, se dará em 3 fases, sendo que, nas duas últimas fases, a preponderância do capital estrangeiro se dará sob a forma de concessão estatal para investimentos diretos na construção e administração ⁶¹:

1ª Fase (2001-2004): os capitais chineses deverão ter no mínimo 51% das ações.

2ª Fase (2004-2007): os capitais estrangeiros poderão ter a maior parte das ações.

3ª Fase (2007 em diante): os capitais estrangeiros podem estabelecer companhias de capital exclusivamente estrangeiras no setor.

II.1.5 – O trem de levitação magnética: idéia para médio e longo prazo

Sem a menor sombra de dúvida, o projeto que marca o que muitos convenciam chamar de “revolução ferroviária”, foi a inauguração do trem de levitação magnética que liga 30 km entre o Aeroporto de Pudong ao centro de Xangai, atingindo 400 km/h e fazendo em 7 minutos um trajeto que de táxi é feito, exatamente, em 32 min. Nele, foi injetado US\$ 1 bilhão e teve a participação, além do governo da municipalidade de Xangai (50%), das empresas

⁶⁰ “Qinghai-Tibet Railway kicks off”. *People's Daily*. 06/06/2002.

⁶¹ “China atraerá inversión e participación foráneas en la construcción y operación de ferrocarril”. *China Internet Information Center*. 18/05/2001.

alemãs Siemens, ThyssenKrupp e Transrapid International.

Esse empreendimento marcou também o início da participação de firmas estrangeiras (as únicas com tecnologias concernentes) na construção de linhas ferroviárias entre grandes cidades industriais que, por sua vez, estarão no futuro dotadas de linha de alta velocidade.

A inauguração dessa linha levou ao imediato estabelecimento de 202 empresas de gestão corporativa para projetos que envolvem a total conexão ferroviária de altíssimo nível da rica província de Guangdong e seu próspero mercado consumidor de cerca de 75 milhões de pessoas – que entrarão em operação em 2008 (900 km), com gastos aproximados de US\$ 10,8 bilhões ⁶².

II.1.6 – Problemas de custos operacionais e política

A construção de uma linha férrea de alta velocidade ligando as cidades de Pequim e Xangai (1.400 km), lançou a uma verdadeira corrida os fabricantes que dispõem de tecnologia para trens de levitação magnética.

Tal ferrovia, dentro do projeto inicial, ou seja, em levitação magnética, custaria US\$ 25 bilhões (altíssimo custo) e andaria a velocidades que poderiam alcançar 400 km/h. Reduziria o tempo de uma viagem que atualmente dura 14 horas, para apenas 5.

Porém, a inauguração da linha na cidade Xangai suscitou outros problemas e o discurso do primeiro-ministro, Wen Jiabao, por ocasião da reunião do Conselho de Estado, a 7 de janeiro de 2004, subjetivou que o projeto envolvendo tecnologia Meglev estaria nos planos de médio e longo prazo da modernização do setor na China.

Ora, se desde 1995, quando o projeto foi apresentado em conjunto pela Associação Chinesa de Transportes e Comunicações e pelo Ministério das Ferrovias. Essas instituições formaram, e dotaram, um corpo de engenheiros altamente qualificados em um Centro de Pesquisa Meglev, situado em Xangai, aliada aos constantes problemas operacionais desse trem em Xangai (enquanto estivemos em Xangai, a linha estava fechada para manutenção). Os custos operacionais desse tipo de empreendimento tornaram proibitiva a construção de linhas nos países que detêm tal tecnologia – Japão, Alemanha e França.

Desde então, uma disputa foi aberta dentro do governo entre alguns técnicos que defendem a adoção do trem Meglev como meio de transporte entre Pequim e Xangai e, outros – que se tornaram vencedores –, partidários do trem “rail and track”, tipo que pode alcançar

⁶² “Construction of railways in Guangdong to start this year”. *China Daily*. 04/04/2002.

300 km/h.

Segundo Wang Derong, vice-diretor da Associação Chinesa de Transportes e Comunicações, a favor do “rail and track” está o custo para a construção: 1 quilômetro de ferrovia em levitação magnética custa US\$ 40 milhões, enquanto esse “alternativo” US\$ 21 milhões. Outro problema, segundo Derong, fica na política, pois o país que dispõe de mecanismos mais baratos para construção e manutenção é o Japão, mas nega-se a repassar tecnologia para a China ⁶³.

Outro quadro entrevistado, com reservas ao projeto, foi Jiang Dehua, do Departamento de Cooperação Internacional do Ministério de Ciência e Tecnologia da China. Para Dehua, além dos custos, o fator preço da passagem deve ser considerado, tendo-se em mente que a passagem do trem instalado em Xangai custa US\$ 6,24; porém, para ele, as pesquisas em torno dessa nova tecnologia devem continuar ⁶⁴.

Enfim, ligará Pequim a Xangai não mais o trem de princípio Meglev, mas sim o “rail and track”. E as suas obras terão início em janeiro de 2005.

II.1.7 – França e Alemanha disputam a obra

Saindo um pouco do específico, que se relaciona com a obra em si, e embarcando em fatores de ordem mais geral – o processo que envolve a tecnologia do trem de levitação magnética –, a desistência temporária da China em encampar grandes empreendimentos desse tipo, entre outras coisas, está relacionada com o modo de ela encarar suas relações com os países cêntricos.

De forma mais rasteira podemos dizer que a China joga um país contra o outro, pois conta com imensas reservas de mercado em várias áreas. Outro fator a seu favor é o momento de crise vivido pelo capitalismo – propício para a aquisição de tecnologias, pois empresas como Alston e Siemens, estão à procura de grandes negócios, trabalham com grande capacidade ociosa em sua linha de produção. Esse recado vale para o Brasil que atualmente discute investimentos em infra-estruturas e imensos *lobbies* se formam no campo interno para beneficiar empresas estrangeiras nas chamadas Parcerias Público-Privadas em detrimento de empresas nacionais com capacidade de absorção de novas encomendas. Podemos estar assistindo a mais uma desnacionalização, agora voltada para as nossas infra-estruturas

⁶³ Derong, Wang: *Entrevista concedida a Elias Jabbour*. Associação Chinesa de Transportes e Comunicações. Pequim. 25/04/2004.

⁶⁴ Dehua, Jiang: *Entrevista concedida a Elias Jabbour*. Ministério de Ciência e Tecnologia. Pequim. 10/04/2004.

estranguladas.

Voltando ao ponto, para a China o que interessa nesse empreendimento é quem vai fazer a obra com o melhor preço e quem vai transferir tecnologia. É ponto passivo: sem transferência de tecnologia não há acordo. Por isso, como já dissemos anteriormente, o Japão, por motivos políticos, se colocou fora da disputa.

Sobram a Alemanha e a França. A outro elemento geopolítico devemos atentar: trata-se dos dois grandes rivais na União Européia. Nada simbólico, é um jogo de xadrez.

Tanto a França quanto a Alemanha têm grandes negócios na China em várias áreas. No caso do trem, repetimos, que pode alcançar 300 km/h, a França conta com a tecnologia TGV (Alston) e a Alemanha com a ICE (BWG, Pfleiderer e Siemens), no que concerne a técnicas de controle e a Alemanha na parte de transmissão ⁶⁵.

Todos esses dois países aceitaram transferir tecnologia.

A questão fica no preço e não dispomos de informações precisas sobre isso.

Do ponto de vista pessoal a França leva vantagem nessa disputa, pois além de já ter transferido com sucesso tecnologia TGV para Espanha e Coréia do Sul, os laços políticos entre ela e a China estão cada vez mais fortes desde a visita realizada pelo presidente chinês Hu Jintao a aquele país em março de 2004.

Mas nessa disputa também existe espaço para a Alemanha que já saiu na frente na disputa pelas ferrovias de alta velocidade na província de Guangdong.

II.1.8 – Metrô em expansão e diferenças entre Pequim e Xangai

A primeira linha chinesa de trem urbano foi aberta em 1899 na cidade de Pequim. Depois, esporadicamente, outras foram inauguradas em Tianjin (1906), Xangai (1908), Dalian (1909), Xeniang (1925), Harbin (1927), Changchun (1942) e Anshan (1956).

Os grandes investimentos em metrô estiveram, de certa forma, ausentes durante a execução dos dois últimos Planos Qüinqüenais. Verificamos nesse período a modernização do metrô de Xangai, que se tornou um dos mais modernos do mundo entre 1995 e 2002.

Já para o 10º Plano Qüinqüenal, a meta é estender o metrô a 20 cidades com mais de 1 milhão de habitantes. Já começaram as obras em Wuhan, Changxun, Xeniang, Dalian, Hanzu, Chengdu, Chongqing, Shenzen e Xian. Obras de ampliação da rede em Xangai, Guangzhou e

⁶⁵ Derong, Wang: *Entrevista concedida a Elias Jabbour*. Associação Chinesa de Transportes e Comunicações.

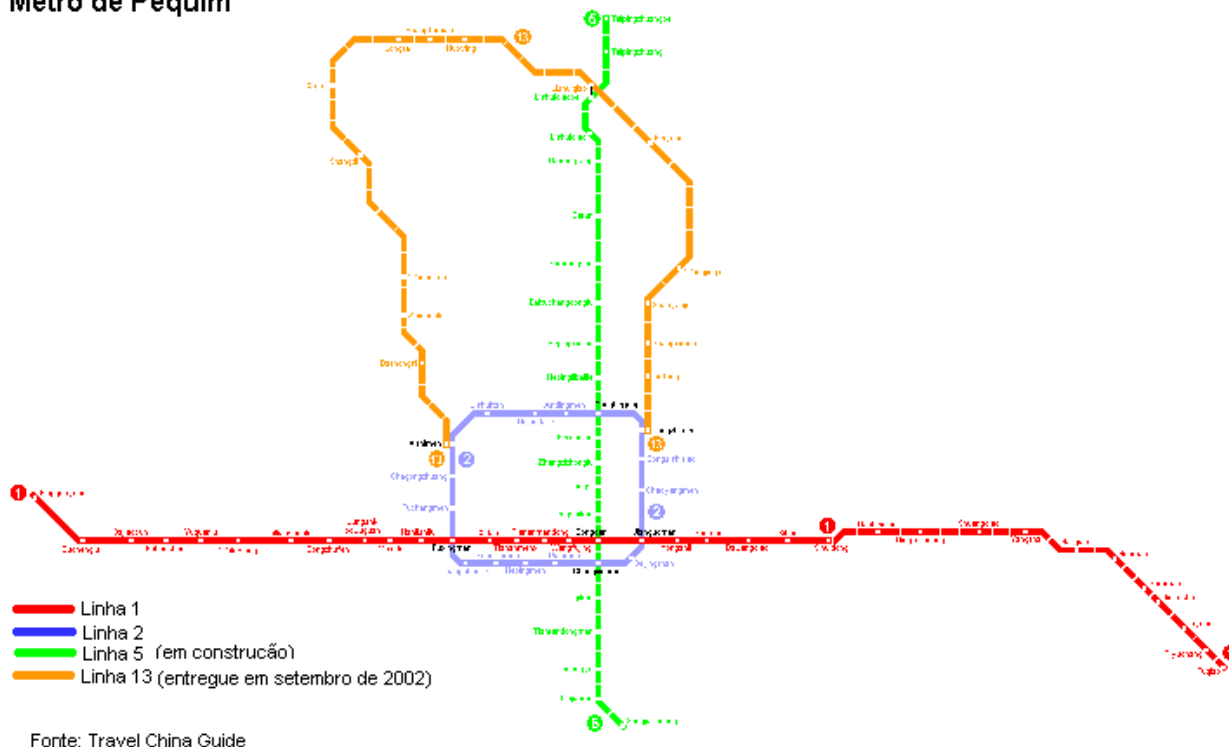
de ampliação e modernização em Pequim estão previstas até 2008 (por ocasião das Olimpíadas). Há também a conexão de 3 cidades de Guangdong (Guangzhou, Foshan e Nanhai). Atualmente a China conta com apenas 193,4 km de trilhos metropolitanos. A idéia consiste em chegar a 450 km até 2005; 700 km em 2008; e 1.200 km em 2015, com a maior parte das linhas situada em Pequim e Xangai.

Esses projetos metroviários foram definitivamente aprovados no final de 2002 e tal montante financeiro que deverá ser mobilizado sairá do governo central que, além de fundos, está reduzindo impostos em todos os itens de peças industriais compatíveis da indústria ferroviária. Entre 2002 e 2007 serão gastos US\$ 16 bilhões em projetos metroviários, além de outros US\$ 16 bilhões entre 2007 e 2010 ⁶⁶.

Antes de detalharmos o projeto metroviário da cidade de Pequim, visualizaremos através do mapa a situação metroviária da referida metrópole:

MAPA 3

Metrô de Pequim



Pequim – com 10 milhões de habitantes e 1,8 milhão de veículos motorizados –, que se prepara para receber as Olimpíadas de 2008, conta atualmente com apenas 56 km construídos e pretende chegar a 300 até 2008, desafogando o pesado trânsito da cidade em horários de pico. Atualmente, 15% dos pequinenses utilizam metrô, todos os dias, já cidades, como Tóquio e Londres, 85% e 70% de seus habitantes, respectivamente.

Serão gastos em Pequim até 2008 US\$ 1,2 bilhão por ano em construção metroviária. O preço do km de linha seria de US\$ 84,3 mil; porém, com a determinação do governo central de ter 70% do material fabricado no país, esse custo caiu para US\$ 54,2 mil ⁶⁷.

Em julho de 2002, foi fechado acordo em forma de joint-venture entre 3 companhias municipais de Pequim com a Canadian SNC-Lavalin para a construção da linha 5 do metrô de Pequim (a seqüência do trabalho trará maiores detalhes acerca desse empreendimento).

A rota da linha 13 – entregue em setembro de 2002 –, tem 40,8 km de extensão, em

⁶⁶ “Metro construction on the fast track”. *China Daily*. 16/09/2003.

⁶⁷ “China desarrolla sistema metroviario urbano e tecnologia relacionada”. *Xinhua*. 30/05/2001; “China

forma de “U”, e custou US\$ 1 bilhão. Faz seu trajeto em 56 minutos e se trata da primeira linha ferroviária da cidade a operar de forma suspensa – até então, ou elas eram subterrâneas, ou sob a superfície ⁶⁸.

Porém, salientamos que apesar de os vagões da linha serem mais modernos que os verificados nas linhas 1 e 2, ainda estão muito distantes dos encontrados no metrô de Xangai, aparelhados com televisores internos e externos indicando o tempo que falta para chegar o próximo trem, além de as estações da linha 13 não serem tão modernizadas quanto as estações centrais do metrô de Xangai.

Resumindo, há diferenças entre o metrô das duas maiores cidades da China e elas podem ser apreciadas dentro de uma lógica de maior alcance.

Numa visão mais abrangente essa diferença sinaliza haver diferentes níveis de abertura dentro da economia chinesa. No caso do metrô, enquanto os vagões de Pequim são fabricados numa planta industrial local, com tecnologias próprias, os de Xangai são produto de joint-ventures com Siemens, AEG Westinghouse, Duewag e Waggon Union e a *Shanghai Metro Corporation*. Podemos adiantar uma explicação pelo fato de Xangai ter inaugurado sua primeira linha de metrô somente na década de 1990; ou seja, neste caso o atraso foi fator de dinamismo. Há uma outra: de forma geral, os dirigentes xangaineses, em conjunto com investidores de Taiwan e Hong-kong repatriados, foram mais ousados no que concerne à abertura de sua economia. E no caso do metrô também com a utilização de uma grande reserva de mercado, verificada sob forma de serviços diversos. As estações centrais do metrô de Xangai comportam além do subsolo reservado ao embarque e desembarque de passageiros, outros dois andares com lojas de departamentos, dando-lhes ar de “shopping center”. Algumas estações de Pequim caminham, ainda que de forma tímida, para esse caminho. Esse exemplo também poderia ser seguido pelo Brasil.

Retornando ao assunto “linha 13”, pudemos verificar durante uma viagem nessa linha que, por ser a primeira a alcançar a periferia norte da cidade, uma gama de oportunidades de investimento surgiu, como, por exemplo, a construção de prédios residenciais, o planejamento de distritos de desenvolvimento que têm a finalidade de atrair serviços e indústrias. Várias indústrias do setor farmacêutico instalaram-se em torno da linha após a inauguração da mesma, e engendradas no princípio de distritos de desenvolvimento (não nos estenderemos neste assunto), que pode ser um exemplo para as periferias de grandes cidades brasileiras

developed its own core subway technology”. *People`s Daily*. 06/06/2000.

carentes de centro industrial, financeiro e de serviço. Um novo aspecto está tomando conta da periferia norte da cidade de Pequim.

Retornando ao concreto, em Pequim desde dezembro de 2002 está em andamento a construção da linha 5, que será a primeira a cortar a cidade de norte a sul. Terá 27,6 km de extensão, com 24 estações ligando o distrito Taipingzhuang (norte) ao distrito de Songjiazhuang. A entrega dessa linha está prevista para dezembro de 2007 com custo de US\$ 1,45 bilhão ⁶⁹.

Ainda sobre a linha 5, verificamos o impacto positivo futuro sobre o trânsito da cidade da primeira linha metroviária norte-sul. A construção metroviária é o grande trunfo do governo de Pequim para melhorar o caótico trânsito da cidade.

Há uma outra em construção: a linha 4, norte-sul, iniciada em dezembro de 2003 com entrega prevista para dezembro de 2007, com custo provável de US\$ 1,9 bilhão. Será iniciado, na parte sul, o 4º anel viário na estação Majaoulu (linha 2), que se estenderá até o Palácio de Verão. Para tanto, formou-se joint-venture entre a Beijing Infrastructure Investment Co. e a Beijing Capital Group com a Hong Kong MTR Co. Para Lu Yingchuan, vice-diretor da Comissão Municipal de Reforma e Desenvolvimento, essa linha – com a participação de uma empresa de ponta como a HK MTR –, colocará Pequim no topo entre as cidades com estações e trens de última geração. Inclusive, segundo Yinchuan, que citou o metrô de Hong Kong como o mais moderno do mundo, servindo para diminuir as diferenças entre Pequim e Xangai ⁷⁰.

A Hong Kong MTR participará também da construção das linhas 9 e do primeiro estágio da construção da linha 10. A linha 9 terá início em dezembro de 2006 e será entregue em dezembro de 2007. Contará com 15 estações distribuídas em 16,8 km com custo previsto de US\$ 809,4 milhões ⁷¹.

Já o primeiro estágio da linha 10 contará com 24 estações num total de 28,5 km. Essa obra foi iniciada em dezembro de 2003 com entrega prevista para dezembro de 2007. Tem custo previsto de US\$ 1,6 bilhão. Seu longo trajeto terá ponto de encontro no Distrito Comercial Central de Pequim com as linhas 1, 4 e 5 e será parte de uma ligação subterrânea ferroviária entre o Aeroporto da cidade e a Vila Olímpica.

⁶⁸ “Inicia operaciones linea ferroviaria mas extensa de Beijing”. *China Internet Information Center*. 05/02/2003.

⁶⁹ “Bring on Beijing 2008”. *Business Beijing*, n. 93. Abril 2004, p. 20-21.

⁷⁰ Yingchuan, Lu: “Entrevista concedida a Elias Jabbour”. Comissão Municipal de Reforma e Desenvolvimento de Pequim. Pequim. 23/04/2004.

⁷¹ “Bring on Beijing 2008”. *Business Beijing*, n. 93. Abril 2004, p. 20-21.

Sobre a Hong Kong MTR, ressaltamos que essa renomada empresa é a responsável por deslocar 2,3 milhões de passageiros em 88 km de linhas metroviárias em Hong-Kong, e desde 1998 disputa mercado com empresas como Siemens e Alston na Europa.

Preliminarmente fica claro que as Olimpíadas de Pequim em 2008 abriram uma gama de oportunidades para a cidade e o mais importante, sob um ponto de vista pessoal, alçaram Pequim ao mesmo nível de abertura de cidades como Xangai, diminuindo as disparidades regionais verificadas na costa do país, que tem raiz em diferentes níveis de abertura econômica, como no exemplo comparativo entre os metrô de Pequim e Xangai.

Amiúde as informações prestadas anteriormente (informações como a joint-ventures com empresas alemãs) que caracterizaram o *design* observado no metrô de Xangai e suas diferenças com o de Pequim, vale a pena passarmos a vista em outras informações acerca desse assunto.

Igualmente Pequim, Xangai sofre com problemas relacionados ao tráfego de veículos: a velocidade média em suas avenidas troncais em horário de pico é de apenas 17 km/h. Somente nos primeiros oito meses de 2003, 1,3 milhão de veículos entraram em circulação ⁷².

Entre as grandes metrópoles do mundo, Xangai foi a última a ser dotada de linhas de metrô. Contudo, é a grande cidade que mais investiu em novas linhas nos últimos 14 anos. Pode haver várias explicações para isso, mas preferimos situar que Xangai só tenha sido incluída no leque das Zonas Econômicas Especiais após o 13º Congresso do PCCh, realizado em 1997. Traduzindo: Xangai passou a ter maior autonomia do governo central para gerir empreendimentos urbanos e rapidamente o fez. Repetimos, nesse caso, o atraso virou sinônimo de dinamismo.

Outra explicação pode abarcar o espírito de “novo” inerente aos quadros locais xangaineses. Cosmopolita desde o século XIX, seus técnicos e quadros são herdeiros de uma classe mandarim altamente preparada para gerir comércio, fazer negócios com o máximo de paciência. Estes, mais abertos, menos auto-suficientes, estão antenados com o que de melhor pode ser produzido no exterior para importá-lo ao país. Reflexo disso, além do desenvolvimento vertiginoso da cidade nos últimos anos, fica o fato de – com dirigentes oriundos de Xangai (Jiang Zemin e Zhu Rongji) – a China ter ampliado sua abertura ao

⁷² “Ten Schemes to Alleviate Shanghai Traffic Jams”. *China Daily*. 21/01/2004.

exterior, inclusive foi admitida à OMC depois de mais de uma década de negociações.

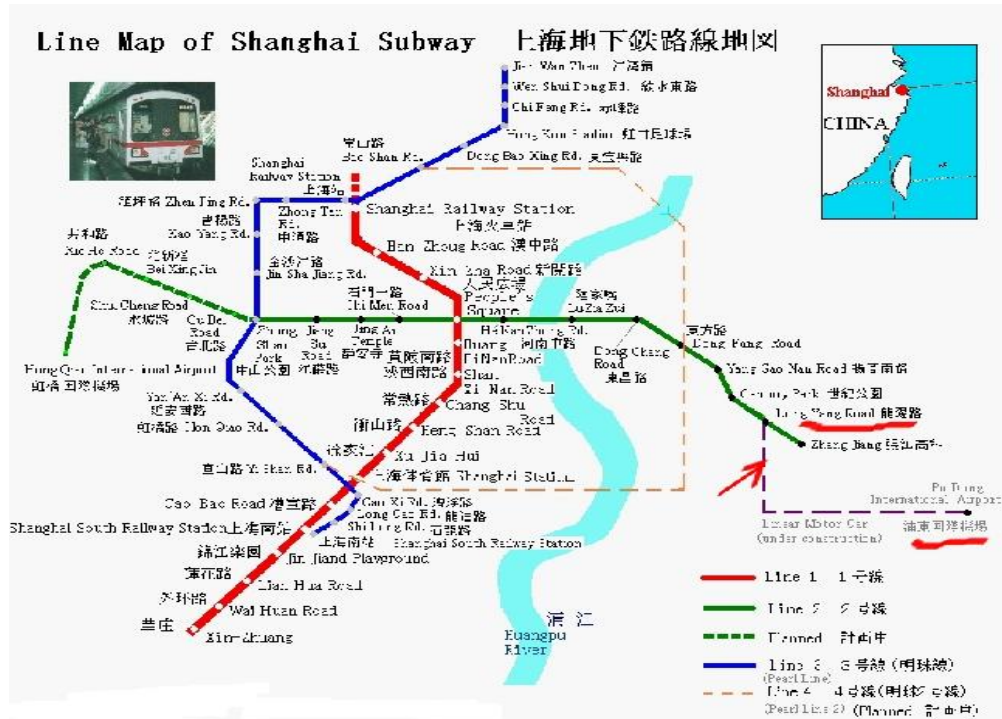
Discorrendo acerca do empreendimento em si, o primeiro tramo da primeira linha do metrô em Xangai foi inaugurado em janeiro de 1993 e em 13 de abril de 1995 a linha 1 na sua totalidade ligando a Estação Ferroviária de Xangai a Jinjiang. Esta tem 16,1 km de extensão e 13 estações. E em 1996 passou a ter mais 5,3 km, acrescentando 4 estações.

Em 2000, em 26 de dezembro foi entregue a totalidade da linha 2, conectando a extremidade oeste da cidade (Zhong Zhan Park) à Zona Econômica Especial de Pudong na margem leste do rio Huang Po (Zhangjiang) com 19,2 km de linhas e 13 estações. Neste mesmo dia foi aberta a linha 3 que liga o Complexo Siderúrgico Baoshan, na zona norte da cidade, ao sudoeste com 25 km e 22 estações elevadas.

Em 25 de novembro de 2003 foi a vez da linha 5 – uma extensão da linha 1 ao sul –, partindo de Xin Zhuang e encerrando-se na Zona de Desenvolvimento de Minhang com 17,2 km de linhas elevadas e 10 novas estações. A novidade desse empreendimento está no fato de ser a primeira a chegar ao extremo sul da cidade, diminuindo em quase 40 minutos o trajeto de ônibus do sul ao centro da cidade e, ao contrário das outras, opera com trens com tecnologia francesa Alston e não alemã como as demais.

O mapa abaixo nos sintetiza a atual situação do metrô de Xangai, além de sinalizar com os novos projetos:

MAPA 4



O mapa acima é sintético: além das já inauguradas, até o final do 10º Plano Quinquenal, mais três novas linhas, e cerca de 45,9 km de linhas, serão construídas, inserindo-se no projeto que busca alcançar até 2010 mais outras 11 (mais de 300 km), além de outras 10 suburbanas (120 km) nos próximos 25 anos.

De antemão expomos que não tivemos acesso aos valores e à forma de financiamento desses projetos – o que, porém, não inviabiliza por completo as informações, pois as obras descritas abaixo estão em andamento. Preliminarmente obtivemos dados, segundo os quais cerca de um décimo dos investimentos em ativos fixos em Xangai é encaminhado à construção metroviária, o que correspondeu em 2003 a US\$ 1,2 bilhão⁷³.

Extensão norte: continuação da linha 1 e intercalada com a construção do viaduto Gonghejin. Terá 12,4 km e 3 estações serão subterrâneas e 8,2 km suspensos com 6 estações. Suas obras terão encerramento no início de 2005.

Extensão oeste da linha 2: será aberta ao público em 2005 e se estenderá de Zhongshan até o Aeroporto Internacional com 13 km de linhas.

Segunda fase da Linha das Pérolas (linha 4): Terá início da Zona de Pudong, correrá em paralelo com a Via Rodoviária Oriental. Formará um círculo com a Linha das Pérolas localizada na margem oeste do rio Hung Po. Terá 22,3 km de linha subterrânea e 1,3 km suspensos com 17 estações no total. Será entregue no início de 2005.

Linha 7: Teve obras iniciadas em 2002 e será entregue em 2006 com 20 km de extensão e 15 estações. Fará a ligação do norte da cidade, com projeto futuro de ampliação até a Universidade de Xangai (Campus Norte) até a futura estação ferroviária de Pudong.

Linha 8: Sua operação será iniciada em meados de 2005 (22,6 km e 26 estações subterrâneas). Partirá de Jiangwan ao norte, baldeando com a estação Xizang da linha 1 e se encaminha ao sul da cidade em Zhongzhan.

Linha de Pudong: Correrá em paralelo ao rio Huang Po na Zona de Pudong. Terá 28.8 km e 26 estações e cortará tal zona de norte a sul. Suas operações serão iniciadas em dezembro de 2005 ⁷⁴.

II.1.9 – Inauguração metroviária em Shenzhen e expansão em Guangzhou

Entre os vários meios de auferição para identificar o nível de desenvolvimento de um dado país, sem margem para dúvida, a quantidade de cidades com mais de 1 milhão de habitantes que são providos de linhas de metrô é um meio. Por quê? Porque a construção metroviária, como tudo na teoria do desenvolvimento econômico, independente da matriz política ideológica, é parte de um todo muito mais amplo: ela requer grandes recursos financeiros, o que demanda ao país executor de obras desse tipo a necessidade de ter viabilizado um sistema de intermediação financeira (leia-se bancos de desenvolvimento, mercado de capitais) com capacidade de mobilizar tais recursos; demanda mão-de-obra especializada, ou seja, engenheiros, técnicos, investimentos em centros de pesquisa e demonstra necessidade de mobilização de mão-de-obra.

O caso chinês lança outra luz para entendermos tais empreendimentos: a centralidade do Estado nacional em todos os níveis – seja no planejamento, na execução ou também na operação. Vale, em momento oportuno, comparação entre os casos chinês e brasileiro nesse sentido.

Pois bem, a expansão de novas linhas de metrô pelas cidades do país obedece a algo concreto e é concernente ao estágio de acumulação atingido pela China desde 1978. Suas

⁷³ Idem à nota 12.

idades costeiras recebem trabalhadores provenientes do interior, a expansão automobilística aumenta o tempo de deslocamento nos centros urbanos valorizados com essas obras, e, valorizados, tornam-se mais atraentes para investimentos.

Abaixo segue algumas considerações acerca dos investimentos que estão ocorrendo em Shenzhen e Guangzhou.

*Shenzhen*⁷⁵: há vinte anos atrás, era uma vila de pescadores do rio homônimo, que faz fronteira com Hong-Kong. Com a implementação de 5 Zonas Econômicas Especiais em 1980, aproveitando-se da proximidade com Hong-Kong tornou-se a mais dinâmica das ZEE's. Atualmente conta com 7 milhões de habitantes. A mobilidade de mão-de-obra foi beneficiada com a construção de um massivo sistema de construção ferroviária.

Em 1995 foi formada a Companhia do Metropolitano de Shenzhen com a missão de construir e gerenciar linhas de metrô que, conforme o planejamento, deverão chegar a 230 km, construídos no ano de 2049.

A primeira fase da linha 1 do metrô de Shenzhen terá 20 km de extensão com 18 estações. Sua construção foi iniciada em 1998 com término programado para 2005. Custará US\$ 1,23 bilhão e será financiada em 70% pela prefeitura municipal e os outros 30% por bancos locais – demonstrando, assim, uma auto-suficiência financeira com relação ao governo central, além de deixar claro o papel do capital financeiro no desenvolvimento urbano (vale comparações com outras cidades da periferia do capitalismo).

Empresas estrangeiras – principalmente japonesas (Mitsubishi) – foram convidadas a participar do processo de licitação de equipamentos, mas não participarão da construção da obra que nesta fase contemplará a ligação da zona econômica especial com Hong-Kong e baldeação com a ferrovia Pequim-Kowlonn.

*Guangzhou*⁷⁶: Capital da província mais rica da China, Guangdong, beneficiária do que se convencionou chamar de joint-venture entre Hong-Kong e Guandong, tamanha a quantidade de unidades produtivas outrora hongkonesas, hoje transferidas para a província. A linha 1 foi inaugurada em abril de 1999 com 18,5 km de extensão. A linha 2 está em construção desde 1999 com término para o final de 2003. Serão 23,3 km e 22 estações com custo previsto de US\$ 1,3 bilhão.

⁷⁴ Informações sobre tais empreendimentos extraídas do site: www.urbanrail.net.

⁷⁵ Informações acerca da construção do metrô de Shenzhen extraídas de: "Planned economy of the Shenzhen Metro", *In, World Tunneling*, 05/04/2002.

⁷⁶ Informações sobre a extensão metroviária de Guangzhou extraídas do site: www.tunnelmachines.com

II.2 – Desenvolvimento acelerado das rodovias e auto-estradas e a questão urbana em Pequim

As rodovias cobrem atualmente 75% das zonas rurais do país. Em 1979, a sua quilometragem total era de 876.000 km; em 2001, chegou a 1,70 milhões de km; e, em 2002, alcançou 1,75 milhões, o que faz da China o 4º país do mundo em estradas.

Apesar dos avanços alcançados na construção rodoviária, percebemos visivelmente que o atual nível do serviço prestado está aquém das necessidades desenvolvimentistas do país.

Uma análise mais profunda do problema nos remeterá ao fato de as ferrovias terem sido o meio de transporte mais amplamente utilizado pela China desde a ocupação estrangeira. Essa opção continuou após a fundação da República Popular em 1949. A ênfase na industrialização pesada é o elemento-chave para compreendermos isso, pois as ferrovias são muito mais econômicas para transportar grandes quantidades de material pesado, com baixo custo por quilômetro.

Esta secundarização das rodovias se explica também pela falta de acesso a maiores opções energéticas, principalmente o petróleo. Nesse período, o China além de ter avançado na descoberta e prospecção de petróleo, seu isolamento diplomático (até 1971) não permitia maiores contatos e contratos com o exterior. Países como Inglaterra, EUA e Alemanha resolveram problemas desta ordem por meio de investimentos maciços em ciência e tecnologia e por guerras de conquista.

É muito importante essa abordagem histórica. O economista Sylvie Démurger em estudo muito interessante intitulado *Infrastructures Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China* (obra já citada), em que pese seu esforço em explicar com seriedade acerca da problemática regional chinesa, em nenhum momento trata de questões históricas e de conjuntura internacional, conotando um empobrecimento do estudo, que não leva em consideração que as opções em política econômica da China eram produto de tal conjuntura.

Retornando ao cerne da questão, a longitude total das rodovias chinesas corresponde apenas a 20% da dos EUA, assim como o nível das mesmas está abaixo das encontradas em países como Brasil ou Argentina. Se compararmos o número de km per capita veremos a China em 73º lugar do mundo, enquanto os EUA estão na 7º posição, a Rússia em 27º e a

Índia 66°⁷⁷.

Para termos uma idéia clara: 65% das estradas chinesas são de baixo nível e as modernas auto-estradas atingem somente 0,5% do total rodoviário. O país ainda não conta com uma rede de auto-estradas que o conecte em várias linhas norte-sul, e 1,5% dos cantões e povoados e 14% das aldeias do país não estão ligados ao restante do país por via rodoviária.

Pessoalmente pudemos perceber em estradas do interior do país, a utilização de quaisquer tipos de veículos, como automóveis caminhões e veículos manuais. Metade das estradas na China está suportando um volume de tráfego acima do projetado, ocasionando um baixo rendimento na utilização.

II.2.1 – Total modernização da rede até 2050

Há uma expectativa de que até 2050 toda a rede rodoviária chinesa esteja de acordo com as necessidades de um país altamente desenvolvido. Os 1,75 milhões de km transformar-se-ão em 4 milhões, em 2050.

Observando os planos de desenvolvimento rodoviário à disposição, verificamos que a estratégia de modernização do sistema rodoviário chinês implica na formação de uma rede de construção infra-estrutural; em facilidade para os cidadãos em viagem; num plano de alto nível para transporte de mercadorias; numa administração rodoviária altamente eficiente e numa otimização dos serviços públicos e privados que envolvem o setor e que garantirão um sistema seguro, fácil, fluído e eficiente.

Percebemos que a estratégia chinesa para modernização e ampliação da malha rodoviária terá três etapas: 2001-2010; 2011-2020; 2021-2050. Abaixo descreveremos de uma forma geral cada uma delas⁷⁸:

2001-2010: A quilometragem das estradas abertas ao tráfego ultrapassará 2 milhões de km, número que deve incluir a conclusão de 35 mil km de autopistas. Todos os cantões, aldeias e povoados do país estarão inteiramente conectados por rodovias ou auto-estradas. Buscar-se-á eliminar o ainda mau serviço prestado e se iniciará o uso da “inteligência”, como meio eletrônico no controle de tráfego.

2011-2020: nesse período o transporte rodoviário na China entrará em fase de

⁷⁷ World Bank: “Competitiveness Indicators”. *World Road Statistics*. 2000.

⁷⁸ “China’s highroad to highway success”. *China Internet Information Center*. 16/10/2002.

“adaptação básica” no que diz respeito ao desenvolvimento econômico e social e às necessidades do país. As estradas ultrapassarão os 2,5 milhões de km, incluídos 70 mil km de autopistas. As obras infra-estruturais de suporte às novas rodovias estarão em pleno acordo com os usuários do sistema. A técnica de inteligência será estendida. O nível de informatização do sistema atingirá os índices de países desenvolvidos da periferia do sistema (Brasil e Argentina, por exemplo) e será construído um sistema de transporte rodoviário que se destaque na garantia de proteção aos recursos minerais e ao meio-ambiente.

2021-2050: até 2050, o sistema estará completamente modernizado. Satisfará por completo a demanda de transporte de toda a sociedade, tanto quantitativa quanto qualitativamente; estará no mesmo nível técnico de países como EUA e Canadá; as rodovias abertas ultrapassarão os 4 milhões de km, e as auto-estradas chegarão a 75 mil km; se generalizará o uso de veículos motorizados de alta eficiência e baixo consumo; o transporte de passageiros poderá satisfazer as necessidades individuais de qualquer cidadão em qualquer rincão da nação; o transporte de mercadorias se combinará perfeitamente com a distribuição mercantil moderna e a inteligência no transporte alcançará o nível mais alto da história do país.

Analisando o plano, chegamos à conclusão (os chineses também) de que é necessária a instauração de mecanismos de mercado avançados no que tange ao uso de métodos licitatórios para barateamento do projeto e, principalmente, para configurar os recursos dos transportes, de forma que o país tenha total capacidade de otimizar a racionalização ao mesmo tempo em que garanta a universalização do uso das estradas, garantindo neste setor em especial a quebra da contradição básica que consiste nas necessidades da nação e da sociedade, de um lado, em contraposição às reais condições existentes atualmente no país, de outro.

II.2.2 – Auto-estradas (free-ways)

Para fins de diferenciação, as auto-estradas, comumente chamadas no ocidente de “*free ways*”, são rodovias dotadas da mais alta tecnologia, como, por exemplo, de controladores de peso para caminhões, de altíssimo nivelamento asfáltico, resultando numa qualidade muito maior e com maior tolerância no que concerne ao controle de velocidade. No caso chinês, tal diferenciação ocorre para distinguir as rodovias que são divididas em 4 classes, e que geralmente não possuem alta tecnologia para seu desenvolvimento; logo, não tendo

tanta qualidade como as auto-estradas.

Notamos outra diferenciação: as auto-estradas estão, quase em sua totalidade, desenvolvidas no leste e sudeste do país, onde se concentra a grande indústria transformadora e a maior parte dos serviços. Já as rodovias servem basicamente para as ligações interprovinciais no oeste do país e para a ligação entre as capitais de províncias a vilas, distritos ou prefeituras. Atendem assim a uma demanda efetiva surgida com a formação de Zonas Econômicas Especiais no litoral do país. Este, com o desenvolvimento econômico e social verificado e o crescimento da indústria e o consumo automobilístico, passa a ter nesse tipo de rodovia um instrumento de suma importância para o transporte de passageiros e de mercadorias.

Iniciada em 1986, a construção de auto-estradas na China conheceu um desenvolvimento vertiginoso: em 1998 havia em funcionamento 6.258 km (8º no mundo); em 1999, chegou a 10 mil (4º lugar); em 2000, alcançou o 3º posto, com 16 mil km e, em 2001, chegou a 2º, com 19.453 km ⁷⁹.

A primeira auto-estrada chinesa foi concluída em 1988: a Xangai-Jiading, que se transformou em modelo-padrão para a construção de outras auto-estradas. Já Xeniang-Dalian, foi concluída em 1993, ligando, além das duas cidades citadas, Liaoning, Anshan e Yangku.

Porém, a auto-estrada que proporcionou à China o domínio tecnológico para esse tipo de construção foi a que conecta Pequim a Tanquim e Tanggu, sob financiamento do Banco Mundial. Este empreendimento de 142 km dispõe de recursos de supervisão e controle, tecnologia e iluminação ultramodernos.

Ainda no plano mais geral, em 2001, foram colocadas em funcionamento: 3.139 km de auto-estradas, totalizando 19.453 km; a estrada Luoyang-Sanmexia-Lingbao; a Xangxiu-Kaifeng, como grande vicinal da via troncal nacional Lianyungang-Huoguoosi; 100 km na província de Hebei, como parte da via troncal nacional Pequim-Zuhai; ramo Hefei-Xuzhou, da troncal nacional Pequim-Fuzhou; e, na província de Tanquim, entre 1998 e 2001, seis novas auto-estradas, com investimentos anuais de US\$ 750 milhões.

A mais importante das auto-estradas concluídas é a que liga Pequim a Xangai, numa distância de 1.262 km. Essa obra começou em 1987 e foi concluída em 2000. Seu custo total foi de US\$ 5,5 bilhões, financiados pelo governo central, permitindo percorrer-se esse trajeto

⁷⁹ Bian, Kou: “Impetuoso desarrollo de la construcción de carreteras”. *Beijing Informa*, n. 7, 16 a 23/02/2001.

em 10 horas, com pedágio total cobrado de US\$ 40 ⁸⁰. É uma das 7 estradas troncais nacionais.

Percebemos que a China em apenas 15 anos construiu uma rede de auto-estradas que países desenvolvidos, como EUA e Alemanha, demoraram cerca de 50 anos.

Antes de adentrarmos na temática do 10º Plano Qüinqüenal, é mister expormos uma imagem acerca da longitude e alcance das principais estradas e auto-estradas da China:

⁸⁰ “Se terminó la construcción de autopista Beijing-Shangai en toda la linea”. *China Internet Information*

MAPA 5



Projetos de desenvolvimento previstos pelo 10º Plano Quinquenal para Xinjiang, Gansu, Guangxi, entre outras províncias ocidentais, prevêem a construção de 3.283 km de auto-estradas, com gastos orçamentários de US\$ 4,96 bilhões, sendo US\$ 1,2 bilhão financiado pelo Banco de Desenvolvimento Estatal da China, US\$ 1 bilhão em bônus do tesouro (mais adiante traremos mais informações acerca de projetos envolvendo a emissão dos mesmos) e o restante de investimentos diretos do governo central ⁸¹.

No centro do país, mais exatamente na província de Henan, três auto-estradas estão sendo construídas com o financiamento de US\$ 700 milhões do Banco Mundial: trata-se de

Center. 11/06/2000.

⁸¹ Yunmei, Wu: “US\$ 1,2 bilhão em créditos para construção de auto-estradas no oeste da China”. *Rádio*

Zhengzhou-Luoyang; Anyang-Xining e Luoyang-Sanmexia, num total de 465 km de pistas.

Entre 1997 e 2002, cerca de US\$ 1,5 bilhão foi captado junto ao Banco Mundial, com a finalidade de se construir estradas na China, e outros US\$ 3 bilhões em outros organismos financeiros – isto é: US\$ 4,5 bilhões em empréstimos.

Aproveitando o ensejo, é oportuno esclarecermos que o Kuwait é o país estrangeiro com o maior montante de empréstimos à construção rodoviária: entre 1982 e 2002 ele investiu cerca de US\$ 650 milhões em 27 projetos rodoviários no oeste do país ⁸².

Em abril de 2002 foi firmado o primeiro contato de concessão de serviços rodoviários para empresas estatais: trata-se da construção e operação da auto-estrada Huangling-Yennan, concedida à *Companhia de Engenharia Rodoviária da China* que, após finalizar a obra, se beneficiará da operação da mesma por 28 anos ⁸³.

Está em andamento a conversão da auto-estrada de 348 km, Xeniang-Dalian, em uma “super-auto-estrada” moderna de quatro pistas em cada lado. Iniciada em 2001 e com término previsto para 2004, o valor da obra é de US\$ 1,050 bilhão e sua licitação contou com a participação de 28 empresas.

Outro plano que prevê a construção de auto-estradas está em andamento em Pequim desde 1998, é prioridade no 10º Plano Quinquenal e tem término previsto para 2008, com vistas à realização dos jogos olímpicos e para aliviar o caótico trânsito da cidade.

II.2.3 – Transportes urbanos e o desenvolvimento particular de Pequim

O desenvolvimento dos transportes urbanos na China tem sido alvo de muitos investimentos. Entre 2000 e 2002, nada menos que US\$ 77,5 bilhões foram investidos nas 20 maiores cidades chinesas em obras de infra-estrutura viária e de transporte, melhorando substancialmente a qualidade do atendimento nessa área. No período, o país abriu ou pavimentou mais de 12 mil ruas ou avenidas urbanas. E, ainda, instalou milhares de semáforos e implantou toda uma rede de engenharia e controle de tráfego. Nas cinco maiores cidades foram criados corredores de transporte coletivo.

Essas medidas atenuaram os congestionamentos urbanos, fazendo a velocidade por

Internacional da China. 12/11/2002.

⁸² Wu, Catarina: “Países estrangeiros apóiam construção de auto-estradas no deserto chinês”. *Rádio Internacional da China*. 22/04/2002.

⁸³ Yunmei, Wu: “China constrói rede rodoviária de alta eficácia”. *Rádio Internacional da China*. 21/10/2002.

hora de automóveis, em vias principais, subir em horários de pico para 37 km/h em média ⁸⁴.

Atualmente mais de 40% dos residentes de Pequim demoram mais de 40 minutos para chegar ao trabalho. Em horários de pico 87 cruzamentos ficam congestionados. Trinta por cento do tráfego concentram-se na região central que abrange 6% da área total da cidade. Apenas 60 mil pessoas moram no centro ⁸⁵.

Podemos perceber bem que as cidades chinesas – neste caso Pequim –, não estavam preparadas para o surgimento de uma classe média com uma capacidade de consumo impressionante. A venda de automóveis, além de ser uma “febre”, é uma “febre” de consumo incentivada: compra-se carros na China em até 56 vezes com juros que não passam de 2% ao ano. A contradição nesse caso é sintetizada no aumento absurdo no consumo de petróleo e no estrangulamento de vias, o que, por outro lado, cria uma imensa reserva de mercado para construções viárias de todo tipo.

Pois bem, andando pela cidade, percebemos que na área que abrange a interação entre o 2º e o 5º anel viário o desenvolvimento não é balanceado. Já na periferia do 5º anel viário o desenvolvimento econômico é bem mais presente, resultado da concepção de “vários centros”, em contraposição ao modelo em que a Cidade Proibida é o núcleo urbano central da cidade.

II.2.4 – “Dois corredores, desenvolver dois cinturões e construir múltiplos centros”

Na década de 50, duas correntes de pensamento em urbanismo disputavam idéias no sentido de decidir qual o formato ideal para a capital do país. A escola influenciada pela União Soviética preferia tornar a praça Tiananmen o centro administrativo da cidade. Já outros, como o arquiteto Liang Sicheng, sugeriam a construção de um novo centro administrativo nos subúrbios ocidentais, mais precisamente entre o segundo e terceiro anéis viários com a intenção de proteger a parte velha da cidade de construções modernas ⁸⁶.

No ano de 1979, a idéia da construção de um novo centro administrativo novamente foi rejeitada. Somente em 1993, quando as pressões inerentes à concentração do tráfego no centro da cidade floresceram, essa discussão, sobre a viabilização de um segundo centro administrativo, foi retomada. A proposta de 1993 previa o encaminhamento das indústrias

⁸⁴ Guo, Florbela: “China investe em transportes urbanos”. *Rádio Internacional da China*. 28/02/2003.

⁸⁵ “Planners Outline Brave New Vision for Capital”. *Business Beijing*. March 2004 Issue 92.

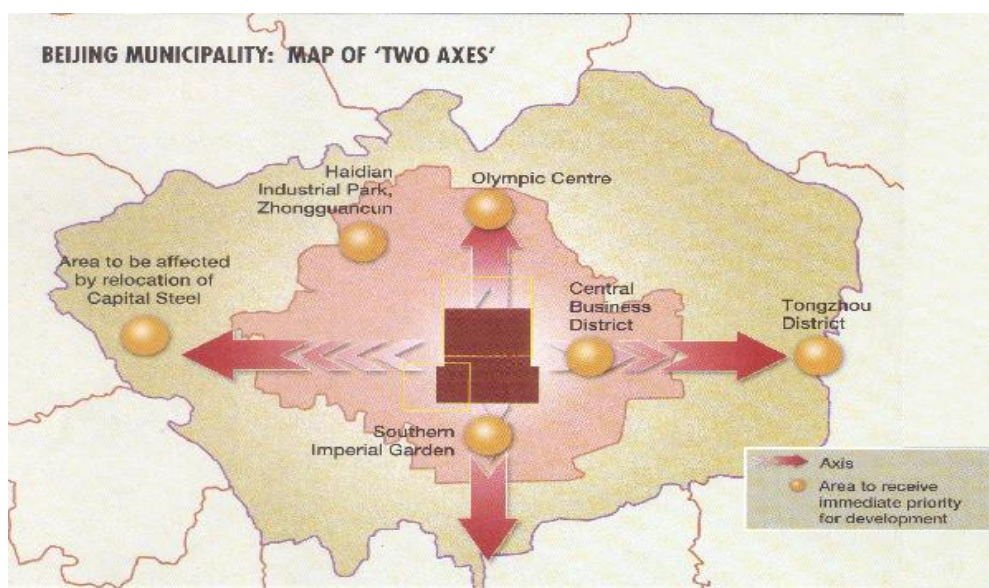
⁸⁶ Idem.

para locais distantes tanto do centro da cidade, quanto da proximidade humana. O problema do trânsito, assim, não estaria resolvido.

Para Chen Gang, diretor da Comissão Municipal de Planejamento de Pequim, “após mais de 10 anos de desenvolvimento, as áreas centrais de Pequim estão saturadas (...) a única alternativa que nos restou é o desenvolvimento das áreas periféricas da cidade”⁸⁷.

Os três mapas abaixo sintetizam o projeto de periferização do desenvolvimento urbano futuro de Pequim. Foram fornecidos pela Comissão Municipal de Planejamento de Pequim, à qual agradecemos mais uma vez. Deles, mantivemos os títulos e as legendas originais:

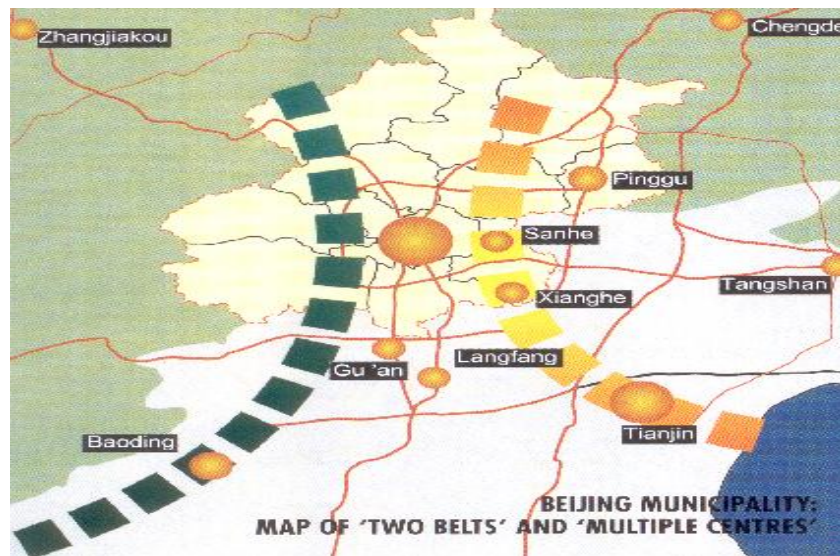
MAPA 6



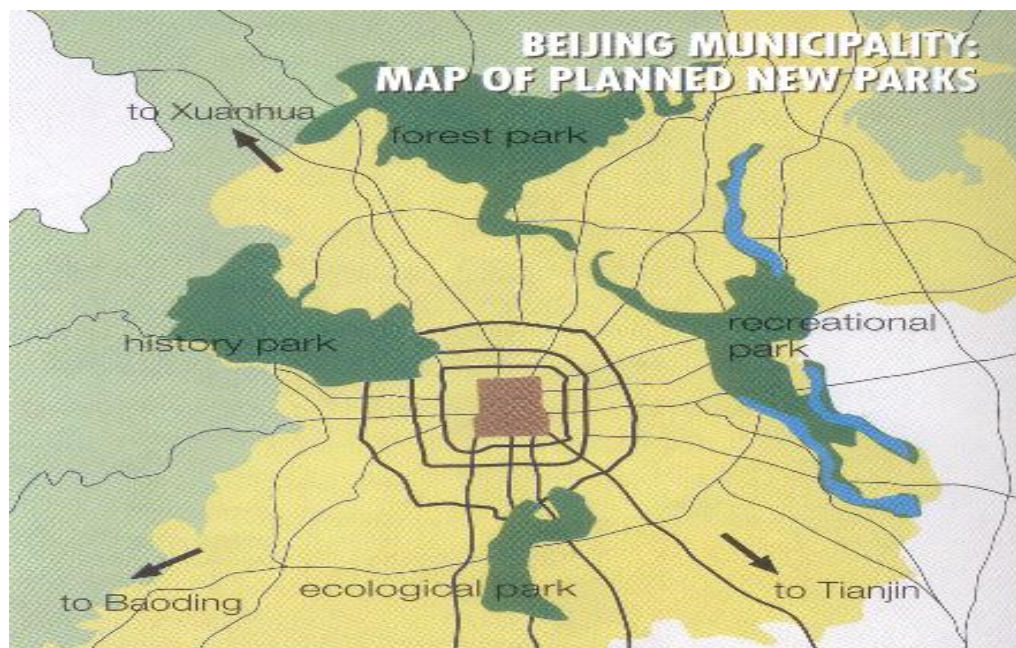
Acima está a síntese da idéia dos “dois eixos”, que são extensões norte-sul e leste-oeste. Direccionam-se para as áreas que receberão investimentos prioritários do governo municipal ao mesmo tempo em que preservam as funções de centro político e cultural do centro da cidade.

⁸⁷ Gang, Chen: “Entrevista concedida a Elias Jabbour”. Comissão Municipal de Planejamento de Pequim. Pequim. 10/04/2004.

MAPA 7



MAPA 8



Os chamados “Dois Cinturões” incluem o “*cinturão de desenvolvimento*”, que se estenderá dos subúrbios localizados no nordeste da municipalidade (Huairou e Miyun) até sudeste na província de Hebei e a municipalidade de Tianjin. Terá a função de absorver indústrias e população outrora residentes em outras áreas. O “*cinturão ecológico*” ligará as

montanhas do oeste de Pequim, que servirão como zona ecológica aos distritos de Yanqing e Changping ao norte e os distritos de Mentougou, Liangxiang e Huangcun localizados ao sul.

“Múltiplos Centros” são designações para “áreas urbanas com diferentes funções”. Entre os distritos mais importantes, Chen Gang listou o Distrito Comercial Central, o Parque Olímpico e o Parque de Ciência e Tecnologia de Zhongguancun. Outros centros terão função de absorver indústria e população migrante.

Há uma outra preocupação, visualizável nas entrevistas e nos mapas acima e no próximo: a questão ecológica. Serão construídos quatro novos parques e a conexão de todo um “cinturão verde” nas áreas ocidentais da cidade que atualmente aloca o complexo siderúrgico de Wuhetan, construído com a participação da União Soviética na década de 50 e que deverá ser removida para o interior do país.

A princípio e a partir deste plano, espera-se que, em 2008, o trânsito de Pequim esteja modernizado e satisfazendo *preliminarmente* as necessidades de uma grande metrópole internacional. Sua rede viária será otimizada e estruturada para uma capacidade de 3 milhões de veículos. Para tanto, em julho de 2002 foi emitida a primeira partida de bônus do tesouro, com valor total de US\$ 187 milhões.

Logo, para tal modernização já foram concluídos cinco anéis-viários e das auto-estradas Pequim-Kaifeng e Pequim-Badalin, com extensão total de 648 km em torno de Pequim, que permitem dar uma volta inteira em torno da cidade em 50 minutos, sem precisar passar pelo centro, além de serem elo de ligação com todos os bairros periféricos e de conectarem-se a sete estradas que partem ou chegam a Pequim⁸⁸. Nos anéis viários, a velocidade média é de 100 km/h.

Sobre o quinto anel viário de Pequim, sabemos que uniu dez vias periféricas e duas novas áreas de residência e que será composto de seis pistas em ambos os lados.

Ainda acerca de Pequim, em 2000, dos 26 projetos de construção infra-estrutural da cidade, 13 se relacionam ao alargamento ou construção de vias. Todas as suas grandes avenidas tiveram as pistas (faixas) diminuídas de 3,75 m para 3 m, aumentando a capacidade de acomodar veículos em 16% e a velocidade média em horas de pico chegou a 40 km/h.

Vinte por cento da receita municipal de Pequim são destinados à *Corporação Municipal de Transporte Público*, empresa que, por estar deficitária, prevê para o ano de 2004

⁸⁸ Yuankai, Tang: “El mapa de Beijing se cambia mensalmente”. *Beijing Informa*, n. 49, 05/12/2002.

a abertura para a participação estrangeira em negócios viários de Pequim. Foram gastos até o momento US\$ 3,75 bilhões, sendo sua metade até então provisionada por essa municipalidade; outros 25% por emissão de bônus do tesouro de longo prazo e seus direitos de operação cotizados na Bolsa de Valores de Xangai ⁸⁹.

II.2.5 – O Plano de médio prazo, o desenvolvimento rodoviário no oeste e os “caminhos rurais”

Retornando ao assunto rodovias, muitas das obras descritas até aqui contemplam, num plano geral, o esforço de levar, a todos os cantos do país, estradas que, por um lado, interligam regiões, cidades, vilas, aldeias e povoados inteiros e, por outro, levam o progresso econômico e, conseqüentemente, melhoria das condições de vida do povo.

Os chineses planejam fazer 8 estradas troncais nacionais e mais 8 interprovinciais, chegando todas elas 16 ao total de 28 mil km ⁹⁰.

Nas regiões ricas do litoral serão construídas auto-estradas, enquanto as rodovias novas destinam-se ao oeste do país. Para tanto, 251 obras rodoviárias no oeste estão em andamento desde 1998. As estradas troncais já citadas serão interligadas por uma rede de 5 corredores norte-sul e 7 leste-oeste, conectando completamente o interior pobre e o litoral desenvolvido ⁹¹. Nos âmbitos das províncias, já está em andamento a construção de estradas de cimento, que ligarão as capitais provinciais a distritos, vilas e aldeias.

Toda essa gama de projetos teve lançamento imediato em 1998. Os investimentos em rodovias (como afirmamos anteriormente) não exigem alta tecnologia e usam intensiva mão-de-obra. O valor estimado para a conclusão de todos os projetos previstos está na casa dos US\$ 62,5 bilhões, sendo que já foram utilizados até 2002 US\$ 22,6 bilhões. As formas de financiamento têm sido múltiplas, a saber: US\$ 10 bilhões em bônus do tesouro de longo prazo (este ganhou força nos últimos anos); US\$ 4,5 bilhões em empréstimos de longo prazo junto ao Banco Mundial; e os outros US\$ 8,1 bilhões, diretos do governo central e da dotação orçamentária do Ministério dos Transportes ⁹².

Como para o atual estágio de desenvolvimento econômico na China formula-se muito a respeito da necessidade de múltiplos canais de financiamento para obras de envergadura.

⁸⁹ “Múltiplos canais de financiamento”. *Rádio Internacional da China*, 20/07/2002.

⁹⁰ “Construcción vial en China entra en pleno apogeo”. *Beijing Informa*, n. 29, 07 a 13/06/2002.

⁹¹ “Marcha para o oeste”. *Rádio Internacional da China*, 05/08/2000.

⁹² “Diez mil millones de yuanes em créditos para construcción de uma autopista em província de noroeste de China”. *Diário Del Pueblo*. 12/11/2002.

Como registro didático vale a pena discorrermos acerca da participação do Banco de Desenvolvimento Asiático que aprovou empréstimo de US\$312 milhões para o corredor Changsha-Chongqing de 177 km.

Tal ramo rodoviário é parte da futura rodovia Changde-Huaihua de 517 km. A importância desse projeto reside no benefício direto para 1,9 milhão de habitantes moradores de 404 aldeias produtoras de cereais. Desta população cerca de 42% são etnicamente minoritários e seus produtos, segundo Zhang Dehua, se beneficiarão dos mercados costeiros do país ⁹³. O custo total do projeto será de US\$ 778,1 milhões e seu término está previsto para dezembro de 2009.

Na atualidade, os principais problemas existentes no desenvolvimento rodoviário do oeste são o pequeno tamanho da rede – apesar das rodovias constituírem 91% das vias de acesso à região –, a baixa eficácia do acesso, o baixo nível tecnológico e as más condições da mesma.

O oeste chinês é 71,5% da área nacional e conta somente com 18% da rede viária. Desatar esse “nó” passa necessariamente pela capacidade de investimentos do Estado e por introduzir as melhores técnicas estrangeiras possíveis, a fim de diminuir os custos dos empreendimentos.

Para o 10º Plano Quinquenal, está previsto o início da execução de 251 projetos rodoviários voltados para o desenvolvimento do oeste. Analisando o Plano e verificando sua execução podemos notar três movimentos que norteiam a construção no oeste:

1. Ao mesmo tempo em que se executa o plano de estradas troncais de nível estadual, constituem-se novas estradas segundo as necessidades do desenvolvimento integral, formando, assim, um elo de ligação não somente com as regiões pobres do país, mas também com os rios, mares e o entorno das mesmas.

2. Estão sendo construídas estradas troncais no oeste; e melhoradas as condições da rede, com o recapeamento de várias estradas.

3. Estão sendo construídas estradas “arteriais” ligando as capitais de províncias com as estradas troncais.

Todas essas construções levarão em consideração os mais altos caracteres técnicos, e estarão de acordo com as necessidades sociais e econômicas da região num prazo de 20 anos, como, por exemplo, o plano que contempla a Região Autônoma do Xinjiang, que proverá

⁹³ Zhang Dehua: “Entrevista concedida a Elias Jabbour”. Ministério dos Transportes. Pequim, 14/04/2004.

todas as suas vilas, aldeias, cidades e povoados de ligação terrestre em forma de estradas com sua capital Urumqi.

Outro exemplo é a província de Gansu, que tem US\$ 4,6 bilhões em gastos previstos para a construção de estradas no período do 10º Plano Quinquenal, com US\$ 1,2 bilhão já provido pelo *Banco de Desenvolvimento Estatal da China*. Os atuais 41.200 km de estradas chegarão, em 2005, a 45 mil, o que fechará toda uma linha rodoviária ao redor de Lanzhou, conectando todas as regiões da província à sua capital e ao restante do país.

Esse dado nos remete ao papel desenvolvido pelo Banco no desenvolvimento do oeste chinês. Até o final de 2003, todas as capitais de províncias e regiões autônomas terão uma instalação de tal órgão em funcionamento ⁹⁴.

Especificamente na zona rural procura-se, a partir principalmente de 2003, intensificar os investimentos em construção de “caminhos rurais”, onde já existe a orientação de construir ou transformar o maior número de estradas já existentes ⁹⁵.

Esse tipo de rodovia é antiga. Em 1949 havia somente 80 mil km delas no país, acrescidas de outros 50 mil km de rodovias de cantão e povoado. Sem incluir estas últimas, os “caminhos rurais” estenderam-se, em 1978, a 590 mil km e 1.370 milhão km, em 2003, correspondendo assim a 76% das rodovias chinesas.

A grande importância desse tipo de empreendimento fica na otimização da circulação de mercadorias, pessoas e de informação pelo campo.

Todo esse planejamento prevê que em 2010 todos os povoados e cantões, assim como as aldeias administrativas da China, terão de contar com algum tipo de ligação rodoviária. As vias entre os distritos e cantões terão de ser dotadas, no fundamental, de um pavimento asfáltico de qualidade, enquanto as vias que interligam os cantões e aldeias terão de ter um nível médio de pavimentação. Para 2020, os caminhos entre os cantões e aldeias terão de ter um pavimento de alto nível.

Num programa bem específico da construção no oeste, para Zhan Dehua, diretor do Departamento de Rodovias do Ministério dos Transportes, é mister agir no sentido de aperfeiçoar a rede nacional de estradas, seguindo os seguintes objetivos:

⁹⁴ Yunmei, Wu: “Infra-estrutura chinesa é mantida por bônus do tesouro”. *Rádio Internacional da China*. 22/06/2002;

_____ : “Bônus contribui para desenvolvimento do transporte”. *Rádio Internacional da China*. 04/03/2002;

⁹⁵ Sun, André: “China fez US\$ 10 bilhões com bônus e construiu 15 mil quilômetros de estradas”. *Rádio Internacional da China*, 26/02/2002.

- 1- Construir de maneira geral estradas asfaltadas entre as prefeituras e os distritos.
- 2- Promover a construção de estradas entre os distritos nas regiões ocidentais.
- 3- Dar prioridade à transformação das estradas já existentes entre os distritos que desempenham um papel de peso nas comunicações, rotas turísticas e portuárias.
- 4- Realizar a transformação das estradas existentes entre os cantões e povoados.
- 5- Fazer o mais rápido possível a transformação pavimental em três anos das estradas em condições de serem transformadas.

Para 2003, está em execução a tarefa de transformar cerca de 20 mil km de estradas nas regiões interioranas. Ao mesmo tempo, estão sendo construídas estradas distritais e troncais, e ramais leste-oeste e norte-sul que também estão se desenvolvendo. Nas províncias de Liaoning, Shandong e Zhejiang, as capitais provinciais e as prefeituras e municípios já estão conectadas por auto-estradas ⁹⁶.

CONCLUSÃO: TRANSPORTES FERROVIÁRIO, METROVIÁRIO, RODOVIÁRIO E INFRA-ESTRUTURA URBANA DE PEQUIM

- Tais modalidades de transportes têm importância de relevo para a otimização da estrutura econômica em todos os níveis: a interligação e abertura de mercados internos, a assimilação de tecnologias de ponta e a formação de uma economia continental.

- O ferroviário foi o setor que mais sofreu no início do processo de reformas econômicas, pois não acompanhou a reestruturação verificada nos setores de aviação civil e rodoviária. Seu orçamento centralizado passou por cortes e o colapso do sistema na primeira metade da década de 90 era iminente.

- Sua reestruturação foi possível com a divisão de responsabilidades em todos os níveis do setor. Um programa de aumento da velocidade dos trens foi concebido, a separação entre gestão e propriedade trouxe dinamismo – o que conseqüentemente refletiu em novas encomendas à ociosa indústria ferroviária do país.

- A volta das grandes obras teve marco com a construção da ferrovia Pequim-Kowloon, responsável direto pela reanimação comercial e industrial de toda a área em seu entorno.

- O 10º Plano Quinquenal procura responder à demanda pelo aumento de linhas, velocidade e interligação regional (desenvolvimento do oeste).

⁹⁶ Dehua, Zhang: “Entrevista concedida a Elias Jabbour”. Ministério dos Transportes. Pequim, 14/04/2004.

- Verifica-se um salto de qualidade na absorção de novas tecnologias principalmente nas linhas litorâneas. A participação de empresas estrangeiras desata nós de financiamento e de tecnologia.

- O símbolo do 10º Plano é a tentativa de construção de uma ferrovia de altíssima velocidade entre Pequim e Xangai – obra esta disputada por França e Alemanha e marcará a entrada da China no rol das nações em condições de desenvolver tecnologias próprias para trens de alta velocidade.

- Já a construção metroviária sob a forma de expansão das linhas existentes (Pequim e Xangai) e em outras 20 cidades, demonstra que a China, a partir de tal expansão, além de ser uma potência econômica, passou também a potência financeira que, sob o ponto de vista do desenvolvimento urbano, passou a ter condições de ter um capital financeiro (sistema de intermediação financeira) próprio para o alavancamento de construções gigantescas de metrô como as percebidas em Pequim e Xangai.

- A questão da apreensão de tecnologias para a construção de metropolitanos é outro ponto a favor da idéia da formação de uma grande potência.

- Diferentes níveis de reforma e abertura entre Pequim e Xangai podem ser vistos na análise das diferenças tecnológicas entre as duas modalidades de metrô. Tais diferenças são explicáveis a partir do papel histórico exercido por essas duas cidades.

- O setor rodoviário desenvolveu-se nas duas últimas décadas em consonância com o aumento do nível de vida da população que passou a ter no carro um grande sonho de consumo, além, claro, de ser meio alternativo de transporte de cargas.

- O plano de curto, médio e longo prazo contempla uma malha rodoviária condizente com o tamanho do país e o peso de uma economia que se propõe a ser continental nas próximas décadas.

- Nesta direção, estradas ligando leste-oeste a norte-sul estão em construção em paralelo aos “caminhos rurais” (com grande papel na conexão de pequenas vilas produtoras com os mercados das grandes cidades) e auto-estradas no litoral e centro do país.

- Já a completa reformulação urbana de Pequim é pautada pela necessidade de se construir uma cidade típica do século 21 com múltiplos centros, transferência ao interior do país de indústrias poluidoras, com capacidade de assustar o mundo por ocasião das olimpíadas de 2008 e com qualidade de vida para sua população.

Todos os dados acerca desse modelo rodoviário foram captados nessa entrevista.

II.3 – ENERGIA HIDRELÉTRICA: GRANDES PROJETOS E TRANSFERÊNCIA DO OESTE PARA O LESTE

A questão energética é o grande problema a ser enfrentado pela China nos próximos anos.

O ritmo de crescimento econômico e conseqüente aumento do consumo de energia tem sido observado e relatado em todos os órgãos de imprensa no mundo e a questão dos “limites do crescimento chinês” está em voga com os constantes *black-outs* a que tem sido submetido o litoral do país.

Pois bem, existe um problema concreto e algumas perguntas devem ser feitas:

1. Quais as possibilidades chinesas de enfrentamento desse problema em curto prazo?
2. Se existem tais possibilidades, onde elas se encontram?
3. O Estado chinês está empenhado, ou seja, está agindo na solução de tal problema?
4. Como será financiada a ampliação energética do país?
5. Como relacionar expansão energética, crescimento econômico e proteção ecológica?

No nosso entender, são essas as perguntas a serem respondidas para uma análise mais isenta dessa questão.

Para esta seção, acreditamos ser importante demonstrar que a China, no que concerne à capacidade hidrelétrica não-instalada, tem condições de enfrentar esse problema. E mais: é interessante observarmos também como o país enfrenta a questão tecnológica, para a instalação de novas plantas hidrelétricas, como enfrenta a questão do financiamento. E, para tanto, esmiuçar os casos de Ertan e Três Gargantas é muito emblemático.

Por fim, entrelaçar a questão energética com o desenvolvimento regional e a tese de construção de uma economia continental a partir da transferência de energia do oeste para o leste, é um passo primordial para entendermos o processo de institucionalização do território econômico chinês.

II.3.1 – Ênfase na reestruturação e ampliação

Antes de adentrarmos aos tópicos específicos deste e dos demais temas concernentes à

energia, faremos uma breve incursão no que se tornou um desafio para a China e seu desenvolvimento futuro: a reestruturação e ampliação energéticas.

Os novos recursos e fontes renováveis de energia se converteram na chave do desenvolvimento do 10º Plano Quinquenal. De acordo com ele, a China importará mais tecnologia avançada do exterior para localizar e industrializar a produção de unidades geradoras de energia eólica e solar, principalmente para o Tibet.

Para o ano de 2005, a proporção de carvão no consumo de energia cairá em 3,8%, em relação a 2000, e a energia não-contaminante, como o gás natural e a energia hidrelétrica, aumentará em 5,6%.

Até 2005, a China terá um aumento médio de crescimento anual de 13,2% na produção de gás natural, 8,3% na energia hidrelétrica e 29,6% em energia nuclear. Conforme decisão da Comissão Estatal de Planificação e Desenvolvimento, para o Plano já em execução será desenvolvida a prática de preços preferenciais para fontes não-contaminantes e de sistemas de cotas para fontes renováveis de energia.

A China tem realizado mais esforços para estabelecer uma base de produção de petróleo e gás natural nas porções ocidentais do país e começou um projeto – que descreveremos a seguir –, de transporte de gás natural do oeste ao leste.

Estão estabelecidos projetos-modelo para aplicação de tecnologias avançadas de limpeza de carvão e metano de carvão, com a construção de 40 usinas de limpeza de carvão com capacidade total de limpar 100 milhões de toneladas por ano do mineral.

A capacidade total de energia do país chegará a 370 milhões de kw em 2005 e a produção energética crescerá a 1,7 bilhões de kw/h. As estações energéticas estarão completamente transformadas em 2005, quando se prevê o início da queda dos preços da eletricidade por conta da concorrência entre estatais do setor.

Desde 1949 a indústria energética vem obtendo notáveis êxitos: naquele ano, a capacidade instalada era de 1,85 milhões de kw; em 1994, alcançou 192 milhões de kw; no final de 2001, 302 milhões de kw; e a previsão é de que chegue à marca de 370 milhões de kw, que colocará a China, no ano de 2005, como a segunda maior capacidade hidrelétrica instalada no mundo, ficando atrás somente dos EUA. A China é o país com o maior número de usinas hidrelétricas em construção, ao mesmo tempo em que se converteu no maior mercado de projeto desse tipo.

A imprensa tem dispensado especial atenção às “Três Gargantas do Rio Yang-tsé”, por

se tratar do maior projeto do gênero no mundo. Chama-nos a atenção que, de um modo geral, os programas hidrelétricos estão na ordem do dia. Percebemos isso ao analisarmos projeto por projeto. Nessa análise, verificamos que, em 1999, registram-se 58 usinas hidrelétricas de médio e grande porte em construção, sendo 19 com capacidade de instalação superior a 1 milhão de kw. Nada menos que 10 serão super-usinas hidrelétricas: Três Gargantas, Ertan, Ljiaxia, Lianhua, Tianhuangping, Guangxu, Tianshengqiao, Xiaolangdi e Wanjiashai e Xiaowan.

Para o 10º Plano Quinquenal de Desenvolvimento Econômico e Social, está previsto, como parte da estratégia central, transmitir energia elétrica do oeste, rico em capacidade hidráulica, para o leste, pobre em capacidade elétrica; porém, altamente necessitado de energia em geral, com a construção de duas grandes usinas com capacidade combinada de 18,6 milhões de kw – 0,4 kw a mais que a de Três Gargantas.

Todas essas obras contribuem sobremaneira para o controle das grandes enchentes que vitimam a China há séculos: além de força produtiva essencial para o desenvolvimento da nação, as obras hidrelétricas têm ajudado também no controle das cheias do Yang-tsé.

Quanto ao financiamento desses projetos, os dados são os seguintes: entre 1998 e 2001, foram investidos US\$ 17,5 bilhões – 5 vezes mais do que entre 1991 e 1997. Deles, US\$ 9 bilhões em forma de investimentos estatais; US\$ 4 bilhões provenientes de bônus do tesouro; US\$ 2 bilhões em investimentos estrangeiros diretos; e US\$ 2,5 bilhões em empréstimos obtidos junto a organismos internacionais. Entre 2001 e 2005 (10º Plano Quinquenal), os investimentos previstos são da ordem de US\$ 58,18 bilhões ⁹⁷.

II.3.2 – O caso de Ertan

Demonstrando a importância do setor hidrelétrico no sentido da reforma da estrutura econômica e energética chinesa, mas principalmente nas vantagens comparativas, não somente em financiamento, mas também em forma de transferência tecnológica a partir de uma abertura e cooperação maiores com o exterior, falaremos sobre três grandiosos projetos: um já concluído – a Usina Hidrelétrica de Ertan, a maior da China e a sexta maior do mundo.

⁹⁷ Dados obtidos e posteriormente sistematizados a partir da análise do informe do então primeiro-ministro chinês Zhu Rongji intitulado de “Informe sobre el esquema del X Plan Quinquenal Para el Desarrollo Economico e Social”. *Beijing Informa*, n. 16, 05 a 11/05/2001.

E outros dois em andamento: a Usina Hidrelétrica de Três Gargantas e o de transmissão de energia do oeste para o leste.

Ertan tem uma capacidade instalada de 3,3 milhões de kw. Está situada no rio Yalong, conhecido como o maior tesouro hidrelétrico da China, tendo somente 18% de sua capacidade explorados. A presa da usina tem 240 m de altura, forma um embalse de 101 km² e armazena 5,8 bilhões de m³ de água nos cursos superiores do rio. Nas covas da montanha se escondem 6 geradores de 550 mil kw, formando uma usina hidrelétrica subterrânea – tornando-a uma construção única no mundo ⁹⁸.

Foram investidos exatos US\$ 5 bilhões no projeto iniciado em 1991 e encerrado em 2000, com US\$ 4,1 bilhões vindos diretamente do governo central e US\$ 900 milhões provenientes do Banco Mundial – maior empréstimo concedido por esse banco até então no mundo. A *Corporação Limitada de Desenvolvimento de Ertan*, proprietária do projeto, pagará os empréstimos respectivamente em 2009 e 2014 ⁹⁹. E no âmbito da prioritária transferência de energia do oeste ao leste do país, está previsto, até 2010, que o governo central reverta metade dos tributos pagos por essa corporação para construção de nove estações energéticas na região que abrange o rio Yalong.

Tendo sido o primeiro do gênero com apoio internacional, Ertan serviu de base para outros projetos. Em função dele, foram convocadas licitações internacionais para todos os trabalhos relacionados com a construção da represa e com as instalações subterrâneas de geração de energia. Vinte agências internacionais participaram dessas licitações.

Um grupo formado pela Companhia Impregilo, da Itália, em associação com um grupo francês, ganhou a concorrência para a primeira obra, no valor de US\$ 300 milhões, enquanto outro grupo, formado pela Companhia Philipp Holzmann, da Alemanha, venceu a segunda, avaliada em US\$ 200 milhões. E, assim por diante, foram ocorrendo os processos licitatórios.

Já a partir do momento em que as licitações passaram a girar em torno da fabricação e instalação de geradores de turbinas de água de 550 mil kw, o governo chinês exigiu a participação de empresas estatais chinesas em sua fabricação – permitindo-lhe importar tecnologia para desenhar e fabricar tais produtos. Antes disso, o maior gerador fabricado nesse país era de capacidade instalada de 320 mil kw.

Além da fabricação de geradores, reconhecidos especialistas em energia passaram por

⁹⁸ “China’s ‘west electricity for east’ begins in Sichuan”. *People’s Daily*, 31/05/2002.

⁹⁹ Guojian, Han: “Gigantesco proyecto hidroenergético de Ertan avanza sin tropiezos”. *Beijing Informa*, n. 50, 16 a 23/12/1997.

Ertan, levando consigo tecnologia de construção, maquinaria, equipes e experiência administrativa avançada. Os proprietários do projeto convidaram conselheiros especializados em supervisão de engenharia da Companhia US Harza e do Grupo de Consultoria Hidrelétrica da Noruega – garantindo ao projeto alto nível técnico. Sua importância para a China reside no fato de o país ter entrado no rol das nações em condições de gerir seus próprios programas hidrelétricos. No entanto, um longo caminho havia ainda a ser percorrido e, para tanto, a experiência acumulada até então na construção da Usina de Três Gargantas é interessante. A esse assunto nos ateremos agora.

II.3.3 – O caso de Três Gargantas

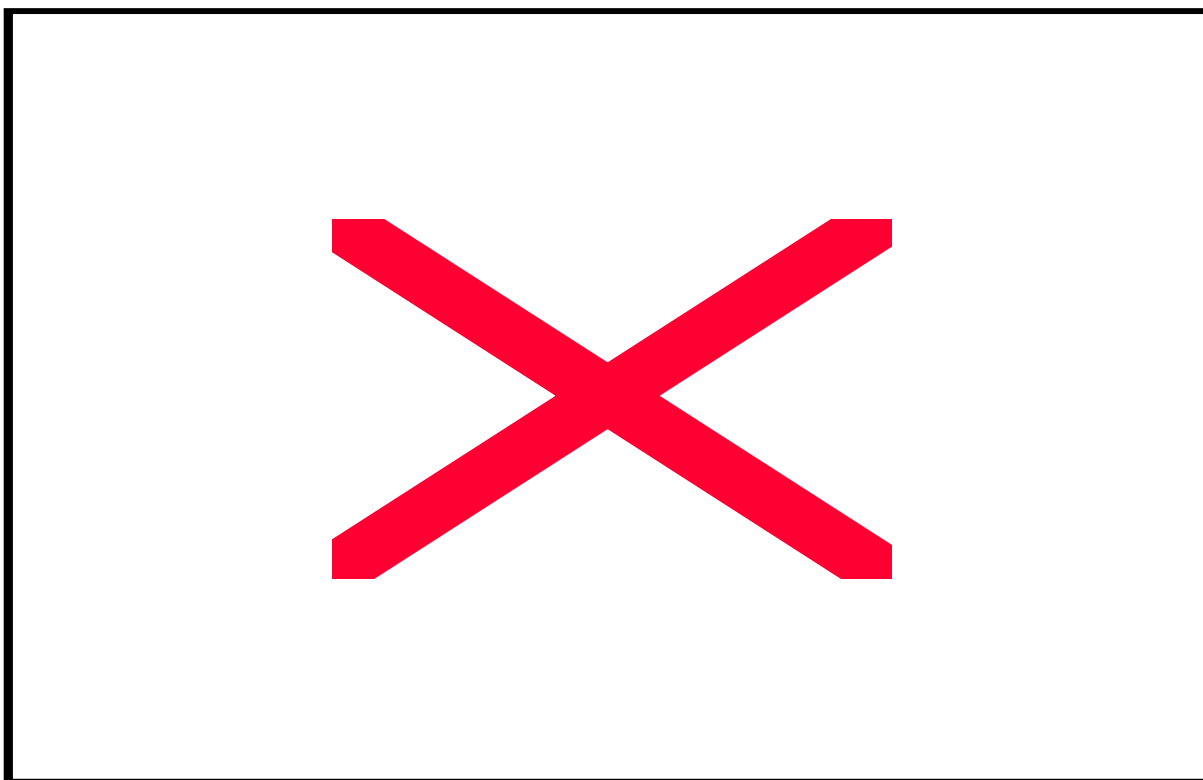
O tamanho da usina hidrelétrica de Três Gargantas é proporcional à polêmica que gira em torno dela. A questão dos reassentamentos e da proteção ecológica é diuturnamente colocada na mesa de discussão em quaisquer conversas especializadas.

Abaixo faremos um relato histórico da obra, desde sua concepção até sua execução. Pincelaremos, ainda, questões relativas a financiamento e meio-ambiente e um pouco de nossas impressões, por ocasião de nossa visita à obra no mês de maio de 2004.

II.3.4 – Uma idéia de quase 100 anos

Esse projeto está localizado ao centro da garganta de Xilingxia, no extremo leste das Três Gargantas, no rio Yang-tsé. A represa está situada em Sandouping, Yichang, província de Hebei. Ao final da obra, no ano de 2009, o depósito – com um nível de água normal de 175 m –, armazenará 39,3 bilhões de m³. Sua capacidade instalada em 26 turbinas alcançará 18,2 milhões de kw, com uma geração anual de 84,7 bilhões de kw/h. Sua área total é de 1.000 km² e sua represa de leste a oeste terá 660 km navegáveis.

IMAGEM 1



Vista aérea da barragem das Três Gargantas do Rio Yang-tsé (Fonte: Beijing Review)

Como é impossível dissociarmos a ciência histórica da geográfica. Para podermos entender tal empreendimento é mister termos em conta a história de destruição e perdas em função das constantes enchentes provocadas nos cursos superiores do rio Yang-tsé ao longo de mais de dois mil anos, que abarcam desde a dinastia Han (206 a.C. a 220 d.C.) até a década de 1990 do século em que foi fundada a República Popular. Somente na última grande cheia ocorrida em 1998 morreram 1.562 pessoas, afetando de uma forma ou de outra a outras 2,6 milhões.

Em razão disso e pelo fato de a instituição da república em 1911 – incidindo, logo, em maior abertura científica – em 1919, o dr. Sun Yat-sen, precursor da China republicana, em artigo publicado na revista *Vida do Povo*, lançou a idéia de construção de uma represa artificial nas Três Gargantas do Yang-tsé, onde salientou três objetivos essenciais: o controle das constantes cheias do rio, utilização de potencial hidrelétrico e melhoria do comércio interior da China com a otimização da navegação.

A controvérsia em torno da construção devido ao seu impacto ecológico e cênico e ao

risco em potencial para as cidades abaixo das represas aliou-se às constantes perturbações políticas por que passou a China. O fato de somente em 1932 ter sido feita a primeira investigação acerca dos recursos hídricos das Três Gargantas dá embasamento para tal controvérsia.

Já durante a execução do 1º Plano Quinquenal (1951-1956), sob a égide da República Popular, e doravante ao crescimento econômico acelerado, a discussão de tal ganha outro patamar. O então presidente Mao Tsetung, em 1953, tendo em mãos um programa para aumento do fluxo navegatório no Yang-tsé, ordena o início do planejamento, estudo e desenho do Projeto das Três Gargantas, iniciado em 1955. Porém, as grandes resistências internas atrapalharam o início da obra.

A necessidade do empreendimento fora novamente posta em questão em 1970, devido a constantes “apagões” na China central. Sob pressão econômica e energética começa a construção da represa de Gezhouba, como parte do Projeto das Três Gargantas.

Com a subida ao poder de Deng Xiaoping, sob o manto de colocar a construção econômica em primeiro plano as Três Gargantas ganham novo ímpeto e a atitude do governo beira a indiferença para com a resistência interna e externa (União Européia, EUA e ong’s, como o Greenpeace) ao projeto.

No final da década de 1980, sob o fogo cerrado de debates intermináveis sobre a viabilização da barragem, suas exatas localização e altura e a profundidade do nível da água acima da represa, estavam envolvidos os seguintes atores: o Escritório de Planejamento do Vale do Yang-tsé; os ministérios de Finanças, Recursos Hídricos e Energia Elétrica, Eletrônica, Comunicações e Construção de Máquinas; membros do grupo central de dirigentes, suas equipes e comissões em Pequim; os governos de todas as províncias envolvidas; todas as principais cidades entre os locais de barragem e Chongqing que poderiam ser inundadas ou escolhidas para realocar habitantes deslocados de outras áreas; 58 unidades e fábricas especializadas em pesquisa, design e construção relevantes para o projeto; onze institutos de pesquisa e universidades; e numerosos consultores e empresários de EUA, Japão e outros países ¹⁰⁰.

A divisão gerada pela polêmica em torno da obra é factível com a votação para permissão de início da mesma na Assembléia Popular Nacional em 3 de abril de 1992: 1.767 votos a favor, 177 contra; e 664 abstenções. Porém, o caminho estava aberto e, em 14 de

¹⁰⁰ Lieberthal, Kenneth & Olseberg, Michel: “Policy Making in China: Leaders, Structures and Process”.

dezembro de 1994, o primeiro-ministro Li Peng autorizava formalmente o início do empreendimento ¹⁰¹.

II.3.5 – A criação de um sistema administrativo e de cidade comercial com a Rússia e o financiamento do empreendimento

Um empreendimento da desenvoltura do projeto de Três Gargantas deve levar no seu bojo um alto nível de especialização em todos os níveis. A experiência e o *know-how* adquirido com o projeto de construção da Usina Hidrelétrica de Ertan, a sexta maior do mundo, iniciada em 1991 e concluída em 2000, serviu de acúmulo para esse empreendimento maior. A Ertan, como já descrevemos anteriormente, foi pioneira no que concerne a uma viabilização de métodos licitatórios inéditos, à participação de parceiros estrangeiros e à dotação da China de capacidade de desenhar e construir usinas hidrelétricas de médio e grande porte.

A experiência da montagem de um sistema administrativo foi posta novamente em prática no projeto em tela, assim como o estreitamento de relações comerciais e políticas com vizinhos prontos e ávidos por negócios, como Rússia e países do Leste Europeu, detentores de tecnologia e material para a execução de grande parte desse projeto, abaixo segue um pouco de tal história.

O Sistema Administrativo do Projeto de Três Gargantas (SAPTG) foi posto em operação em 1998, sendo a primeira iniciativa com fundos estrangeiros. O desenvolvimento do SAPTG coube à empresa canadense Monenco AGRA, e se trata de um dos 10 grandes projetos da empresa canadense em território chinês. Estima-se haver mais de 6 mil especialistas estrangeiros de 60 países, inclusive do Brasil, nele trabalhando.

Por ocasião deste projeto, o distrito de Dongning, no nordeste chinês, se transformou em área de livre comércio entre China e Rússia, tendo como primeira finalidade a importação de máquinas para a exploração mineral, caminhões pesados, materiais de construção e metais não-ferrosos. No acordo para o estabelecimento da cidade comercial, deu-se prioridade para 18 empresas russas capazes de produzir e vender todo tipo de material para a execução do projeto.

Princeton University Press. 1988.

¹⁰¹ Dados históricos extraídos de: “History of Three Gorges Project”. In: “Three Gorges Project: Realizing Century-Old Dream”. *People’s Daily*, 05/2003.

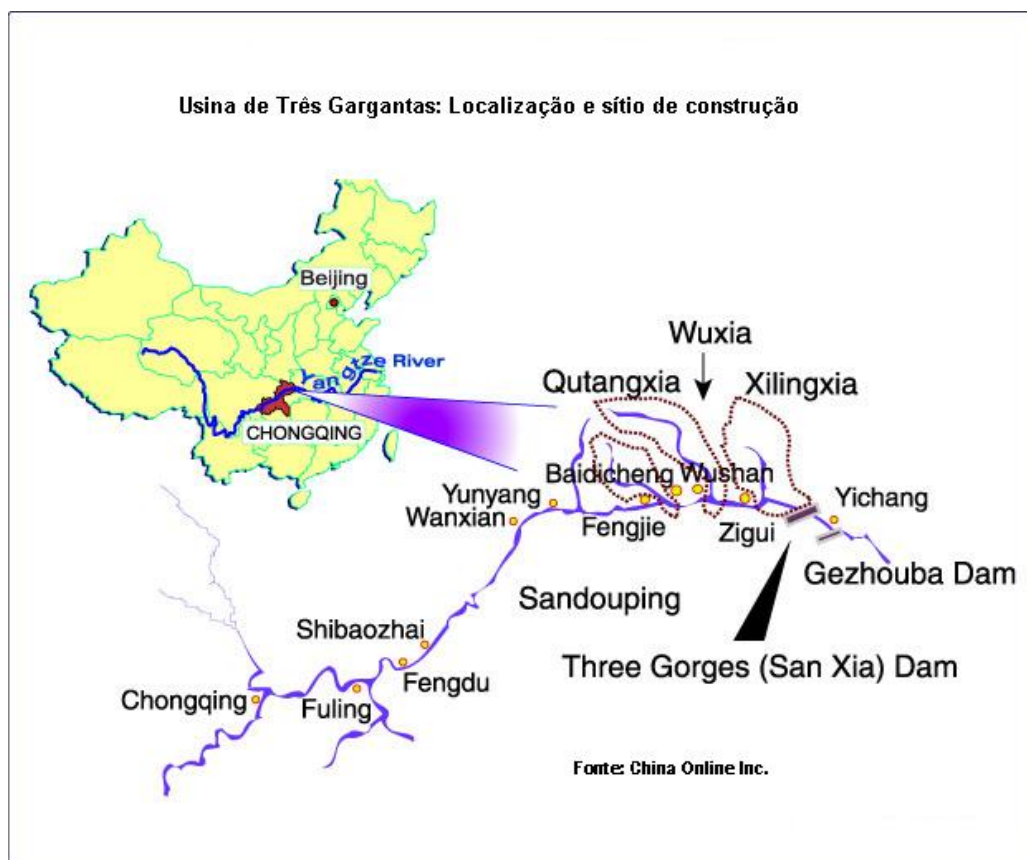
A seleção direta das empresas de primeira linha da China e da Rússia teve como critério a manutenção dos padrões internacionais, a redução dos preços e a atuação de intermediários. Segundo economistas chineses, o estabelecimento de tal cidade comercial dá conveniente acesso às equipes russas (as maiores do projeto) e materiais necessários ao projeto, ao mesmo tempo em que serve como ponte de acesso aos produtos elétricos, hidráulicos e mecânicos tanto da Rússia, quanto do Leste europeu.

Com relação ao custo do empreendimento, está previsto um investimento total de US\$ 22,5 bilhões, importando salientar que tal custo teve decréscimo de US\$ 2,5 bilhões, pois, entre outros fatores, a mão-de-obra chinesa, relativamente barata, além da prática do método licitatório para todos os estágios da obra, fez o custo médio de construção cair para US\$ 1,2 mil por kw – metade do gasto com projetos desenvolvidos em países do centro do sistema, como EUA e Canadá. Desde o início da construção até 2002, foram firmados 6.187 contratos, num valor total de US\$ 6,3 bilhões, sendo aproximadamente US\$ 4,1 bilhões sob métodos licitatórios ¹⁰².

À medida que o primeiro grupo de geradores foi posto em funcionamento, já em 2003 a construção da obra de Três Gargantas está sendo a melhor financiada com uma reunião de fundo de caráter plural. Abaixo segue mapa onde visualizamos não somente a usina em si, mas também um detalhado sítio da referida construção:

MAPA 9

¹⁰² “Three Gorges firm seeks listing”. *China Daily*, 26/02/2002.



Para entendermos melhor essa questão do caráter plural de financiamento, o Projeto das Três Gargantas teve até agora grandes investimentos diretos por parte do Estado e de estrangeiros. Em 2002, a *Corporação Para o Desenvolvimento das Três Gargantas do Rio Yang-tsé da China* decidiu lançar mão em 2003 de ações em *reinminbi* (moeda chinesa) para o financiamento da obra, tendo Hong-Kong como a primeira região de financiamento internacional. Até o momento, já se tornaram acionárias do projeto a US Mirant Corporation e a Hong-Kong's CLP China. Espera-se, com a venda das ações, o financiamento total do projeto. Como sabemos, há uma imensa reserva de mercado para a energia hidrelétrica chinesa.

Contudo, com a possível venda de mais de 20 bilhões de kw/h das Três Gargantas no presente ano, podemos auferir cerca de US\$ 400 milhões como fundos adicionais para construção da obra.

Com a atual reforma do sistema de eletricidade, o mecanismo da tarifa energética se orientará para uma gradual mercantilização e as empresas de eletricidade poderão vender

diretamente energia elétrica aos grandes consumidores. A aceleração do desenvolvimento de uma economia de mercado nas regiões sul, leste e sudeste da China promoverá o aumento da demanda da energia elétrica de Três Gargantas, tornando possível a transformação da eletricidade gerada pela usina em fundos para a construção. Vale ressaltarmos que a energia gerada por Três Gargantas terá o mesmo custo de outras centrais chinesas, ou seja, US\$ 0,03 por kw/h.

Continuando com a questão do financiamento, além da *Corporação Para o Desenvolvimento das Três Gargantas do Rio Yang-tsé da China*, o estabelecimento da *Companhia de Eletricidade Changjiang da China S.A.*, em setembro de 2002, foi um importante passo estratégico dado por aquela corporação, que se propõe a reunir fundos através da cotização em bolsas de valores para alcançar a meta de obter uma capacidade geradora atual de 200 bilhões de kw/h e um volume de venda da ordem de US\$ 6,2 bilhões, proporcionando garantia de crédito para o financiamento final do projeto.

Para 2003, licitações públicas foram concluídas para 104 obras com valor global de US\$ 1,25 bilhão, sendo 97% empregados em 40 obras, cujo centro será a construção de 14 unidades geradoras na orla direita do rio, fechamento das comportas da presa para armazenar águas, início da navegação de barcos e o funcionamento das primeiras unidades geradoras ¹⁰³.

II.3.6 – A questão da proteção ambiental

Como a China tem a meta estratégica de se tornar a maior potência econômica do planeta dentro de 50 anos, apta a ser um contraponto no atual quadro de correlação de forças, é mister que ela passe a cuidar melhor e com cuidado de sua imagem em todos os terrenos.

A questão da proteção ecológica é colocada na ordem do dia das discussões em todo o mundo.

Porém, a bem da verdade é interessante esclarecermos que apesar dos esforços envidados pelo governo chinês em utilizar sua total capacidade hidrelétrica (a 2ª do mundo), o país e sua estrutura energética tem no carvão e no petróleo suas principais fontes. Tais fontes são responsáveis ainda por cerca de 75% do provimento energético, acarretando em perdas econômicas substanciais na agricultura devido à contínua chuva ácida e ao ar que beira o

¹⁰³ “China: mejor financiada construcción de obra hidráulica de Tres Gargantas”. *Diario del Pueblo*,

insuportável em grandes cidades industriais litorâneas.

O esforço pela substituição do carvão e petróleo por energia limpa não se limita à utilização de potencial hidrelétrico. As descobertas de grandes reservas em gás natural no oeste do país (Xinjiang) levaram o Conselho de Estado a dar pé num projeto de construção de um gasoduto de 4.221 km, iniciado em 2001 e com término previsto para 2005, que liga a cidade de Lunnan (Xinjiang) a Xangai.

Atualmente somente 2% da energia gerada na China provêm do gás natural e a perspectiva é de que chegue a 8% em 2020. Já no caso da energia nuclear, o complicador financeiro e tecnológico que tais projetos implicam faz a China andar a passos mais lentos, porém significativos: atualmente 7 grupos de geradores estão em funcionamento e até 2006 mais 4 entrarão em operações no leste do país. Espera-se que até 2005 tal recurso ocupe 3% da energia gerada, mas, ainda estará muito abaixo da média mundial de 17%.

Há a tendência de a qualidade de vida nos grandes centros urbanos chineses melhorar com o passar do tempo, e de os impactos redundantes em forma de reestruturação produtiva alçarem a China a uma economia industrial de patamar mais elevado.

Voltando à parte que nos toca, o Projeto de Três Gargantas impulsionará a industrialização benéfica ao meio ambiente. Quando seus 26 geradores entrarem em funcionamento em 2009, sua produção elétrica substituirá 50 milhões de toneladas por ano de carvão cru, reduzindo a emissão de gases – e, assim, haverá uma queda nos índices de chuva ácida no país. Já verificamos que os governos locais têm colocado a questão ecológica em primeiro plano. Seguem alguns exemplos:

Segundo o engenheiro e técnico da obra de Três Gargantas, Dong Wang, em entrevista a nós concedida, até 2011 a municipalidade de Chongqing investirá cerca de US\$ 2,4 bilhões na transformação de 400 mil hectares de ladeiras montanhosas e 667 mil hectares de terrenos de risco em bosques. Além de mais de 10 mil km² de áreas afetadas pela erosão do solo, que serão convertidas em reservas naturais.

Ainda nessa entrevista, Wang disse que entre 1994 e 2003 cerca de mil empresas estatais, responsáveis por boa parte da contaminação do ar na área de construção, foram fechadas e, segundo o plano de construção, entre 2001 e 2011 se completarão 200 projetos de tratamento de lixo residual. Terminados tais projetos, a proporção de água tratada no entorno da obra (um raio de 1000 km) chegará a 85% – dado que supera amplamente o índice de

águas residuais tratadas nas áreas costeiras da China.

Contudo, Dong reconheceu que os prejuízos ao meio ambiente demorarão pelo menos 50 anos para serem assimilados pela natureza e encerrou essa primeira parte da conversa com as observações abaixo ¹⁰⁴:

“Nenhum país do mundo investe mais na proteção ambiental que a China (...). Nosso primeiro-ministro, o camarada Wen Jiabao, é geólogo de formação com mestrado em ecologia.

Estamos nos esforçando para diminuir a emissão de gás carbônico com a queima de carvão e petróleo, devolvemos terras de cultivo á florestas etc. Sabemos dos problemas ocasionados por Três Gargantas (...) Sabemos que os danos ao ecossistema só serão resolvidos em 50 anos. Enfim os ocidentais não precisam nos mostrar nossos problemas, nós já os conhecemos (...)

A China foi o primeiro país do mundo a assinar o Protocolo de Kioto, e por um acaso qual foi o único país do mundo que não assinou? Os EUA, claro, os “donos do mundo”. Olha, camarada, somos um país pobre, mas podemos muito bem comprar um espelho para que os americanos olhem primeiro para si depois para os outros (...) O maior poluidor do mundo é os EUA e também o maior violador dos direitos humanos (...)

Necessitamos de mais quatro Três Gargantas para solucionar o problema energético da China, mas a questão ecológica não permite. Você sabe que Três Gargantas respondem somente por 12% das necessidades do país e que somente 20% de nossa capacidade hidráulica estão ocupados.

Muito ainda há de ser feito”.

Já a diminuição da ação humana no meio ambiente tenderá à redução com o reassentamento de mais de 1,2 milhão de pessoas (mais de 30 países do mundo, juntos, não possuem mais de 1 milhão de habitantes).

¹⁰⁴ Wang, Dong: *Entrevista concedida a Elias Jabbour*”. Usina Hidrelétrica de Três Gargantas. Yichang. Hubei. República Popular da China, 12/05/2004.

II.3.7 – Três Gargantas como parte de um todo

Antes de qualquer coisa é interessante situarmos o problema da geração de energia como um desafio que está sendo enfrentado pelo governo chinês.

A principal contradição no seio da nação chinesa é sem dúvida suas atrasadas forças produtivas e meios de produção e as crescentes necessidades materiais do país. Logo, a tarefa primordial do socialismo – não somente na China, mas também nas demais formações sociais periféricas – é o desenvolvimento das forças produtivas. Ilustrando tal contradição, o atual desenvolvimento econômico e sustentado chinês passa pelo pressuposto de dispor cerca de 1000 kw per capita; porém, a China conta atualmente somente com 300 kw per capita. Ou seja, ela vive sob constante ameaça de colapso energético.

Quando temos em mente tal questão, a facilidade de compreensão acerca dos inúmeros projetos em infra-estruturas em energia e transportes na China fica maior, não somente pelo impacto econômico, mas também pelos impactos sociais, ambientais e geopolíticos. Assim sendo o trabalho de situar tal empreendimento passa por analisar contradições além do costume. Ou seja, Três Gargantas funciona como mola propulsora que injetará nova vitalidade a nação chinesa.

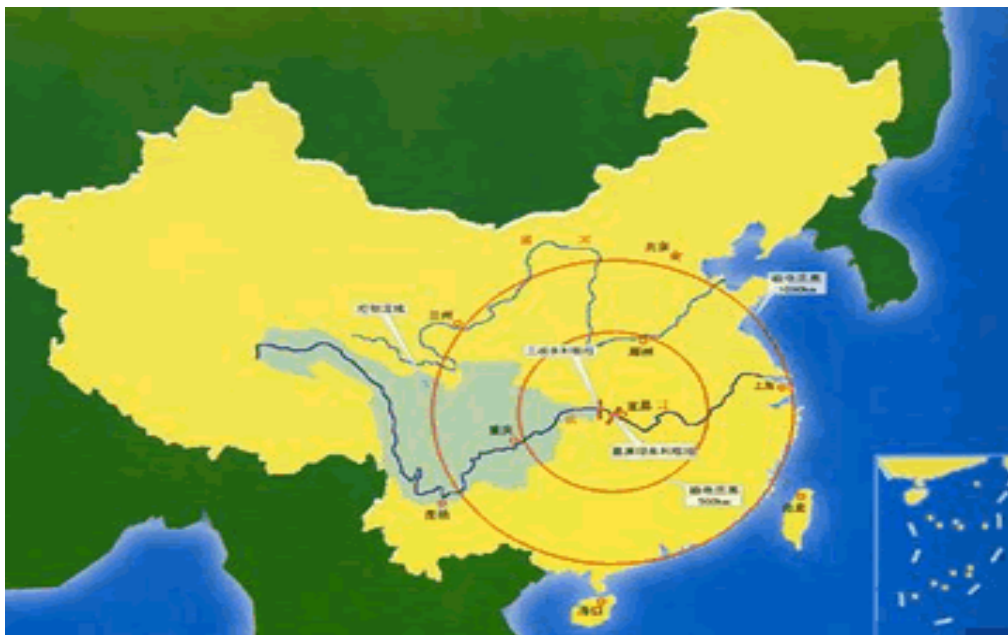
Esse projeto se insere no âmbito geral na deliberada política chinesa de transformar vantagens naturais do oeste pobre do país em vantagens econômicas. Trocando em miúdos: a política de Reforma e Abertura iniciada em 1978 é basicamente marcada pelo esforço de maximização do crescimento econômico, a partir da descentralização espacial como forma de dinamizar as iniciativas locais e pôr cabo à ampla mobilização de recursos naturais e humanos. Dessa forma constatamos que o atraso do oeste do país se transformou em dinamismo; afinal, as províncias com as maiores taxas de crescimento econômico se localizam no oeste (Xinjiang e Tibet), as divergências de renda entre o litoral rico e o interior pobre tendem a lenta diminuição nos próximos 50 anos.

Enfim, qual o papel a ser cumprido por Três Gargantas no conjunto econômico chinês?

Em primeiro lugar, é importante considerarmos que a energia gerada por ela iluminará as províncias, regiões autônomas e municipalidades embicadas num raio de 1000 km. Já a partir de agosto a cidade de Xangai – com um déficit energético de cerca de 1 milhão de kw – será a grande beneficiada. Muitos chineses mais eufóricos chegam a dizer que Três Gargantas iluminará metade da China, tamanha é a área geográfica beneficiada pelo projeto, como

mostra o mapa abaixo.

MAPA 10



FONTE: Beijing Review

Outro aspecto interessante para pincelarmos é a questão do controle das inundações. Para Wang Dong (entrevista já citada), o mecanismo de controle de enchentes terá à sua disposição, em anos normais, cerca de US\$ 300 milhões – o que impedirá ocorrer perdas da ordem de US\$ 2 bilhões anuais. A situação tende a melhorar ainda mais com a construção de uma represa no turbulento rio Jinshajiang, um dos tributários principais do curso superior do Yang-tsé, além da conclusão de múltiplos projetos de reflorestamento e tratamento florestal do solo.

Voltemos à questão do desenvolvimento do oeste. O nível de transporte de mercadorias ao longo do rio Yang-tsé era demasiadamente baixo e perigoso devido à existência de grandes rochas ao seu redor. Somente navios de 1.500 toneladas conseguiam passar por sua alta seção. Com a altura da represa chegando a 135 m, a profundidade da água de Três Gargantas aumentará em até 60 metros, melhorando o fluxo e diminuindo a velocidade da água em até 70%, favorecendo em demasia a navegação, baixando os custos de transportes em até 35%, com aumento de segurança. Após o término da obra em 2009 os navios com capacidade de 100 mil toneladas terão acesso a esse “canal de ouro” com extensão

leste-oeste de 660 km.

Já nos períodos de estiagem, o imenso caudal de Três Gargantas servirá como regulador do rio, desde Yichang. Os atuais 3000 m³ aumentarão (por abertura de comportas) para 5200 m³, resolvendo, assim, as dificuldades de navegação em temporadas de estiagem.

Há uma tendência de aumento de fluxo navegatório com a canalização integral do Yang-tsé dos atuais 10 milhões de toneladas anuais para mais de 50 milhões em 2009. Tal “canal de ouro” cumprirá papel-chave na transformação da geografia econômica da China e terá capacidade de facilitar a transformação das vantagens em recursos de sua região ocidental do oeste em superioridade econômica. Além de reestruturação produtiva e do benefício direto alcançado por várias províncias, regiões autônomas e municipalidades, o projeto de Três Gargantas trará impulso econômico às atividades relacionadas ao turismo e à indústria pesqueira em torno da represa.

É válido para o momento citarmos um exemplo concreto e específico muito elucidativo do impulso regional que se traduz em vantagens comparativas: a cidade de Yichang, província de Hebei. A construção da obra das Três Gargantas acelerou o desenvolvimento de Yichang, promovendo o aumento das receitas fiscais, impulsionando o reajuste e a otimização da estrutura econômica e conduzindo a construção das instalações de infra-estruturas em sua área de abrangência. Entre 1994 e 2001, essa obra proporcionou a Yichang a arrecadação de US\$ 175 milhões em impostos, absorveu cerca de US\$ 300 milhões em investimentos estrangeiros diretos e atraiu uma quantidade razoável de empresas para a cidade ¹⁰⁵.

Sobre os benefícios econômicos e financeiros ocasionados com o funcionamento da usina, as vantagens são explicitadas devido a cerca de US\$ 8 bilhões anuais serem acrescidos aos cofres para cada 4 unidades geradoras posta em funcionamento.

Para Dong, foi fixado pelo governo central que até 2009 todo montante investido tenha retorno financeiro, tornando a obra em si só auto-financiada. Contudo – e continuando a política de transferência de energia do oeste ao leste (abordaremos sobre ela abaixo) –, já a partir de 2005, em grande parte dos benefícios econômicos colhidos com o projeto Três Gargantas, terá início a construção de outros 4 projetos hidrelétricos, a saber: Wudongde, Baihetan, Xiluodu e Xiangjiaba, com capacidade de geração energética de 38,5 bilhões de kw – o dobro de Três Gargantas. Todos esses projetos prontos credenciarão ao curso superior do

¹⁰⁵ Longhoa, Liu (secretário do PCCh na cidade de Yichang): “Entrevista concedida a Elias Jabbour”. Yichang.

rio Yang-tsé o título de “maior fonte energética do mundo” com linhas transmissoras de maior densidade.

II.3.8 – Transmissão oeste-leste: capacidade ociosa e integração nacional

Acerca do projeto de transmissão de energia do oeste ao leste, podemos defini-lo como um meio de solucionar a carência energética do leste do país, além de otimizar sobremaneira a capacidade produtora de energia do oeste.

Sabemos que 83% das reservas em energia hidrelétrica da China encontram-se nas províncias de Sichuan, Yunnan, Hubei, Qinghai, no Tibet e em Guizhou; sabemos, também, que em 2000 a taxa de utilização de todos os recursos hidrelétricos disponíveis foi de 20%, e que, do total utilizado, somente 8% corresponderam ao oeste¹⁰⁶. E, para fins de descrição e exemplo, a província de Sichuan tem o 4º maior potencial hidrelétrico da China. A obra de transmissão elétrica, iniciada em Sichuan, proverá Xangai e Zhejiang em 759 milhões de kw/h, e Chongqing em 4,9 bilhões de kw/h. Sua capacidade atualmente explorada é de 11,53 milhões de kw. Para 2020, prevê-se um salto para 50 milhões de kw.

Tais dados sugerem uma imensa capacidade ociosa, pronta para ser utilizada internamente e até exportada para outros países do sudeste asiático¹⁰⁷.

Podemos enumerar quatro benefícios diretos proporcionados pelo projeto de transferência de energia:

1- *Obtenção de resultados econômicos imediatos*: A vantagem dos recursos do oeste será transformada em vantagem econômica através do comportamento das empresas estatais e mistas, concorrentes entre si.

2- *Aumento da receita tributária local*: Servirá como auxílio ao crescimento econômico local e, no âmbito macro, resultará em diminuição das diferenças entre leste e oeste e na relação dialética entre interdependência e amenização da divisão social do trabalho e suas implicações.

3- *Reestruturação energética*: Contribuirá para a concretização da combinação otimizada dos recursos energéticos nacionais e reajustamento de sua estrutura.

4- *Promover a proteção do meio ambiente*: Reduzirá a emissão de gases tóxicos

Hubei. República Popular da China, 11/05/2004.

¹⁰⁶ Yunmei, Wu: “Caminha a eletricidade do oeste ao leste”. *Rádio Internacional da China*, 22/04/2002.

¹⁰⁷ Uma série de reportagens publicadas no diário *Nova China* (Xinhua) dá conta de que o rio Lancang, o 5º maior da China, se converterá no futuro em um imenso depósito de energia elétrica tanto para a China quanto para os países do sudeste asiático.

emitidos pela queima do carvão e as perdas ocasionadas pelas constantes enchentes nos cursos inferiores dos rios.

O início do projeto deu-se em 2001, com o começo da construção da Usina Hidrelétrica do Rio Wu na província de Guizhou. Em julho de 2001, foi iniciada a Usina de Longtan (nós a descreveremos mais à frente). E em agosto de 2001, a Usina Hidrelétrica da Garganta de Gongbo, no curso superior do rio Amarelo. Esta terá seu primeiro grupo de geradores em funcionamento em 2004 e, após o final da obra, a Mongólia Interior e a província de Shaanxi proporcionarão a Pequim anualmente 1.200 mw e, até 2005, 10 mil mw serão transmitidos para a província de Guangdong. Em janeiro de 2002, outro projeto principal foi iniciado: a Usina Hidrelétrica de Yunan ¹⁰⁸.

Esses projetos habilitarão o país a ter três grandes redes de transmissão de energia do oeste para o norte e do centro ao leste. Uma vez terminada a obra, as duas extremidades do circuito de corrente contínua da passagem do centro serão interligadas a muitas províncias e regiões autônomas do leste ao oeste chinês. Abaixo segue mais detalhadamente a ordem das correntes contínuas e suas direções:

1- *Corrente contínua do norte*: Transmitirá energia para Pequim, Tanquim e Tanshan através das centrais termelétricas do oeste da Mongólia Interior, das províncias de Shaanxi e usinas hidrelétricas do curso superior do rio Amarelo.

2- *Corrente contínua do sul*: Transmitirá energia das usinas hidrelétricas do sudoeste para a rica e próspera província de Guangdong;

3- *Corrente contínua do centro*: A construção da Usina Hidrelétrica de Três Gargantas e de outras em diversos locais do rio Yang-tsé conduzirá dezenas de milhões de kw de energia ao centro, ao leste e às províncias de Fujian e Guangdong.

Com relação aos problemas de abastecimento de energia elétrica no oeste do país, principalmente entre os agropecuários que vivem em zonas desfavoráveis, como nas áreas montanhosas do Tibet, é importante expormos que somente no ano de 2002 o governo central investiu cerca de US\$ 325 milhões na construção de 600 centrais elétricas solares e eólicas e de outras 100 pequenas usinas hidrelétricas, solucionando o problema de cerca de 700 localidades, entre distritos, aldeias e povoados. Segundo o previsto, até o fim de 2003, não haverá nenhum distrito, aldeia ou povoado sem abastecimento de energia elétrica ¹⁰⁹.

¹⁰⁸ _____: "Governo chinês esforça-se para resolver o abastecimento energético no oeste do país". *Rádio Internacional da China*. 10/02/2003.

¹⁰⁹ Lisheng, Zhan: "Electricity network operated well". *Business & Trade Supplement. China Daily*. 03/02/2002;

II.3.9 – Exemplos de vantagens comparativas, pauta de comércio e exportação de energia

É necessário ainda enfatizarmos três pontos: o primeiro, sobre as vantagens comparativas que trazem à China os investimentos em usinas hidrelétricas; o segundo, sobre a participação dos produtos mecânicos, elétricos e hidráulicos no comércio exterior da China; e, por último, o estreitamento das relações internacionais, via obras conjuntas e exportação de energia.

Para tratarmos do primeiro ponto, tomemos como exemplo a Usina Hidrelétrica de Longtan, obra prioritária do 10º Plano Quinquenal, que custará aos cofres públicos US\$ 8 bilhões e será entregue em 2005.

A energia hidrelétrica é 50% mais barata que a produzida por carvão e petróleo e tem a vantagem de ser um meio limpo de produção. Guangdong tem 75% de sua energia provinda do carvão ocasionando prejuízos de milhões de dólares, em razão da chuva ácida. A Usina Hidrelétrica de Longtan gerará energia limpa e barata para Guangdong que, por sua vez, terá, num prazo de 10 anos (em consequência da reestruturação energética chinesa), reduzido pela metade seu orçamento para obtenção de energia. Já a Região Autônoma de Guangxi, do pobre oeste chinês, onde está sendo construída a usina, após 2005, obterá lucros calculados de US\$ 2 bilhões pela venda da energia elétrica gerada em Longtan. Seu PIB saltará dos atuais US\$ 120 milhões para US\$ 400 milhões.

A transferência de energia do oeste para o leste, como dissemos anteriormente, assim, por um lado, se caracteriza como fator de aumento das receitas das pobres regiões orientais do país e, por outro, como alívio das constantes pressões energéticas, financeiras e ecológicas sofridas pelo rico litoral chinês.

Quanto ao segundo ponto, falaremos sobre a importância do setor hidrelétrico na atual pauta de importação e exportação da China e da conseqüente transferência de tecnologia, que tem possibilitado ao país se projetar como construtor de usinas desse tipo fora de suas fronteiras.

Como já mencionamos, a China passou à casa dos US\$ 620 bilhões em volume de comércio exterior em 2002. Desse total, 46,9% foram auferidos por importação e exportação

Weniy, An: "Third phase of electric project kicks off". *Business & Trade Supplement. China Daily*, 05/04/2002.

de produtos mecânicos, hidráulicos e elétricos, com superávit comercial de US\$ 8,3 bilhões entre janeiro e outubro de 2002 ¹¹⁰.

No caso da China, está claro que, após 20 anos de desenvolvimento dos setores relacionados a hidroenergia, a transferência tecnológica foi suficiente para aquecê-la e colocá-la entre as nações capazes de construir usinas hidrelétricas de pequeno, médio e grande porte, como a que será construída na Etiópia, com pessoal, tecnologia e empresas estatais chinesas, colocando na ordem do dia a estratégia de a China sair de suas fronteiras e fincar e desenvolver projetos infra-estruturais em países da periferia. Etiópia, Moçambique, Venezuela, Cuba, Vietnã, Camboja, entre outros, já recebem tecnologia chinesa de algum tipo ¹¹¹.

Já com relação à exportação de energia elétrica, verificamos que os rios Lancang e Mekong são chamados pelos chineses de “Danúbio oriental”, por serem utilizados para navegação entre a China e Tailândia, Laos, Mianmar e Vietnã. Por outro lado, a província de Yunnan, rica em recursos hidroenergéticos, com uma capacidade potencial de 90 milhões de kw, ou 23% do total chinês, procurou parcerias com a Tailândia no sentido de viabilizar a construção de estações hidroenergéticas conjuntas.

Assim, as duas partes já estabeleceram uma empresa conjunta para começar a construção da Usina Hidrelétrica de Jinghong, situada na periferia de cidade homônima, na Prefeitura Autônoma da etnia Xishuangbanna, ao sul de Yunnan, a 300 km da fronteira com a Tailândia. Ela terá capacidade instalada de 1,5 milhões de kw, e 70% dos investimentos providos pela Tailândia. Ficará pronta em 2013 com um custo previsto de US\$ 1,2 bilhão ¹¹².

Outra usina será construída em Yunnan em parceria com a Tailândia, cuja capacidade será de 5,5 milhões de kw, em Nuozhadu, que repassará energia elétrica à Tailândia a partir de 2014.

II.4 – ENERGIA NUCLEAR: DESAFIO DE BAIXAR O CUSTO, A QUESTÃO DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL E TRANSFERÊNCIA TECNOLÓGICA

Podemos ver o desenvolvimento da energia nuclear de várias maneiras. A primeira delas é a afirmação em um mundo marcado por conflitos de toda ordem, no qual, quem possui tecnologia suficiente para a confecção de um artefato nuclear pode se dar ao luxo de se sentir

¹¹⁰ “China electrical appliances stay in demand”. *Business & Trade Supplement. China Daily*. 15/11/2002.

¹¹¹ “China wins contract to build another ‘Three Gorges’ Dam in Africa”. *People’s Daily*. 01/06/2002.

¹¹² “China exportará eletricidade à Tailândia”. *Beijing Informa*, n. 47, 15 a 21/11/2000.

menos ameaçado, ou em condições de manter inalterado seu *status* de Estado nacional autônomo. A segunda, a utilização da energia nuclear para fins pacíficos, ou seja, para desenvolver uma fonte de energia limpa e pronta a substituir o petróleo e o carvão mineral. E a terceira, a sua utilização em larga escala para fins medicinais, como para o tratamento de câncer.

Tal indústria começou a ser desenvolvida na China durante a década de 1950 e culminou com a explosão de sua primeira bomba de hidrogênio em 1964.

Desde o início dos anos 1980, o país mudou sua focagem da indústria da área militar para a civil. Atualmente, nele estão em funcionamento para uso comercial 7 grupos de geradores de energia nuclear, que têm formado à China um sistema relativamente completo de equipes de desenho e fabricação, assim como para sua operação e serviço técnico. Toda alta tecnologia empregada nesse campo é importada. Portanto, dependente de vultosos investimentos.

Nos próximos três anos (2003-2006), mais quatro grupos de geradores serão colocados em funcionamento. Atualmente, a capacidade de geração é de 5,4 milhões de kw, que têm servido sobremaneira para o alívio das constantes tensões energéticas nas zonas costeiras do país. No ano de 2006, sua capacidade chegará a 8,7 milhões de kw.

Em 2005, a fissão atômica representará 3% do total de energia elétrica gerada na China ¹¹³; porém, a distância com relação à média mundial é grande: a média internacional é de 17% do total da energia gerada, e é de central importância em países como França, EUA e Japão, onde a energia nuclear corresponde a 75%, 21% e 33%, respectivamente. A Coreia do Sul planeja elevar a proporção da eletricidade, via energia nuclear de 36,3%, verificada em 1995, para 46,3% em 2015. A Rússia está disposta a por em funcionamento 23 usinas antes do ano de 2010; a Índia conta atualmente com 9 grupos de geradores nucleares e projeta a construção de outras 5; de sua parte, Tailândia, Indonésia, Filipinas e Malásia também já elaboram planos precisos para o desenvolvimento de seus setores nucleares.

O plano chinês consiste em chegar a 2020 com 5% de toda sua energia consumida sendo provida pela energia nuclear. Atualmente a China é um dos 8 países exportadores de tecnologia em energia nuclear. Concluída em 2000, a Usina Nuclear de Chasma, no Paquistão, com capacidade de gerar 300 mil kw, foi construída sob assistência de técnicos chineses.

¹¹³ Yunmei, Wu: “Energia nuclear chinesa vai gerar 8,7 milhões de quilowatts”. *Rádio Internacional da China*,

Entraremos agora em questões teóricas sobre a necessidade de um país como a China desenvolver potencial nuclear e as formas de se fazê-lo mais barato.

II.4.1 – Necessidades e importância

Internacionalmente, com as duas crises do petróleo e a cartelização de comercialização, o mundo viu-se obrigado a conceber novas formas de energia, a fim de diminuir a excessiva dependência com relação ao petróleo, ao gás natural e ao carvão mineral.

No caso chinês, ficou patente a necessidade de pesquisas que fossem além da construção de usinas hidrelétricas: durante um longo período, o consumo de carvão correspondeu a 75% de seu total energético e o petróleo passou a ser importado em 1993, seguindo-se a um período em que havia auto-suficiência na produção de seus derivados.

Por outro lado, o carvão e o petróleo se constituem em sérios poluentes. A China tem assinado diversos acordos de proteção e manutenção do meio ambiente. Assim, as pesquisas em torno da energia nuclear entraram na ordem do dia.

Podemos enumerar três motivos para o desenvolvimento de tal tecnologia:

- É mister desenvolver e aumentar a capacidade nuclear para o século.
- Ajudará a construir uma nova segurança da China para o vigente século.
- Ajudará a aliviar os problemas relacionados ao meio ambiente.

O maior óbice para o desenvolvimento da energia nuclear na China está na falta de condições para desenvolvê-la em larga escala comercial. É muito mais caro desenvolver energia provinda da fissão nuclear do que por hidroeletricidade ou pela queima de carvão.

Na visão dos chineses, o desafio é encontrar uma forma de baratear em 20% o custo da construção de uma usina nuclear, o que a tornaria viável ante a geração de energia via queima de carvão. A experiência internacional demonstra que o princípio básico para se baixar o custo de uma usina passa pelo rígido controle estatal sobre o planejamento, construção e funcionamento da mesma.

Como colaboração, este trabalho sugere que no caso chinês – onde a demanda energética verificada nesta pesquisa e comprovada pela realidade é altamente desequilibrada – seria interessante realizar planos de desenvolvimento de energia nuclear primeiro nas regiões com limitações energéticas e com sérios problemas ambientais. Seria uma forma de estimular

a concorrência entre as diferentes empresas internacionais do ramo devido à alta demanda das regiões costeiras com conseqüente baixa no custo.

Além disso, ainda como forma de colaboração, elaboramos três importantes questões a serem enfrentadas:

1- *Planificação em longo prazo*: é importante pelo fato de as centrais nucleares necessitarem de enormes investimentos, um longo período de construção (7 anos) e um longo período de operação (30-40 anos).

2- *Gestão estatal de energia nuclear*: existem duas práticas internacionais neste aspecto. A primeira pressupõe que o governo coordene em conjunto com uma comissão de energia nuclear a gestão de empreendimentos. A segunda, que o governo gestione a indústria nuclear em duas frentes: a segurança nuclear e a indústria;

3- *Reforma da indústria energética nuclear*: percebemos que a maioria das usinas nucleares da China é puramente de centrais elétricas, sendo que a maioria delas em outras partes do mundo pode utilizar outros recursos energéticos para a geração de energia. Logo, ganha força o argumento exposto de o governo chinês favorecer investimentos em “usinas” nucleares nas zonas costeiras, enquanto as “centrais” podem em longo prazo se expandir pelo país.

Nesta exposição, procuramos elucidar a questão do desafio de baixar o custo operacional para a geração de tal forma de energia. Descreveremos agora os projetos encerrados e em andamento na China.

II.4.2 – Construção de centrais: grandes avanços entre 1991 e 2002

O período entre 1991 e 1996 assinalou a capacidade chinesa de desenhar e construir suas próprias centrais nucleares com geradores de 300 e 600 mega-watts. Porém, para chegar a esse nível de desenvolvimento, a indústria nuclear chinesa é marcadamente aberta ao exterior, de forma que as grandes centrais chinesas são formadas por joint-ventures.

A entrada em funcionamento da primeira fase da Central de Qinshan, em 1991, marcou a entrada da China no seleto grupo de países auto-suficientes na produção e construção de usinas nucleares, juntando-se a EUA, Inglaterra, Rússia, França, Canadá e Suécia. A Central de Qinshan, localizada na província de Zhejiang (a leste) proveu a China de tecnologia para desenvolver suas próprias centrais. Foi projeto prioritário dos 8º e 9º Planos

Qüinqüenais e o maior em cooperação entre o Canadá e a China. A usina adotou tecnologia nuclear provada com reatores de água pesada Kandi VI canadenses, com vida útil de cerca de 40 anos.

O segundo grupo de geradores de Qinshan foi posto em operação no mês de janeiro de 2003, gerando eletricidade para toda a rede conectada com centrais hidrelétricas. Sua construção foi iniciada em 1998. Em julho de 2002, foi finalizada a etapa de provimento de material, entrando em provas já no mês de novembro. Entre as obras desse tipo na China, o segundo grupo de geradores de Qinshan foi o que obteve maior rapidez de construção, colocando a central entre as mais modernas do mundo. Vemos que muitos de seus índices de geração de eletricidade têm batido recordes entre as centrais de água pesada no mundo. Seu 3º grupo de geradores será posto em funcionamento em agosto de 2003, completando a central e dispondo para o leste chinês cerca de 10 bilhões de kw/hora, passando a contribuir decisivamente no alívio de escassez de energia elétrica no leste chinês ¹¹⁴.

A segunda central posta em funcionamento foi a de Daiawan, localizada em Malingjiao, província de Guangdong, em 1996, iniciada em 1984, com investimentos da ordem de US\$ 4 bilhões. Trata-se da segunda maior central atômica chinesa, a segunda maior joint-venture em operação na China.

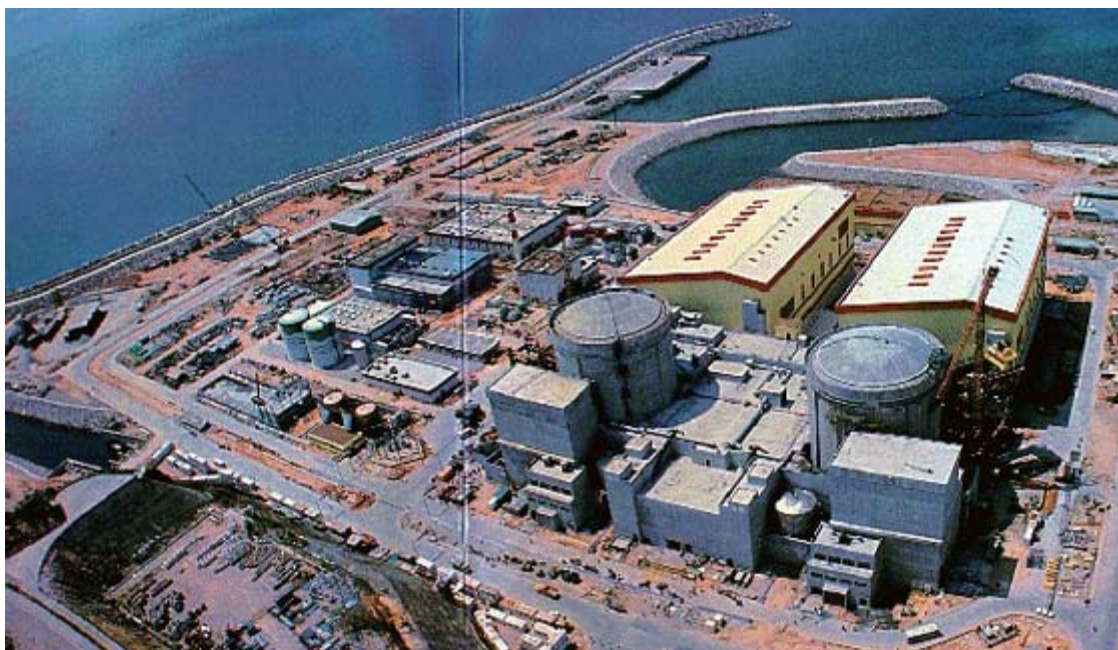
Trata-se de uma central construída entre a *Companhia de Investimentos em Energia Nuclear de Guangdong* e a *Companhia de Investimentos em Energia Nuclear de Hong-Kong*. Foi equipada com dois geradores de energia nuclear de água pressurizada importados da França e da Inglaterra. Atualmente, gera 12,6 bilhões de kw/h de eletricidade: 30% para Guangdong e 70% para Hong-Kong ¹¹⁵.

O terceiro grande investimento da China nesse campo foi a conclusão do primeiro grupo de geradores da Central de Lingao, localizada em cidade homônima, na província de Guangdong. Quando o segundo grupo de geradores for entregue no final de 2003, 10% da energia consumida por Guangdong serão providos pela central – ou seja, 13 bilhões de kw/h.

¹¹⁴ “Entra em operaciones central eletronuclear de Qinshan”. *China Internet Information Center*, 07/01/2003.

¹¹⁵ Jingwen, Zhong: “Realizados nuevos logros em la construcción de proyectos claves”. *Beijing Informa*, 29/08/2000.

IMAGEM 2



Vista aérea da Central Nuclear de Lingao (Fonte: Xinhua)

Trata-se de uma joint-venture chinesa em conjunto com as francesas Frematone ANP, Electricité de France e Alston, juntamente com a Siemens da Alemanha ¹¹⁶. Essa obra teve início em 1997 e foi concluída em março de 2002. O custo total do primeiro grupo de geradores foi de US\$ 4 bilhões.

A última central nuclear em obras, cuja duração é mais longa, teve início em 1992 e se encontra em Lianyungang (nordeste da China): trata-se da Central Nuclear de Tianwan – obra prioritária dos 8º, 9º e 10º Planos Quinquenais.

A Central de Tianwan está sendo construída em parceria com a Rússia que, além de tecnologia, também está construindo obras infra-estruturais em torno da central. A Siemens, da Alemanha, fornece as equipes digitais e a China realiza boa parte das obras de construção e se responsabiliza pela instalação de equipes.

O primeiro grupo de geradores será posto em funcionamento em 2004 e o segundo em 2005. Infelizmente falta-nos maiores informações sobre essa obra.

¹¹⁶ “China’s Lingao nuclear power plant begins commercial operations”. *China Daily*, 07/03/2002.

II.5 – PETRÓLEO NA CHINA: REESTRUTURAÇÃO, PRESENÇA INTERNACIONAL E GRANDE IMPORTADOR

A história do desenvolvimento da indústria petrolífera na China é marcada por dois momentos: o primeiro compreende 1951 a 1993 e, o segundo, de 1993 até nossos dias.

Entre 1951 e 1993, os avanços tecnológicos em exploração e prospecção foram suficientes para colocar o país no quinto posto entre os produtores de petróleo e alcançar sua auto-suficiência. Já 1993, marcou o início da crescente dependência das importações, aliada aos fatores externos agravados pela crise asiática.

O governo central partiu, então (sobretudo após 1978), para a importação de altíssima tecnologia para o setor, fazendo com que fossem otimizadas por completo as descobertas de novos poços, e as conseqüentes explorações e perfurações. Porém, tal política não foi suficiente para reduzir a dependência do exterior: se, por um lado, o país conta com grandiosas e competentes estatais no setor, por outro, o ritmo frenético de crescimento econômico e, conseqüentemente, do nível de vida do povo têm acarretado cada vez maiores quantidades de importações.

Para termos idéia do grau de dependência, em 2001 foram importadas 65 milhões de ton de óleo cru, que chegou a 70 milhões de ton em 2002 e alcançará, se for mantido tal ritmo, 300 milhões de toneladas ¹¹⁷.

Sob o ângulo da reestruturação energética em curso na China, ela ainda não se fez sentir de imediato: não houve alívio na pressão importadora e as grandes obras em andamento somente darão resultados em médio e longo prazo.

Qual a solução encontrada pelo governo para diminuir a dependência de petróleo importado?

Em primeiro lugar, verificamos ter sido necessária, assim como ocorreu no setor ferroviário, uma imensa reestruturação, que passou também por fusões e aquisições entre as estatais petrolíferas. Concomitante, foi necessária uma ampla abertura do setor a capitais estrangeiros, suas equipes e tecnologias, com o objetivo de maximizar a pesquisa, o desenvolvimento e a exploração de novos campos petrolíferos. Por último, foi ativada uma linha agressiva, a partir de grandes estatais, para firmar contratos de cooperação com países periféricos, no sentido de se buscar petróleo no exterior.

¹¹⁷ Wu, Catarina: “Importação de óleo bruto aumenta 15% em 2002”. *Rádio Internacional da China*, 12/02/2003.

O presente capítulo tratará especificamente destes movimentos: reestruturação industrial e organizacional do setor; abertura ao exterior; descoberta de novos campos e política de relações internacionais.

II.5.1 – Reestruturação pós-crise asiática e fusões no setor

Podemos classificar a crise financeira asiática de 1997 como o divisor de águas, tanto no andamento da política econômica chinesa, como no reordenamento da geopolítica que envolve toda a Ásia do Pacífico.

No âmbito da política econômica, ela sugeriu – como descrevemos neste trabalho –, todo um soerguimento do mercado interno a partir de grandiosos projetos em infra-estrutura, como forma de manter os altos índices de crescimento e também conter efeitos inflacionários. Com relação à geopolítica da Ásia do Pacífico, a crise colocou à prova a já incipiente liderança do Japão que, ao hesitar em tomar a dianteira do processo de resistência, deu à China oportunidade de se colocar à frente e anunciar medidas acertadas. A principal delas: a não-desvalorização de sua moeda, mesmo à custa de suas reservas cambiais.

Sob o ângulo da imagem chinesa perante seus vizinhos, tal atitude evitou uma onda de desvalorizações competitivas – que poderia ser um desastre para o país e para o mundo –, garantindo uma grande reputação entre seus vizinhos. A China, portanto, foi a grande vencedora desse processo.

A reestruturação de toda a indústria petrolífera, juntamente com a suspensão das importações de petróleo, foi a primeira resposta chinesa ante a pressão decorrente da crise financeira asiática. Esta atende à necessidade de criação de grandes empresas no setor que busquem internamente investimentos maciços em P&D, colocados para si e para o país entre os gigantes do setor, altamente marcado pela cartelização.

De início, seria interessante enumerar as razões dessa reestruturação.

Em 1997, a produção de petróleo alcançou grandes resultados econômicos na China. O mais significativo deles foi o ingresso de US\$ 4,1 bilhões, entre benefícios e arrecadação tributária ¹¹⁸. Também em decorrência da crise asiática, o preço do petróleo caiu e alguns poços tiveram de ser fechados para reduzir a produção. A venda de derivados na China caiu substancialmente – seus países vizinhos também os ofereciam a baixos preços.

Portanto, de imediato, podemos enumerar algumas razões acerca da necessidade de

¹¹⁸ Wen, Li: “Petróleo: reorganización y desarrollo”. *Beijing Informa*, 03/11/1998.

reestruturação:

- Crise financeira asiática;
- queda dos preços;
- pressão dos países vizinhos; e
- suspensão de importações.

Estavam maduras as condições para a criação de um sistema corporativo que estabelecesse decisões científicas e estratégicas no que diz respeito a todos os processos pelos quais passa a matéria-prima, assim como impulsionasse meios e maneiras para a manutenção de vantagens comparativas e de soerguimento do desenvolvimento do setor.

Em pouco tempo foram criadas a *Corporação Nacional de Petróleo e Gás Natural da China* (CNPC) e a *Corporação Nacional Petroquímica da China*.

O objetivo traçado por ocasião do 9º Plano Quinquenal vislumbrou como meta para tais grupos sua transformação em multinacionais com grande capacidade competitiva no mercado internacional até 2010.

II.5.2 – Características e princípios das corporações

Chegamos à conclusão de que as corporações petrolíferas foram formadas de acordo com três princípios:

1- *Separar as funções do governo, das funções empresariais*: fazendo com que as próprias corporações assumam todos os estágios referentes ao manejo financeiro. As funções governamentais dos dois grupos foram transferidas à Comissão Estatal de Economia e Comércio, entidade supervisora da produção e comércio no país.

2- *Manter as vantagens econômicas e competir de forma ordenada*: a *Corporação Nacional de Petróleo e Gás Natural* dedica-se principalmente à exploração e à extração de petróleo e gás natural, ao mesmo tempo em que tem participação nos negócios petroquímicos. Já a *Corporação Nacional Petroquímica da China* dedica-se especialmente ao desenvolvimento da indústria petroquímica e secundariamente à exploração e desenvolvimento de recursos em gás e petróleo.

3- *Combinar a produção e o comércio interno e externo*: leia-se controlar a produção de acordo com os interesses chineses, mapear mercados externos e firmar parcerias com países estrangeiros.

Vale a pena comentarmos que as fusões e aquisições no setor prescrevem antes de

tudo que tais empresas têm de se basear nas forças do mercado, usar o capital como vínculo para terem condições de se converter em grupos industriais com operações trans-regionais, multinacionais, interempresariais e de diversos tipos de propriedades orientadas, sobretudo em seus papéis no desenvolvimento local e nacional e de cumprir tarefas agressivas no mercado internacional.

Sobre essas duas empresas, sabemos que atualmente controlam cerca de 70% das reservas de petróleo e gás natural da China. Em 2001, eram capazes de refinar 200 milhões de ton de óleo cru ao ano, ou 61% da capacidade nacional; seus ativos ultrapassam a casa de US\$ 80 bilhões e suas vendas anuais em 2002 superaram a marca de US\$ 40 bilhões ¹¹⁹.

Já a *Corporação Nacional de Petróleo e Gás Natural* se encontra entre as 50 maiores empresas do mundo, e entre as 10 que mais possuem reservas e produzem petróleo e gás natural.

Acompanhando essa “onda”, o governo central passou a incentivar fusões e aquisições, no sentido de dar maior agilidade e musculatura ao setor. Citaremos a seguir os casos de maior destaque, devido aos valores e às empresas envolvidas.

Em 1998, a *Corporação Nacional Petroquímica da China* obteve US\$ 25 bilhões em vendas, com aumento verificado de 9,6% em relação a 1997, e alcançou a cifra de US\$ 5 bilhões em arrecadação tributária. Houve, ainda em 1998, outro recorde: na produção de bens econômicos e índices tecnológicos ao processar 124,3 milhões de ton de óleo cru, com aumento de 6% em relação ao ano anterior. Produziu também 69,05 milhões de ton de gasolina, diesel, querosene e lubrificantes, com um aumento de 5,39%; 2,75 milhões de ton de acetileno, com aumento de 12% e 6,1 milhões de ton de uréia, com um aumento de 4,87% ¹²⁰.

A empresa assim se colocou em condições, tanto operacionais quanto financeiras, de partir para aquisições. Abaixo segue a lista:

- Em 1998, a Corporação fundiu a Corporação Petroquímica Yangzi e a Corporação Petroquímica Jinling com a fábrica de fibras químicas Yizheng e a Companhia Petroquímica de Jiangzu, criando uma subsidiária de nome *Grupo Petroquímico Donglian*, com ativos totais de US\$ 5,5 bilhões.

- Em 1999, a Companhia Petroquímica Qili, subsidiária da *Corporação Nacional Petroquímica da China*, absorveu duas empresas da cidade de Zibu, com ativos que chegam a US\$ 500 milhões.

¹¹⁹ Yunmei, Wu: “Petróleo chinês quadruplica ativos em 3 anos”. *Rádio Internacional da China*, 15/07/2002.

- A 19 de dezembro de 1999, ocorreu a fusão da Corporação de Fibras Químicas Yizheng com a Corporação Petroquímica Yangzi e o Consórcio Petrolífero da Província de Jiangsu, gerando o *Grupo Petroquímico Oriental da China* – organização subordinada diretamente ao Conselho de Estado.

Anteriormente tais companhias encontravam-se subordinadas a diferentes departamentos administrativos, tornando difíceis a cooperação e a coordenação. Tais fusões cumpriram papel de vanguarda na orientação e desenvolvimento econômico local da província de Jiangsu ¹²¹.

II.5.3 – Potencial de desenvolvimento, grandes descobertas e muito a ser feito

No início da República Popular, a produção de petróleo na China era muito débil. Em 1949, o volume de produção foi somente de 120 mil ton. Depois do descobrimento dos campos de Karamay e de Daqing, nos anos 1950, as reservas e a produção aumentaram enormemente. O país, em 1965, conquistou a auto-suficiência ao produzir 11,3 milhões de ton de óleo cru. Ainda nos anos 1960, foram descobertos os campos petrolíferos de Dagang e Liaohoe, propiciando um novo impulso à produção petrolífera, pois, em 1971, com o recorde de 39,4 milhões de ton, a China passou a ser exportadora. Em 1978, já era a 7^a produtora mundial, com 104,05 milhões de ton, e, em 1994, passou ao 5^o posto, com 147 milhões de ton. Em 2002, produziu cerca de 190 milhões de ton de óleo cru.

Todavia, com toda a capacidade de produção existente na China hoje, o país – devido a seu frenético crescimento econômico –, é um grande importador mundial do produto e as reservas potenciais não satisfazem de imediato sua crescente demanda.

A China tem um grande potencial a desenvolver na indústria petrolífera. A chave para isso reside na otimização da exploração dos campos no leste do país, que correspondem a 52% de suas reservas petrolíferas. Em 2001, as reservas ocidentais da China produziram cerca de 30 milhões de toneladas, número que pode chegar a 60 milhões em 2010 ¹²².

O seu mais conhecido campo petrolífero – protagonista de diversas campanhas de massas no período maoísta – é Daqing, localizado no oeste do país. Em mais de 30 anos de

¹²⁰ “Corporación Petroquímica aumenta sus beneficios”. *Beijing Informa*, 17/03/1999.

¹²¹ “Forman grupo petroquímico piloto”. *Beijing Informa*, 27/12/1999.

¹²² Zuqin, Gui: “China localiza mais um grande campo petrolífero no deserto”. *Rádio Internacional da China*. 14/06/2002.

exploração, 60% de suas reservas já haviam sido explorados, sendo que nos últimos anos, em sua última fase de extração, já havia grande quantidade de água misturada ao óleo. A partir de então, técnicos e cientistas chineses desenvolveram um procedimento com a finalidade de estabilizar a produção e controlar o conteúdo de água. Como resultado, entre 1991 e 1995, 6,1 milhões de ton de excedentes foram extraídas além do Plano, qualificando Daqing como o campo recordista em tempo de operações. Essa tecnologia foi aplicada recentemente nos campos localizados no Mar de Bohai, que correspondem a 42% do petróleo extraído da China até 2002.

Além desses campos do oeste, ressaltamos que nos últimos 25 anos a exploração dos recursos marítimos alcançou nível internacional, com equipes modernas e capazes de atuar sob quaisquer profundidade e condições climáticas.

Atualmente, a China conta com 12 campos marítimos que produziram, em 2002, 18 milhões de ton de óleo cru, e as reservas comprovadas correspondem a 21% de seus depósitos de petróleo, estabelecendo um grande potencial de crescimento futuro.

Abaixo, as últimas descobertas petrolíferas na China:

- Bacia do Tarim (região autônoma de Xinjiang): possui reservas potenciais de 10,7 bilhões de ton de petróleo; sua produção total em 2002 alcançou 5,05 milhões de ton de óleo cru; somente para esse campo foram remetidos cerca de US\$ 4 bilhões, destinados a todos os setores — desde pesquisa até prospecção.

- Jazida petrolífera de Shengli (nordeste da China): segunda maior do país com produção verificada em 2002 de 26 milhões de ton de óleo cru.

- Jazida petrolífera marinha de Penglai (Mar de Bohai): trata-se da segunda maior do país. As obras para futura exploração estão em sua 2ª fase e sua produção diária está prevista para 150 mil barril/dia.

- Campo petrolífero de Lu Liang (região autônoma de Xinjiang): localizada em junho de 2000, produziu em 2002 cerca de 3 mil ton, simbolizando o nascimento de mais um campo petrolífero no deserto do Tarim. Poderá produzir até 2005 cerca de 1 milhão de toneladas anuais.

- Campo petrolífero Panyu 4 (mar da China Oriental): descoberto em 1998, sua exploração experimental em 2001 rendeu diariamente 1.102 ton de óleo cru.

Para termos uma idéia da contradição entre a produção e a capacidade a ser explorada, em pesquisa recente (2000), foi demonstrado que as reservas verificadas podem corresponder

somente a 18,6% das reservas potenciais do país ¹²³.

Na questão das reservas potenciais e estratégias para otimização e exploração, observamos a sinalização correta do governo em ampliar a abertura do setor ao exterior. No entanto, parece-nos legítimo propor, frente às freqüentes descobertas no oeste do país, que a China desdobre esforços no sentido de manter estável sua produção da bacia continental do leste do país, ao mesmo tempo em que amplie a exploração dos campos ocidentais. Essa combinação satisfaria sua crescente demanda petrolífera e contemplaria o oeste com alta tecnologia, possibilitando crescimento econômico acelerado e diminuição de suas diferenças leste-oeste.

II.5.4 – Abertura do setor ao exterior

Há muito tempo na China, e as pesquisas têm demonstrado isso. Fala-se das chamadas reservas potenciais. Pois bem, um dos problemas para se pôr em prática um audacioso programa de exploração total das mesmas passa pela capacidade de o país dispor de capital para tais empreendimentos e também pela capacidade tecnológica de explorar campos e jazidas.

Por mais que a China esteja em franco desenvolvimento, não é demais mencionarmos que se encontra ainda atrasada em muitas tecnologias em relação ao centro do sistema.

Após o início da política de reforma e abertura ao exterior, as plataformas marítimas já estavam de certo modo abertas aos investimentos estrangeiros. Porém, a tecnologia e o capital estrangeiros seriam de grande valia para os campos e jazidas continentais, e essa autorização foi concedida em 1992, a partir de modificações no “*Regulamento da República Popular da China sobre a Exploração de Recursos Petrolíferos em Cooperação com Empresas Estrangeiras*”, promulgado a 30 de janeiro de 1982.

O princípio estabelecido pelo governo chinês para a concessão e parcerias no setor era de *igualdade e mútuo benefício*, que consistia basicamente em assegurar das empresas participantes a transferência completa da mais alta tecnologia do setor e venda do produto basicamente para o mercado interno.

A partir de 1993, contratos de concessões de risco para exploração e pesquisa passaram a ser firmados com duração de 30 anos. A partir de então, com a finalidade de concretizar as operações, as companhias estrangeiras organizaram firmas locais, com a

¹²³ “Petrol stations under close watch”. *China Daily. Business & Trade*, 19/05/2002.

participação ou não de estatais.

Como resultado imediato, no final de 1993 mais de 100 concessões já haviam sido conferidas a 55 das principais empresas do setor (Shell, Esso, Amoco, Texaco, entre outras), originárias de 15 países.

Em seguida, paralelamente ao extraordinário aumento da demanda, o governo decidiu agilizar a licitação de outros quatro blocos – em que dividiu as imensas reservas do deserto de Tarim –, como também levou suas promissoras jazidas das províncias de Shandong e Heilongjiang, fronteiriças com a Rússia, a leilão internacional. A primeira rodada de licitações da Bacia do Tarim foi vencida pelo consórcio formado pela Elf (francesa), Agip (italiana), Texaco (americana) e a japonesa Japan Petroleum.

Num segundo passo, ampliou a abertura da plataforma submarina do Mar da China Oriental, abrindo concorrência para 18 blocos distintos – vencida por 14 grandes companhias estrangeiras; entre elas, Esso, Texaco, Chevron, Shell, Phillips-Arco.

Já a ousadia chinesa e a “febre” por petróleo levou à realização, ainda em 1994, da primeira licitação fora do país, no Centro do Petróleo de Houston, quando foram oferecidos 13 blocos, situados em três campos diferentes, na embocadura do Rio das Pérolas e no Mar Meridional ¹²⁴.

Em 1995, as companhias estrangeiras investiram na China US\$ 200 milhões e, em 1996, esta se uniu àquelas para a perfuração de 363 poços marinhos, onde se verificou a existência potencial de 1,2 bilhão de ton de óleo cru.

II.5.5 – Maior regulamentação e maior abertura

Podemos entender o termo *maior regulamentação* de outra forma, ou seja, políticas tributárias e fiscais que incentivem investidores estrangeiros e as províncias do oeste, pois uma política voltada ao desenvolvimento ocidental e conseqüente desenvolvimento passa por uma política que privilegie o desenvolvimento de tais regiões.

É importante viajarmos de volta ao Brasil e lembrarmos um pouco dos seguidos “arrochos fiscais” que vitimam diretamente a produção e os trabalhadores; a municipalização e a transferência para os estados de inúmeras responsabilidades da União, sem o devido repasse financeiro, gerando a “guerra fiscal” entre eles. O Estado brasileiro é cada vez “mais

¹²⁴ Oliveira, Carlos Tavares de: *Estados Unidos e China: O desafio econômico*. Aduaneiras, p. 140-142. 1993.

mínimo” para o povo e a produção nacional e cada vez “mais máximo” para os rentistas e organismos internacionais.

Tudo isso contribuiu para que em 10 anos nosso pacto federativo fosse seriamente comprometido e o país, ao invés de trilhar o caminho do desenvolvimento – via planos centrais e regionais – acabasse caindo num abismo que, como pré-requisito para a saída, exige coragem e seriedade de lideranças políticas compromissadas com os interesses nacionais e a honestidade e independência de nossa intelectualidade.

Mas, voltemos à China: em fins da década de 90, mais precisamente em meados do ano 2000, o governo chinês anunciou a redução de impostos às empresas petrolíferas com a finalidade de atrair mais investimentos estrangeiros ao setor e promover o desenvolvimento do oeste como pré-requisito para a formação de um mercado interno de grande porte e para resistir no futuro às constantes instabilidades internacionais.

Tais disposições buscam isentar de impostos campos petrolíferos que tenham produção anual inferior a 1 milhão de ton de óleo cru e campos gasíferos com produção anual inferior 2 bilhões de m³ de gás.

As regiões ocidentais autônomas de Xinjiang e do Tibet e a província de Qinghai foram as que mais se beneficiaram com essa política. Anteriormente, as empresas nacionais ou estrangeiras que atuavam em campos nessas regiões remetiam ao Estado 6,4% de sua produção ¹²⁵.

Os campos petrolíferos de outras províncias tiveram isenção tributária média de 42% em relação às disposições fiscais anteriores. O imposto máximo de 12% da produção é somente aplicado em campos fronteiriços e com uma produção média anual de 4 milhões de ton de óleo cru.

Outro ponto interessante das novas disposições tributárias se encontra no fato de a taxa sobre a produção ser menor quanto mais distantes e longínquos forem os campos.

Como resultado dessa política, podemos verificar o grande desenvolvimento por que passa regiões ocidentais como Xinjiang e o Tibet.

A última notícia de que dispomos sobre as parcerias estrangeiras em negócios petroquímicos na China trata da construção do maior pólo petroquímico na Ásia: localizado na cidade de Huizhou, na província de Guangdong, teve, em 2002, o início das obras previstas para terminar no ano de 2005. Trata-se de um projeto da Shell, e se constitui na maior joint-

¹²⁵ “Reducen regalías petroleras del Estado”. *Beijing Inbforma*, 12/09/2000.

venture sino-britânica-holandesa, com gastos previstos de US\$ 12,5 bilhões.

Após o término da obra em 2005, sua produção anual de etileno chegará a 800 mil ton e a de produtos e subprodutos petroquímicos a 2,3 mil ton. Segundo o previsto, a renda anual chegará a US\$ 1,7 bilhão.

II.5.6 – Petróleo e estreitamento de relações com a periferia

Até aqui procuramos deixar claro que existe uma política dirigida pelo governo chinês no sentido de baixar a crescente dependência das importações de petróleo, além de promover políticas que buscam maior abertura do setor ao exterior, ao mesmo tempo reestrutura a indústria petrolífera com a estratégia de num primeiro plano romper entraves burocráticos e assim viabilizar toda a cadeia produtiva para a otimização de pesquisa, desenvolvimento, extração, agregação de valor e distribuição. Num segundo plano, prepara as estatais para a saída ao exterior em busca de parcerias que tragam petróleo de além-fronteiras.

A China, em 2002, tinha 126 contratos e acordos com empresas de 18 países que implicavam no uso direto por parte da China de US\$ 8 bilhões.

No campo do mercado de importações e participação na exploração petrolífera com o exterior, ela tem aplicado medidas com a intenção de reduzir perdas ao máximo possível, a partir da diversificação das importações na base de parcerias estratégicas com países do Oriente Médio, Rússia, Cazaquistão, Turcomenistão, Venezuela, Peru, Tailândia, Sudão, entre outros.

Alguns exemplos de parcerias:

O primeiro é o estreitamento de relações com países, como o Iraque, com intercâmbios comerciais que partem da contrapartida para os chineses de preços vantajosos no barril de petróleo, que chegam em alguns casos a 20% de desconto. Por outro lado, a China tem participação intensa na modernização ferroviária do Iraque: exportando locomotivas e peças e mantendo técnicos chineses na construção de estradas.

Mais um exemplo é a crescente relação da China com a Venezuela: esta, grande produtora e exportadora de petróleo; aquela, grande dependente de importações do produto e grande consumidora de fertilizantes químicos. Os dois países dispõem de total capacidade de se complementarem comercialmente.

O primeiro acordo foi fechado em 1996 para a compra, por parte da China, de 300 mil

ton de olemulsão, produto derivado do petróleo utilizado para geração de energia elétrica. Este começo de um trajeto comum tem andamento em 1999 com o início de estudos para a viabilização do uso de petróleo nas termelétricas chinesas. Num outro plano, os dois países, desde 2000, estão construindo uma usina mista em território venezuelano para a produção de fertilizantes e, desde 2002, técnicos venezuelanos atuam na China, enquanto chineses recebem treinamento intensivo na Venezuela.

Durante a greve do setor petrolífero contra o governo de Chávez presenciou-se a atuação de chineses, “cobrindo” a vaga dos grevistas antigovernamentais.

A China marca sua participação também em solo africano, através de grande número de seus técnicos em países como Sudão, que, graças à ajuda chinesa, tem percebido crescentes aumentos em sua produção petrolífera. Acordos sem maiores detalhes disponíveis estão em fase de finalização de projeto com a Líbia, onde quotas de petróleo para a China são garantidas em troca da participação chinesa em projetos infra-estruturais de instalação de estradas e ferrovias no deserto.

Por fim, vale registrarmos que a *Corporação Nacional de Petróleo e Gás Natural*, a partir de parcerias firmadas no exterior, obteve, em 2002, lucro líquido no valor de US\$ 1,7 bilhão, com aumento verificado de 40% em relação ao ano anterior. Atualmente, 170 equipes da Corporação trabalham no exterior ¹²⁶.

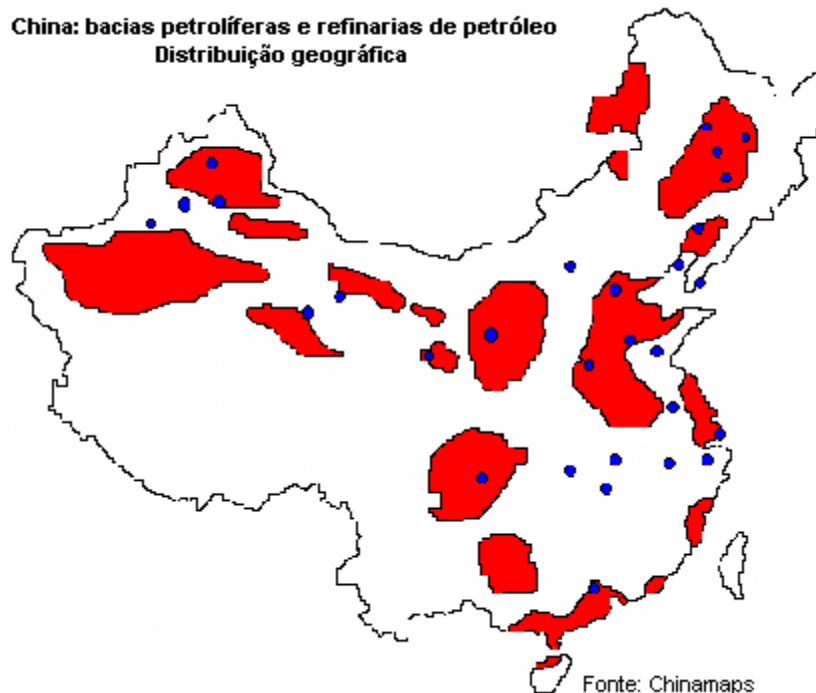
Para encerrar o presente capítulo, gostaríamos – achamos oportuno – de demonstrar a partir do mapa (na página seguinte) a relação entre bacias petrolíferas e refinarias de petróleo.

Fica claro que as maiores reservas existentes na China se encontram a oeste; porém, a partir da disposição da maior parte das refinarias no centro-leste (devido à proximidade do mercado consumidor e das melhores vias de transporte). Por fim, fica latente que a China tem grandioso potencial de desenvolvimento do oeste e o petróleo pode ser um alentador desse desenvolvimento.

¹²⁶ Shizong, Gao: “Estatual chinesa de petróleo fatura 1,7 bilhões em 2002”. *Rádio Internacional da China*,

MAPA 11

24/01/2003.



II.6 – GÁS NATURAL: QUESTÃO ECOLÓGICA, REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A evolução da sociedade humana é inerente à transformação das estruturas sociais e econômicas que, por sua vez, engendra mudanças qualitativas a partir da transformação das forças produtivas.

Para tanto, a questão energética é central – todos sabemos. Isso tem ganhado destaque tanto pela “previsão” do final das reservas de petróleo quanto pelas pressões exercidas pelo mesmo sobre o planeta Terra. Nesse contexto, a alternativa do gás natural ganha espaço. Porque não somente se trata de uma questão de reestruturação energética, mas também de todo um processo econômico que inclui operações de transporte, construção de gasodutos, formação de mercados e de geopolítica (vide a ocupação militar norte-americana no Afeganistão), e que pode movimentar nas próximas décadas algumas centenas de bilhões de dólares. Nada mal para um sistema que precisa se reproduzir com velocidade.

A China não está fora desta problemática. Muito pelo contrário.

Porém, antes de analisarmos o caso específico chinês, convém passarmos vista nas projeções internacionais para a produção e o consumo, que nos permitirá fazer uma leitura preliminar da geografia da produção e consumo de gás natural no mundo.

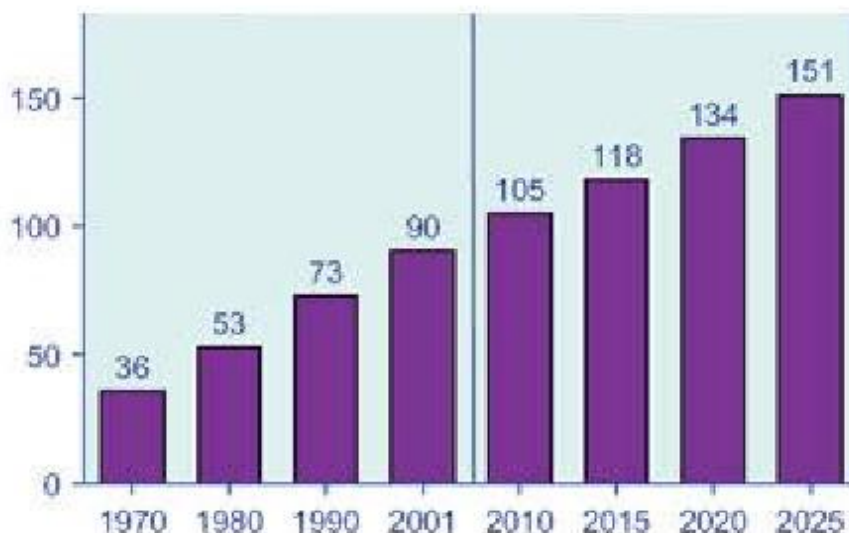
II.6.1 – A fonte de energia primária que mais cresce sua utilização no mundo

A utilização do gás natural como fonte primária de energia é a que mais cresce no mundo atual. O quadro abaixo que mede as expectativas de consumo entre 2001 e 2025 é elucidativo: em 2025 se consumirá 70% mais gás natural do que em 2001, o crescimento anual desse tipo de energético será de 2,2%, enquanto o consumo de petróleo crescerá 1,9% e de carvão 1,7%. A porcentagem de utilização de gás natural no escopo que inclui outras fontes de energia terá aumento de 23% (2001) para 25% em 2005 ¹²⁷.

GRÁFICO 3

¹²⁷ “Internatiuonal Energy Outlook 2004”. www.eia.doe.gov/oiaf/ieo/nat_gas.html

Consumo de gás natural no mundo: história e projeções (1970-2025) em trilhões de metros cúbicos



Fonte: International Energy Outlook 2004

Segundo o estudo feito pela *International Energy Outlook 2004*, cuja tabela de projeção de consumo acima exposta é ilustrativa, entre 2001 e 2025 a utilização de gás natural no mundo crescerá 2,5% ao ano nos países do centro do sistema, com destaque ao consumo previsto na América do Norte. A periferia do sistema excederá a produção em detrimento do consumo em 16,3 trilhões de m³ em 2025; já nas repúblicas da antiga URSS a produção excederá o consumo em 11,7 trilhões de m³ no mesmo ano.

O Oriente Médio saltará dos 8,3 trilhões de m³ produzidos em 2001, para 46,8 trilhões de m³ em 2025, e os países industrializados terão tímido crescimento de produção: de 39,3 trilhões de m³ para 46,8 trilhões de m³ em 2025.

A relação entre produção e consumo no centro do sistema indica que em 2025, 30% do gás natural consumido por tais países serão importados.

II.6.2 – A problemática da utilização do carvão na China

A opção pelo gás natural na China obedece a demandas diversas, entre elas: a crescente importação de petróleo; as altas despesas da implantação de usinas nucleares; o

custo social e ecológico da implantação de grandes projetos hidrelétricos como Três Gargantas; e também os índices de emissão de poluentes pela larga utilização do carvão mineral no país.

A utilização do carvão mineral na China tem razões históricas e políticas de preço controladas e geridas pelo governo chinês, fazendo o preço da tonelada do minério manter-se extremamente baixo em comparação com outras fontes. O preço da ton de carvão do norte do país é de US\$ 10 que, com os acréscimos estimados para o transporte ao sul, chega a US\$ 35¹²⁸.

Facilmente percebermos que o carvão é o responsável pelos problemas ecológicos verificados na China: estudo feito pelo Banco Mundial estima cerca de 400 mil mortes por ano devido à má qualidade do ar e US\$ 54 bilhões anuais de prejuízos na agricultura e desgaste das infra-estruturas¹²⁹.

Atualmente, somente 2,1% do consumo energético da China provêm do gás natural e, nos últimos anos, segundo várias pesquisas, as reservas potenciais no oeste chinês poderão chegar a 38 trilhões de m³, dando perspectivas, assim, de um aumento que permita em 2020 que 10% da energia chinesa possam ser providos por gás natural – o que, sob um ponto de vista ecológico, aliviaria bastante as chuvas ácidas que prejudicam terras para o plantio e deixam a vida insuportável nas cidades.

A cada 10 bilhões de m³ de gás natural utilizado, aumenta-se em 1% o índice de uso do gás no conjunto energético da China; por outro lado, são reduzidas em 200 mil ton as emissões anuais de bióxido de enxofre, óxido nitroso e gás carbônico. E mais: as emissões de dióxido de carbono a partir do gás natural são 50% menores em comparação com o carvão e a poluição produzida corresponde a 1/4 em relação ao petróleo e 1/800 ao carvão. Das 10 cidades mais poluídas do mundo, 7 estão localizadas na China¹³⁰.

Os elementos para a opção por energias limpas são dados a partir do conhecimento dos prejuízos causados pelo carvão (como demonstramos acima), mas ao estudar o gás natural e sua utilização na China, devemos atentar para as múltiplas determinações que incorrem a partir da utilização da mesma. Ou seja, a utilização de gás natural como fonte primária de energia na China é apenas parte de um todo que envolve, além da questão ecológica, uma

¹²⁸ Logan, Jeffrey & Dongkun, Luo: *Natural Gas and China`s Environment*. University of Petroleum – Beijing. p. 4. 1999.

¹²⁹ “Clear Water, Blue Skies: China`s Environment in the New Century”. *World Bank Publications*. p. 2, 1999.

¹³⁰ “Strategies for Natural Gás”. Link. In: *China Internet Information Center*.

ampla reestruturação produtiva em unidades industriais inteiras, mudança na cultura energética, queda na utilização de carvão e mobilização de recursos para a transferência desse fósfil de reservas localizadas no oeste do país para os mercados consumidores litorâneos.

A oportunidade de investimentos deve seguir o ritmo de descobrimento de novas bacias gasíferas que incide em outras questões levantadas no parágrafo acima. No caso chinês, a descoberta de novas bacias está viabilizando a opção pelo gás natural.

II.6.3 – Últimas descobertas viabilizam opção

Apesar de a partir da década de 1950 o gás natural já ser utilizado na China para a eletrificação das indústrias químicas situadas em Sichuan, a “corrida” para a exploração em larga escala na China é muito recente. Inclusive o desenvolvimento de projetos para construção de gasodutos que, anteriormente, estavam limitados à área de Chongqing (onde se encontravam até então as maiores reservas chinesas) – somente sendo retomado com a descoberta de novos campos situados em Xinjiang e na Mongólia Interior.

Abaixo, seguem os maiores campos descobertos:

Na Bacia Tarim (noroeste da China), foi descoberto em julho de 2001 um campo que se convencionou chamar de El Kara II, ocupando 47 km², que se converterá no maior provedor de gás do projeto de construção do gasoduto. O total de suas reservas pode chegar a 30 trilhões de m³. Deixamos claro que nos últimos 12 anos, 12 campos de gás foram descobertos na Bacia do Tarim.

Na Mongólia Interior, em junho de 2002, foi descoberta a maior reserva de gás natural fora da Bacia do Tarim – suas reservas verificadas giram em torno de 600 bilhões de m³. Ela poderá proporcionar energia suficiente para abastecer Pequim, Tanquim e as províncias e cidades das regiões norte, centro e leste do país.

Outras fontes de gás são os campos descobertos no mar da China Oriental – 20 deles nos últimos 10 anos. No final de 2002, suas reservas potenciais alcançaram 200 bilhões de m³.

II.6.4 – Falando rapidamente sobre o fator controle de preços do produto na China

A aceleração do processo de construção de uma economia de mercado coloca para o governo chinês o desafio de buscar a eficiência energética, vital para a maximização da

economia do país como um todo. Para tanto, no caso do gás natural, fonte de energia cuja utilização em grande escala foi recém-instituída, reformas no sentido de criar um mercado consumidor e políticas de investimento são necessárias. E o 10º Plano Quinquenal, ao aprovar a construção de gasodutos como o oeste-leste, e os entendimentos com o governo russo para a construção de um gasoduto ligando os dois países (com origem na Rússia) demonstram a mudança de atitude do governo chinês com relação a essa fonte primária de energia, da qual – como descrevemos anteriormente – a demanda vem crescendo em todo o mundo.

Um dos fatores a levarmos em consideração é a questão dos preços. O cuidado para esta a análise é devido, pois grande parte dos estudos voltados para a questão na China é encomendada por agências estrangeiras que, sem preconceito de nossa parte, acabam por – na visão corporativa dos mesmos –, colocar em relevo a participação do Estado como regulador dos preços, redundando em baixíssimos preços para a indústria e os camponeses. A questão é que a China, com sua entrada na OMC, comprometeu-se em deixar o mercado regular os preços do gás no país; porém, no estágio em que nela se encontra a utilização do gás natural, é indispensável a manutenção de baixos preços para a formação de um mercado consumidor do mesmo.

Segundo estudo realizado entre a Agência Norte-Americana de Meio-Ambiente e a Universidade do Petróleo de Pequim intitulado de *Expanding Natural Gas Use in China*, o baixo preço do gás natural na China tem sido um sério obstáculo para sua expansão. Não acreditamos ser proibitivo, num primeiro momento, pois se relacionarmos outras determinações – como a imensa reserva de mercado no setor elétrico e as reservas descobertas no país –, chegaremos à conclusão de que o gás natural, como mercado potencial na China, tem alta liquidez no futuro e que o baixo preço de imediato é fator positivo para a fomentação de um mercado consumidor. E mais: a demanda futura por gás na China acabará equilibrando os preços no país em relação ao restante do mundo.

II.6.5 – Gasoduto oeste-leste: segunda maior obra em andamento da China

Após 5 anos de estudos, ficou pronto o projeto, que consiste num grande gasoduto para ligar os ricos campos de Xinjiang a Xangai, num trajeto de 4.221 km que atravessaria os

rio Huang-ho por três vezes e as montanhas de Luliang, Taiye e Taihang. Abaixo segue mapa com a descrição do trajeto desse gasoduto:

MAPA 12



FONTE: Environmental Resources Management (ERM)

Esse é o maior projeto de gasoduto – que começou a ser construído em 2002 terminará em 2005 –, depois de Três Gargantas, em todos os sentidos, desde a fundação da República Popular.

A obra tem dois movimentos contínuos: a ligação do gasoduto entre as cidades de Lunnan (Xinjiang) e Jingbian (Shaanxi), e a ligação da cidade de Xangai e a já referida cidade de Jingbian (Shaanxi). Compreende a prospecção e a exploração dos recursos de gás, a construção de gasodutos, além de todos os aspectos relacionados com a utilização industrial do combustível. A primeira vantagem econômica está no preço do m³ de gás natural

importado: US\$ 0,20 – enquanto para o consumo interno o gás natural de Tarim terá um custo de US\$ 0,15. Esse preço, por ser aceitável para os consumidores, permite garantir benefícios de 12% para o projeto, e outros 12% para impostos em transporte. Segundo estimativas, os lucros surgirão quando o volume de gás transportado chegar a 8,4 bilhões de m³ – previsto para 2006 ¹³¹.

O custo avaliado para o projeto é de US\$ 22 bilhões, com a perspectiva de que sejam empregados milhões de toneladas de aço laminado. Dada a incapacidade tecnológica do país para produção de tubos de aço, imagens sísmicas de 4 dimensões, processamento de dados, entre outras técnicas que possam baraterar o custo do gás para consumo, capital e tecnologia estrangeiros são necessários. Para isso, tornou-se sem efeito a antiga norma que não permitia a nenhuma empresa estrangeira participar de todos os níveis de um projeto da ordem desse gasoduto. Para tanto, foi firmado um acordo para a constituição da maior joint-venture da história do processo de reforma e abertura ¹³². Isso ocorreu em julho de 2002, com 55% de capital chinês (Sinopec, PetroChina e Hong-Kong China Gás) e 45% estrangeiro, representado pela Rússia's Gasprom (15%), a anglo-holandesa Royal/Dutch Shell (15%) e a ExxonMobil (15%). Os lucros são aguardados para 2006.

Acerca das perspectivas de mercado, esperamos que o projeto acelere o reajuste da estrutura econômica, da produção e da tecnologia das indústrias relacionadas. Até então, várias cidades litorâneas e do entorno do delta do rio Yang-tsé firmaram cartas e contratos com a finalidade de concretizar projetos de engenharia para obras públicas e de renovação energética de suas indústrias.

Segundo cálculos, para cada m³ de gás é preciso investir de 1 a 2 dólares em obras de engenharia. O projeto visa transportar 12 bilhões de m³, sendo 10 bilhões para o delta do rio Yang-tsé, implicando para isso a necessidade de investir cerca de US\$ 10 bilhões em elementos de construção nos mercados consumidores da matéria-prima.

Tais investimentos serão executados sob provimento das próprias províncias beneficiadas com o gasoduto e, para isso, foram implantados departamentos provinciais que gerenciarão a utilização de gás e seus respectivos preços, além de créditos bancários e investimentos estrangeiros diretos ¹³³.

¹³¹ “Gás natural runs over 4,000 across China”. *People's Daily*, 04/07/2002.

¹³² “Foreign giants take gas pipeline stake”. *China Daily*, 02/07/2002.

¹³³ “Chinese experts call for oil, gas strategy”. *Xinhua News*, 29/05/2002.

A estabilidade do mercado depende também da velocidade em que será feita a reestruturação energética das caldeiras industriais abastecidas por carvão e petróleo, tendo em vista que 50% do gás natural utilizado na China têm como finalidade prover energia elétrica.

II.6.6 – Rápidas considerações sobre a questão regional e o gasoduto oeste-leste

Mas é importante abriremos parêntese para a discussão (mais uma vez) da relação entre questão regional e desenvolvimento econômico, pois descrever o projeto nomeado de gasoduto oeste-leste como um fim em si mesmo é mero exercício de leitura de projeto e não obedece a uma análise mais radical que envolva o Estado – e não somente o mercado – como elemento que provê políticas que contemplem a relação entre eficiência e equidade.

A disparidade entre o desenvolvimento costeiro e interiorano na China é grande. Inúmeras fontes científicas, e mesmo nossa visita à China, corroboram essa constatação. Mas se analisarmos a China como um conjunto, chegaremos necessariamente à conclusão de que o oeste do país reúne condições objetivas, a partir das imensas reservas de recursos fósseis e hidrelétricos, na medida em que recursos acumulados e ociosos no litoral chinês forem sendo transferidos para sua parte oeste que, por sua vez, pode sustentar o esforço desenvolvimentista a partir da transferência de energia.

Ora, esse projeto é parte desse todo que envolve especificamente complementaridade econômica entre leste e oeste da China e, por outro, repetimos, a idéia de formação de uma economia continental nas próximas décadas. Logo, a questão de custos operacionais para a construção de um longo gasoduto aliada a problemas de geografia, como a distância entre reservas de gás e mercado consumidor – apesar de serem elementos que devem ser levados em consideração para qualquer projeto desse tipo – no caso chinês passam a ser convidativos, não proibitivos, ao vermos tal projeto de uma expectativa de maior envergadura.

Trata-se, nesse caso, de uma troca: de custo benefício empresarial para custo benefício social e regional. Enfim, é necessário empreendermos esforços de formulação que contemple mais variantes, ao invés de simplesmente o analisarmos como fenômeno puramente econômico.

Um depoimento importante acerca dos benefícios de tal projeto para o oeste da China, nos foi feito por Mahmut Muhammad, deputado pela Região Autônoma do Xinjiang ao Congresso Nacional do Povo. Abaixo, alguns pontos dessa conversa ¹³⁴:

¹³⁴ Muhammad, Marmut: “Entrevista concedida a Elias Jabbour”. Congresso Nacional do Povo. Pequim.

Elias: Qual a importância política deste projeto para a região autônoma do Xinjiang?

Muhammat: Este projeto tem enorme significância para a manutenção da estabilidade social e política de Xinjiang. O fato de a reserva de gás da bacia do Tarim ser a fonte do gás que abastecerá o leste do país abre grandes perspectivas para acelerar o desenvolvimento econômico não somente do Xinjiang, que terá em seu território quase 1.000 km de extensão do gasoduto, mas também de outras regiões ocidentais da China.

Elias: De forma concreta, como o país ganhará com esse projeto?

Muhammat: Este projeto está em consonância com a linha do Partido e do governo de levar o desenvolvimento econômico para o interior do país. Os investimentos passam de US\$ 20 bilhões e cerca de 2 milhões de toneladas de aço estão sendo consumidas na obra. Insere-se nisto a criação de mais de 1 milhão de empregos diretos e indiretos, indústrias, como metalurgia, de maquinaria, energia elétrica, de materiais para construção, estão trabalhando com capacidade máxima, determinando ao governo a criação de novas unidades produtivas que, por sua vez, demandam mais trabalhadores e cumprem papel de relevância para acelerar o processo de urbanização, além, claro, de dotar a China de tecnologias para esse tipo de empreendimento, algo que não tínhamos condições de fazer há alguns anos atrás. O país ganha com novos empregos gerados, com o desenvolvimento do oeste, com a melhoria da qualidade do ar e na absorção de novas tecnologias. Em matéria de ganhos para as províncias ocidentais, calcula-se que cerca de US\$ 4 bilhões entrarão no orçamento das mesmas com a cobrança de impostos e outros direitos. A demanda por gás natural em Xangai e nas províncias de Jiangsu e Zhejiang é de 10 milhões de pessoas, número que chegará a 34 milhões em 2010 o que significa negócios que movimentarão US\$ 8 bilhões para as indústrias mecânica e de engenharia até o ano de 2010 (...).

Elias: Seria possível especificar mais benefícios para o Xinjiang? Afinal trata-se de uma região com particularidades, como a presença de minorias étnicas e

religiosas, além da pressão internacional no que concerne à legitimidade da presença da China na região.

Muhammat: Eu também contestaria a presença dos Estados Unidos em regiões como o Texas, a Califórnia, mas isto é um problema que deve ser analisado historicamente e não é para isso que estamos aqui. Pois bem, eu não tenho disponível aqui o número de ganhos que teremos com a conclusão do projeto. Mas tenho certeza de que os benefícios fiscais com a exploração do gás do Tarim serão grandes. O governo central está se encarregando de prover benefícios para investidores estrangeiros que se interessarem em investir na região. As taxas de crescimento econômico da região nos últimos 25 anos fizeram nascer um mercado de consumo nada desprezível redundando em contatos diários entre o governo de Xinjiang e corporações estrangeiras. Até agora 4 investidores estrangeiros nos enviaram memorandos para a viabilização de construção de outros gasodutos a partir de Xinjiang.

Elias: Qual a relação existente entre os preços do gás natural liquefeito importado e o gás natural que será comercializado do gasoduto oeste-leste? Sei que existem diferenças...

Muhammat: Sim, você tem razão, as diferenças existem e a construção desse gasoduto beneficiará a China. Os preços do gás natural transportado pelo gasoduto serão 20% menores do que os do importado do Japão. Isto demonstra haver mercado potencial para o gás natural na China. Um dos entraves para a implantação desse energético é a questão da formação do mercado para o mesmo e o preço do gás natural produzido no Xinjiang é convidativo com uma estratégia de implantação deste modelo. Ainda bem que o delta do Yang-tsé está se adiantando nesse processo que é bom para as cidades localizadas no vale, bom como para o país no seu conjunto.

A exposição de Muhammat encerra a satisfação pelo andamento da obra e por seus benefícios para Xinjiang. Remete-nos, mesmo superficialmente, para a análise da questão regional na China e também para os benefícios ao conjunto do país, deixando no real tamanho merecido as questões econométricas.

IMAGEM 3



Operários comemoram conclusão de túnel com gasoduto de 518 m. sob o rio Amarelo (Fonte: Beijing Review)

II.6.7 – Estudo empreendido pela ONU acerca dos impactos do Gasoduto Oeste-Leste

O esforço mais significativo para a compreensão do impacto do gasoduto oeste-leste na vida da população do entorno da obra foi realizado pela ONU e executado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e o Escritório da China. O nome do estudo é *Social*

Impact Assessment Survey of the China West-East Pipeline Project. Ele segue a mesma lógica de outros realizados na China: auferir em que medida grandes ou médios empreendimentos jogam peso na redução da pobreza no oeste do país. Esse trabalho foi realizado entre 16 de abril e 30 de julho de 2002. Foram entrevistadas 10.750 pessoas ao longo dos 3.583 km, em 7 províncias, em que irá passar o gasoduto.

Abaixo segue tabela com o número de cidades, e a população, do chamado entorno da obra, o que nos permitirá ter a magnitude e o alcance do projeto:

TABELA 12:

Províncias, número de cidades e população residente no entorno do Gasoduto oeste-leste

Província	Número de cidades ao longo da obra	População residente no entorno da obra
Xinjiang	8	1.594.502
Gansu	12	3.623.264
Ningxia	5	1.236.043
Shaanxi	4	817.142
Shanxi	9	2.310.008
Henan	13	9.313.888
Anhui	8	8.579.155
<i>TOTAL</i>	<i>59</i>	<i>27.404.004</i>

FONTE: Birô de Estatísticas da República Popular da China (www.stats.gov.cn)

Nossa idéia, aqui, não é fazer nenhuma análise metodológica da pesquisa, mas expor os resultados concretos da mesma, inclusive os efeitos negativos do projeto.

Das pessoas entrevistadas, apesar do baixo nível das informações sobre o projeto, 83% acreditam que sua vida ficará melhor do que antes. Porém, 37% não concordam com os termos dos acordos compensatórios, que prevêm em muitos casos migrações internas dessas populações.

Outro benefício notado pela pesquisa é a inerente a instalações ao longo do gasoduto de fibras óticas para ligação telefônica. Sabemos, e o percebemos pessoalmente, ser muito mais fácil fazer uma ligação da China para o exterior do que da China (Xangai e Pequim) para regiões não-remotas. Não somente isso, há a questão da proliferação da utilização da internet

pelo país que cada vez mais toma decisões e necessita repassar informações com o máximo de urgência para mais de 9 milhões de km².

Com essa observação do relatório da ONU, remetemos à questão, já levantada aqui, da formação de uma economia continental interligada por ferrovias, rodovias e linhas transmissoras de energia e informação.

Os efeitos positivos mais citados pelos entrevistados se relacionam diretamente a aquecimento da vida local, oportunidades de trabalho e utilização do gás natural como fonte de energia. Reclamavam em 91% da falta de informações acerca do projeto.

Voltemos às compensações. A maioria dos entrevistados na zona urbana prefere uma nova casa a dinheiro; já em cinco das sete províncias os habitantes rurais têm preferência por pagamento em dinheiro.

Não nos alongaremos muito nesse assunto, mas é interessante tecermos alguns comentários a respeito.

A questão das compensações é muito complexa e a lei que as regulamenta, segundo nosso parecer, dá margem para mais de um entendimento. A “Lei de Administração da Terra” editada em 1º de janeiro de 1999 especifica casos em que o governo central paga tal compensação e casos em que o encargo fica por conta dos governos e prefeituras. E, ainda, fixa o valor do subsídio a ser pago para os agricultores seis vezes maior que o da renda obtida pela terra na média dos últimos 3 anos.

Porém não especifica em nenhum momento sobre os instrumentos de trabalho, para casos em que o agricultor acaba sendo transferido para alguma cidade e nem os benefícios e o tempo de validade do mesmo em caso de transferência do campo da cidade. Pode parecer superficial, mas não é, pois várias famílias já possuem instrumentos como trator – que não é um bem como outro qualquer. De qualquer forma, a solução para esse tipo de problema na China não deverá ter maiores traumas tendo em vista a quantidade de requisições que, a princípio, devem estar ocorrendo no país ¹³⁵.

A questão jurídica não foi abordada pela pesquisa da ONU, mas a consideramos importante para compreendermos a resistência de muitos agricultores em se retirar do campo. Claro, antes disso, vem a questão cultural e regional. Mas não deixa de ser importante.

Com relação aos efeitos negativos, a pesquisa aponta problemas, inerentes a toda realidade em que a agricultura tem papel central na estabilidade econômica e social. Terras

¹³⁵ “The Land Administrative Law”. *State Council Publications*. Foreign Language Press. Beijing. 2000.

outrora dedicadas ao plantio estão sendo transformadas por empreendimentos como ferrovias, rodovias, hidrelétricas e gasodutos em áreas “tomadas” por eles. Muitas dessas áreas, na ponta das estatísticas, redundam em diminuição das safras e conseqüente necessidade cada vez maior de importação de gêneros alimentícios.

Talvez a questão da inutilização dessas terras voltadas ao plantio seja a maior contradição nesse processo de alavancamento infra-estrutural da China atualmente. Esse processo pode ser minimizado na medida em que as populações recebidas pelas grandes cidades – existentes ou planejadas – tenham condições de recomeçar suas vidas na indústria que, todos sabemos, tem papel central para a conscientização política e social de uma massa de camponeses que, pelas peculiaridades de sua vida e trabalho, não tem condições de absorver informações e politização na escala que um trabalhador urbano as recebe.

II.6.8 – Mais vantagens e reestruturações

É mister assinalarmos alguns dados acerca das vantagens, tanto para as zonas em que se encontram as matérias-primas, quanto para os receptores.

As metrópoles de Xangai, Pequim, Tanquim, Guangzhou e Shenzen têm sido usadas como cidades-modelo para promover o uso de gás em veículos motorizados a gasolina, para tornar o ar menos poluído. Pequim promete baixar a poluição através do aumento da proporção do consumo de gás e eletricidade em até 75%, em 2005, e 83%, em 2010. Para as Olimpíadas de 2008, 90% dos táxis e 70% dos ônibus da cidade serão abastecidos por gás natural.

Já a cidade de Xangai, maior centro industrial e comercial, com 70% de seu consumo energético providos pela queima de carvão, planeja o aumento do consumo de gás nos setores industrial e automobilístico e pretende construir usinas elétricas a gás até 2005 – para quando está previsto aumento do volume de uso desse combustível para 3 bilhões de m³. Apesar de não termos dados disponíveis, a economia financeira com o uso de gás natural é, juntamente com a melhoria da qualidade de ar, o maior atrativo dessa reestruturação energética.

Com relação à estratégia chinesa de desenvolver o oeste do país, é mister assinalarmos que, desde o início das obras do gasoduto, 33 empresas de Henan, Anhui, Jiangsu, Zhejiang e Xangai firmaram contratos de fornecimento de gás com empresas estatais do setor, localizadas nessa parte da China.

Para Xinjiang, além das considerações de Mahnmut Muhammat, o desenvolvimento

das indústrias petrolíferas e gasífera alcançou a cifra de 60% do valor industrial obtidos pela região autônoma. Segundo previsões, com o projeto, as vantagens em recursos naturais se converterão rapidamente em vantagens econômicas, pois com o gás natural e os impostos cobrados sobre o transporte, após 2006, há estimativas de entrada de rendas calculadas em US\$ 1,1 bilhão, com aumento de receita industrial de 27% em relação a 1990 ¹³⁶.

A província de Gansu, no centro-oeste chinês, é a segunda maior base petroquímica e primeira maior base de metais não-ferrosos da China; 70% de sua energia consumida provêm do carvão. Uma estrutura energética assim não satisfaz as crescentes demandas desenvolvimentistas e sociais de Gansu, que conta com esse desenvolvimento para melhora da qualidade de vida do povo a partir da redução da emissão de poluentes.

A Região Autônoma de etnia hui de Ningxia, cuja base econômica é a indústria química, já tem como base energética o gás natural proveniente do campo Shaanxi-Gansu-Ningxia, além de contar com abundantes recursos hídricos e com baixo preço do carvão em relação ao restante do país. Com a execução do projeto e a economia nos custos ele se converterá na maior base nacional de fertilizantes químicos do país.

Devido ao alto índice de utilização carbonífera (85%), na província de Shaanxi, a melhora da qualidade dos produtos de algumas unidades empresariais tem sido limitada. Assim, a província utilizará o gás natural na renovação de suas caldeiras industriais e na geração de eletricidade.

Em Shanxi – rica em carvão –, onde a composição do metano extraído do carvão é similar ao do gás natural, com seu transporte compatível, juntamente com o gás natural, no futuro gasoduto, serão construídos 10 gasodutos para metano cuja longitude total será de 1.600 km, com término previsto para 2010, com capacidade de transportar 3,5 bilhões de m³ anuais.

A província de Henan, desde a década de 80, utiliza seu próprio gás natural como fonte de energia para sua indústria; porém, em 2003, necessitará de 770 milhões de m³, em 2005 de 2,84 bilhões de m³; e, em 2010, de 3,5 bilhões de m³. Segundo políticos da província, a construção do gasoduto suprirá essa demanda.

Anhui construirá centros de transportes de gás natural, como nas cidades de Hefei, Bengbu e Wuhu, e uma rede de distribuição de gás que chegará a todos os consumidores da província.

¹³⁶ “PetroChina sees gas pipeline profit in four years”. *People’s Daily*. 14/12/2001. Todas as informações deste

E em Jiangsu, a introdução de gás natural ajudará a melhorar a estrutura de seu consumo elétrico e aumentará sua capacidade durante os períodos de máximo consumo. Atualmente, possui um déficit energético de 6 bilhões de kw anuais.

CONCLUSÃO: ENERGIA HIDRELÉTRICA, NUCLEAR, PETRÓLEO E GÁS NATURAL

- Percebemos a corrida chinesa rumo à utilização total de sua capacidade hidrelétrica sob alguns ângulos: reestruturação, ou seja, diminuição da dependência de fontes contaminantes, como carvão e petróleo; ampliação, de forma a reduzir de forma brutal seu déficit energético e manter tal força produtiva como suporte do desenvolvimento; controle de enchentes, nos últimos 4000 anos o curso superior do rio Yang-tsé foi responsável por grandes tragédias naturais ocasionadas por enchentes e diminuição das diferenças leste-oeste, com a otimização da utilização de capacidade energética dos rios do centro-oeste chinês e conseqüente transformação das vantagens em recursos em vantagens econômicas.

- A experiência da usina hidrelétrica de Ertan serviu como base de experimentação ao desafio da construção de Três Gargantas, a maior do gênero no mundo e que desde seu início leva em conta um alto nível de abertura ao exterior, a utilização de métodos licitatórios em todas as etapas e, por outro lado, serve como receptora de tecnologia avançada, que tem permitido à China agregar valor em sua pauta de exportações (ver dado acerca da posição dos produtos elétricos e mecânicos em sua pauta de exportação).

- As usinas de Ertan e Três Gargantas são parte integrante de uma grandiosa estratégia para utilização total da grande capacidade hidrelétrica verificada nos cursos superiores do Yang-tsé. Como já dissemos no início deste ponto, trata-se de investimentos com caráter multifacético e que terão vertiginosa continuidade durante e após o 10º Plano Quinquenal.

- Já a adoção de uma política de transmissão energética oeste-leste é a versão pós-crise asiática que obedece a todos os aspectos desenvolvimentistas já salientados.

- Pincelando a questão do financiamento, fazemos a mesma observação sobre as rodovias: a necessidade levou o governo chinês a um ritmo de abertura diferenciado. Além do que, aproveitando o potencial mercado existente, levou a cabo a participação do mercado de capitais tornando de uma certa forma tais empreendimentos autofinanciáveis (por exemplo, Três Gargantas).

subtítulo foram extraídas desta publicação.

- Com relação à energia nuclear concluímos que o desafio da fissão nuclear historicamente tem caráter geopolítico.

- Apesar de a China fazer parte do grupo de países capazes de fabricar bombas atômicas, a partir da década de 1980 o empreendimento nuclear mudou o seu foco e passou a ter caráter energético alternativo à queima de carvão e petróleo e aos impactos ecológicos previstos ou verificados na construção de grandes usinas hidrelétricas.

- Observamos, ainda, haver uma grande distância entre a porcentagem de energia nuclear gerada na China e em outros países, como Rússia, Coreia do Sul e França, demonstrando que apesar dos avanços obtidos (capacidade de construir centrais de pequeno e médio porte) na década há um longo caminho a percorrer.

- Entre os principais obstáculos para o desenvolvimento da energia nuclear na China destacamos o alto custo do empreendimento demandando em consequência a construção de centrais próximas a mercados consumidores.

- A tarefa central a ser encarada pelo governo chinês passa necessariamente pela diminuição dos custos, tanto da construção em si, quanto da operação.

- Sobre o petróleo temos de entender dois momentos (superávit e déficits x importação e importação) vividos pela indústria petrolífera chinesa – essencial para a compreensão das diversas mudanças verificadas após a implementação da política de Reforma e Abertura e, sobretudo durante a década de 1990;

- O crescimento econômico verificado nos últimos vinte anos aguçou as contradições na cadeia produtiva de produtos, como petróleo e aço – dos quais a China conta com grandiosas produções anuais ao mesmo tempo em que é grande importadora.

- A desregulamentação observada na última década do século passado possibilitou ao país novas descobertas: maximização da produção e domínio tecnológico até então inimagináveis; porém, a tendência de aumento das importações do produto é alarmante.

- Com a tendência já ilustrada, somada a fatores agravantes por conta da crise asiática levou o governo a estabelecer regras semelhantes às observadas na indústria ferroviária, ou seja, a disposição de contratos de responsabilidade, devida separação da gestão e propriedades, que acarreta num amplo domínio de tecnocratas altamente competentes e por último numa política deliberada de incentivos a fusões e aquisições que transformassem em médio prazo grandes estatais petrolíferas em “estatais globais”, competitivas no exterior.

- A presença de estatais petrolíferas competitivas no exterior obedece a uma estratégia

e uma tática do Poder Popular: a primeira se resume ao fato de o país estar entrando até 2010 em condições de competir em setores estratégicos globais que, politicamente, acarretarão em algumas décadas na alteração do quadro da correlação de forças atualmente instalada no mundo. Já a segunda, para isso passa pelo estreitamento de laços com países periféricos produtores de petróleo. Tal estreitamento tem via de mão dupla, pois a China se beneficia da extração e produção no exterior, enquanto seus parceiros obtiverem vantagens comparativas em outros setores (ferroviário, rodoviário, médico etc).

- Já à política de desenvolvimento do oeste do país e ao papel que o petróleo tem potencial para cumprir, é mister assinalar as políticas preferenciais praticadas pelo governo no sentido de atrair investidores e tornar atraentes todos os níveis da cadeia produtiva petrolífera. As políticas fiscais adotadas e examinadas no decorrer do capítulo dão conta de uma vontade política no sentido de transformar vantagens materiais do oeste em vantagens econômicas.

- A China sofre pressões internas pela alta dependência de fontes de energia contaminantes, como carvão e petróleo – pressões essas concretas a partir de prejuízos verificados na agricultura sob efeito de chuva ácida e a poluição e “ilhas de calor” nas grandes cidades industriais.

- As recentes pesquisas acerca da viabilidade do gás natural como energia limpa e barata e com sua distribuição quase que restrita ao oeste do país recaem “como uma luva” na estratégia chinesa em desenvolver o oeste do país ao mesmo tempo em que diminuem os efeitos da emissão de poluentes e promovem uma reestruturação produtiva de larga escala.

- Além disso, a China segue a tendência mundial de aumento de consumo deste energético.

- A implementação do projeto de gasoduto oeste-leste pode ser considerada como a simbiose de todos esses fatores, além de colocar a abertura ao exterior em outro patamar jamais observado anteriormente.

- Como análise, é interessante colocarmos em tela as vantagens tanto para o produtor do gás e suas cidades, quanto aos receptores, além do impacto da obra sobre a vida dos moradores do entorno da mesma.

PARTE III – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Acreditamos ter logrado algum êxito na difícil tarefa de desvendar um dos vários enigmas que envolvem a China e sua história recente, marcada por momentos de crescimento econômico rápido e sustentado. De imediato confirmamos a disposição do governo chinês de agarrar e resolver seus problemas econômicos “pelos chifres”. Trocando em miúdos: tudo o

que possa surgir como obstáculo para sua política voltada para a reforma de sua estrutura econômica e para a conseqüente abertura ao exterior será enfrentado deliberadamente.

Compreender a parte que nos coube nesse processo não foi nada fácil. Isso porque não há uma bibliografia especializada à disposição. Porém, a estafante tarefa de ler todos os diários chineses atenuou nosso trabalho, afinal a partir dessa busca chegamos à conclusão de que nosso objeto de estudo está na ordem do dia da agenda desenvolvimentista chinesa. Caminhando, decidimos que esta conclusão será feita por partes, “do geral ao específico”. Ou seja, a partir da criação das condições objetivas para o enfrentamento de problemas surgidos no final da década de 1980, de conjuntura internacional até questões sobre financiamento.

As condições objetivas para o enfrentamento dos desafios surgidos no final da década de 1990 foram criadas ao longo de 20 anos de política de Reforma e Abertura

Ao analisarmos os fatores que levaram a China a ter um crescimento rápido e de longa duração chegamos à conclusão de que, ao longo de 20 anos de Reforma e Abertura ao Exterior, ela criou todas as condições objetivas para o enfrentamento de desafios postos pela economia mundial.

A principal delas (já existente antes de 1978), é a centralidade do poder estatal na tomada de decisões em política econômica. A segunda, o aparelhamento de um sistema de intermediação financeira pronto para carrear recursos para setores carentes. A terceira pode ser elencada na capacidade produtiva instalada no país na década de 1990 (capacidade produtiva “na frente”), que foi essencial para a resistência à crise financeira asiática. Outros fatores podem ser colocados, como: a potencialidade de seu mercado interno, suas reservas cambiais que viabilizam uma política de juros baixos e, portanto, indutora de consumo.

É interessante relacionarmos reserva de mercado, capacidade produtiva instalada, financiamento e liquidez. Compreender tal relação aliada à capacidade do governo chinês de enxergar rapidamente pontos de estrangulamento em sua economia é fundamental para entendermos a marcha rápida de seu crescimento econômico.

Conjuntura econômica internacional inconstante, ameaça de deflação interna e expansão doméstica

A segunda metade da década de 1990 é marcada pela agudez da crise financeira no centro do sistema: crise mexicana, crise russa seguida de moratória e crise asiática. O funcionamento do capitalismo nos leva a acreditar que momentos de crise são acompanhados de conseqüente fechamento de mercados.

Contudo, o país superou com êxito seus problemas relacionados à inflação: o crescimento passou na década de 1990 da fase quantitativa à fase qualitativa, dando margem a novas contradições, pois a quantidade de novos produtos já satisfaz amplamente o mercado; porém, a insuficiência de demanda passou a ser o grande “nó” do crescimento econômico chinês. A baixa renda dos camponeses deixa clara a ainda irracional estrutura econômica chinesa.

A China, pautada num modelo exportador perfeitamente suscetível às ondulações do ciclo longo, teria basicamente de buscar um novo caminho que a “blindasse” de riscos externos. Objetivamente com um mercado potencial superior a 1 bilhão de habitantes, a passagem para um crescimento endógeno é perfeitamente plausível. Enfim, como demonstramos neste trabalho, seus índices macroeconômicos estão perfeitamente de acordo com tal viragem.

Por tudo exposto acima, consideramos que a formação de um mercado interno de massas passa a ser a partir de 1997 o objetivo mais imediato da China e chave para a solução de sua principal contradição atual: suas forças produtivas e meios de produção são atrasados de acordo com as necessidades materiais do país e de sua população.

Os investimentos em infra-estruturas em energia e transportes são o caminho mais rápido para cumprir tal objetivo

A carência de oferta em energia elétrica para a sustentação de um crescimento sustentado, o baixo nível de eletrificação do campo, a carência de meios de transportes eficientes tanto no leste quanto no oeste do país e os problemas advindos de uma abertura comercial pós-admissão da China à OMC – a partir de tais problemáticas consideramos essenciais os investimentos maciços em infra-estruturas relacionadas à energia e transportes para o desatamento de nós de estrangulamento na economia chinesa. Eles colocam em campo a questão das grandiosas capacidades ociosas em recursos energéticos no oeste e dão margem

de manobra à China para abrir mais um ciclo que pode durar décadas de crescimento econômico rápido e ancorado na formação do já citado mercado interno de massas.

Como exemplo para tal consideração, colocamos a questão da elevação de renda dos camponeses aliada à eletrificação total da zona rural chinesa, com a qual podemos vislumbrar o esgotamento da produção de eletrodomésticos no mercado interno.

Enfrentar o desafio de desenvolver o centro-oeste do país é chave para a formação de uma economia continental

Os números e dados constantes neste trabalho são irrefutáveis para esclarecermos a “grande marcha para o oeste” verificada na China.

As grandes divergências econômicas entre um litoral rico e um interior pobre são a maior prova de que a China ainda se encontra na etapa primária de sua edificação socialista.

Consideramos que o desenvolvimento de seu centro-oeste proporciona numerosas oportunidades de investimento, impulsionando o crescimento econômico; a exploração dos recursos predominantes do oeste (como já dissemos anteriormente), e a transferência destes para o leste apóiam energicamente seu desenvolvimento; e que a elevação de renda dos camponeses criará enorme demanda mercantil. O fortalecimento da complementaridade leste-oeste e a racional distribuição de forças produtivas no país elevarão em grande medida seu nível de socialização da produção, sua receita financeira e sua competitividade, abrindo margem no futuro para concentrar suas forças na competição internacional.

Os últimos investimentos e sua localização, as inversões em ativos fixos e sua porcentagem no oeste e grandiosas obras – como as usinas de Três Gargantas e Ertan, a ferrovia Qinghai-Tibet, a transferência de energia elétrica oeste-leste, estradas e auto-estradas de primeira e segunda e classes, o gasoduto oeste-leste – e o desenvolvimento da Municipalidade de Chongqing demonstram que a China alçou a um novo patamar seu crescimento. Seu objetivo de médio prazo é a formação de uma continental, nos mesmos moldes da continentalização verificada nos Estados Unidos na segunda metade do século XIX e com impactos no mundo muito semelhantes.

Inversões em infra-estruturas em energia e transportes ao mesmo tempo em que aceleram a reforma da estrutura econômica chinesa demandam maior abertura ao exterior

Como podemos perceber, o aumento da velocidade dos trens, a separação da gestão e da propriedade de setores estudados, a retomada de grandes encomendas no interior do país, a racionalização produtiva dos setores, a reestruturação energética, o aumento da produção petrolífera e em energia nuclear provocaram verdadeiros ciclos de reforma em estruturas industriais, antes centralmente planejadas a partir de liberação de forças produtivas outrora paralisadas.

E mais: o ímpeto econômico de regiões inteiras, como no entorno da ferrovia Pequim-Kowloon, passou por transformações positivas e abriu novos leques de desenvolvimento, investimentos e emprego. Outro exemplo a ser utilizado é a mudança qualitativa da pauta de importação e exportação a partir de negócios envolvendo produtos elétricos. Logo, consideramos essencial o papel jogado pelas infra-estruturas em energia e transportes na reforma da estrutura econômica chinesa.

Contudo, disposta a transformar o atraso de sua economia em dinamismo econômico, diminuindo assim sua diferença em relação aos países do centro do sistema, a China viu-se obrigada nos setores analisados a ampliar sua abertura ao exterior e captar as maiores tecnologias existentes tanto em energia quanto em transportes.

No âmbito geral, no nosso entendimento, a experiência da abertura de uma cidade comercial sino-russa; a ampliação para as capitais provinciais e de regiões autônomas do modelo de cidades comerciais livres; a intensa participação de equipes estrangeiras na obra de “Três Gargantas”; a concorrência entre a Alemanha e o Japão para a disposição da tecnologia do “trem-bala” de princípio Meglev para uso experimental em Xangai; e os dispositivos demonstrados para a gradual abertura do setor ferroviário, por ocasião da admissão da China na OMC, demonstram que a abertura para o exterior tornou-se demanda efetiva para a entrada da China no rol das nações centrais.

Trata-se de uma competente política em matéria de abertura comercial de acordo com seus interesses nacionais.

Acerca do financiamento de projetos: múltiplos canais abertos

Para melhor compreendermos as questões sobre financiamento de grandes projetos em energia e transportes é válido afirmarmos o esforço chinês de consolidar uma vigorosa economia de mercado sob orientação socialista. Por outro lado, demonstrarmos que a questão do financiamento não é um fim em si mesmo, ele obedece a uma lógica de alcance estratégico para o Estado chinês: o domínio de altas tecnologias.

A princípio seria interessante tecermos algumas considerações sobre o funcionamento dessa “economia de mercado socialista”.

A consolidação de uma economia de mercado socialista passa necessariamente pela desregulamentação de uma economia centralmente planejada e a utilização com inteligência do que melhor o mercado pode oferecer para o desenvolvimento econômico: a racional alocação de recursos e o florescimento de uma gama de propriedades de cunho privado e individual sob hegemonia da propriedade estatal e coletiva. A economia de mercado socialista, assim, se caracteriza por uma “espinha dorsal” estatal e coletiva em perfeita convivência com setores privados: sob o socialismo, as atividades econômicas que concernem à soberania e à segurança do Estado, os setores com forte grau de monopólio e com efeitos notáveis no bem-estar públicos, as indústrias básicas, as indústrias de exploração de recursos nacionais, as indústrias de processamento, os ramos de produção em estado incipiente e as atividades com forte incidência na economia nacional e nas condições de vida da população devem ser firmemente controladas pelo Estado. Em tal economia de mercado socialista, a planificação e o mercado atuam como duas formas de regulação da economia, predominando a que controla a parte principal dos meios de produção e tem o controle do poder político. Ao Estado cabe regular o mercado e a este regular as empresas.

Agora fica mais fácil compreendermos como funcionam os mecanismos de financiamento em energia e transportes.

Com o Estado abrindo mão de estar presente em todos os setores da vida econômica chinesa, abre-se margem para o primeiro elemento de financiamento das infra-estruturas em energia e transportes na China, que são os investimentos estatais diretos visualizados em obras como a construção de estradas e auto-estradas de grande porte, em ferrovias como a Qinghai-Tibet e o início de obras de grandioso porte como as usinas de Três Gargantas e Ertan, e o primeiro e o segundo anéis viários de Pequim. Os investimentos em ativos fixos por parte do Estado e sua percentagem nas infra-estruturas deixam clara tal forma de investimento.

A segunda forma de investimento estatal largamente mencionada neste trabalho são os bônus da dívida pública emitidos a partir de 1998 e responsáveis diretos pela execução de mais de 10 mil projetos favoráveis à ampliação do mercado interno e reestruturação econômica. A emissão de tais bônus é concomitante ao chamado governamental de seguir um crescimento sob outro patamar.

Outra forma de financiamento que ficou entendida subjetivamente neste trabalho é as concessões de serviços públicos a empresas públicas sob a égide de contratos de responsabilidade. Ela é perceptível no caso da conversão de prejuízos em lucros no setor ferroviário – estrangulado e à beira do colapso no início da década de 1990. Para tanto, a separação entre gestão e propriedade, a racionalização da produção e a utilização de tecnologias que propiciaram aumento de velocidade dos trens possibilitaram a este setor certo grau de competitividade interna e um certo grau de autofinanciamento após 1997.

Avançando, consideramos e constatamos que a implantação de joint-ventures é concernente a projetos que utilizam não somente grandes vultos financeiros e também avançadas tecnologias. Tal mecanismo fica evidente no setor de energia, onde existe uma pré-demanda posta e conseqüentemente maior possibilidade de lucros para investidores estrangeiros e uma moeda de troca razoável para a China obter tecnologias avançadas no setor. As maiores joint-ventures formadas nesse país encontram-se no setor petrolífero, que demanda uso de tecnologias avançadas em prospecção, no setor gasífero para a construção do gasoduto oeste-leste (a maior da China) e no setor de energia nuclear.

A utilização de mecanismos de mercado para financiamento garante três movimentos, a saber: economia de recursos estatais através de métodos licitatórios de grandes obras – como Três Gargantas, os anéis viários de Pequim, o alargamento de linhas metroviárias de Pequim e Xangai e o trem de alta velocidade Pequim-Kowloon; as captações tecnológicas que permitiram à China a capacidade de gerência e construção de pequenas e médias usinas nucleares e usinas hidrelétricas de grande porte e o surgimento de empresas estatais com total capacidade de penetração em mercados estrangeiros como as estatais do petróleo; e o financiamento final, de obras com o respaldo de um mercado de capitais voltado para os interesses desenvolvimentistas de um país. Este último movimento é verificado no epílogo de obras, como as Três Gargantas, os anéis viários de Pequim e o alargamento de metropolitanos de Pequim e Xangai.

As ações dessas obras, à venda nas bolsas de valores de Xangai, Shenzhen e Hong-Kong, são um dos fatores que mantêm o fôlego financeiro para a manutenção de tal esforço e abrem caminho para o futuro financiamento de obras com pré-demanda definida.

A última forma de financiamento abordada se relaciona, sobretudo, à construção de estradas – que é o endividamento externo de longo prazo. O principal credor da China para tais investimentos tem sido o Banco Mundial, responsável pela execução de projetos rodoviários no centro e oeste chineses.

A China e o Brasil e as diferenças no enfrentamento de crises

Talvez o grande caractere político deste trabalho se encontre nas diferenças e concepção de como se enfrentar choques externos entre Brasil e China.

Desde 1982 quando o Brasil passou a ficar condicionado ao pagamento de juros exorbitantes de nossa dívida externa, todas as políticas econômicas subseqüentes passaram a ser norteadas para esse fim. Essa situação se agravou após as eleições de Collor e Fernando Henrique Cardoso, pois além do pagamento de juros, houve também a desnacionalização e a catástrofe social, passando a conviver e ser fenômenos simétricos.

Incorporamos a “ideologia da inflação”, ignoramos a história econômica brasileira (inflação e crescimento econômico como curvas assimétricas).

Crises foram combatidas com mais crise: arrocho salarial, privatizações etc.

A China e sua política pós-crise financeira asiática demonstram justamente o contrário: foram alavancados seus gastos públicos, sua expansão do crédito e sua marcha para o oeste.

Os comunistas chineses encerram para os brasileiros exemplo para tão árdua tarefa de reconstrução de um projeto nacional e enfrentamento dos nossos verdadeiros desafios.

BIBLIOGRAFIA

1- Artigos publicados em periódicos no Brasil e no exterior (principalmente na China), quase em sua totalidade coletados na internet

“Alivia provincia sureña china escasez de electricidad”. *Diario Del Pueblo*, 02/12/2002.

“Año crucial para las carreteras en el oeste: Ministro de Transporte”. China Internet Information Center, 25/03/2001.

“Autopista llega a la más pequeña aldea china en el Tibet”. China Internet Information Center, 25/12/2002.

“Banco Mundial financia un proyecto en el centro de China”. China Internet Information Center, 12/02/2001.

BARNETT, D.: *The China's Economy in Global Perspective*. The Brookings Institution. Nova Iorque, 1981.

“Beauty of Yangtze to remain after dam”. *China Daily*, 05/07/2002.

“Beijing desarrolla transporte ferroviario urbano”. China Internet Information Center, 06/03/2002.

“Beijing Subway IC Payment to charge by distance”. *People's Daily*, 02/11/2001.

“Beijing to Guangzhou in 10 hours? That's the plan”. *China Daily*, 17/04/2002.

“Beijing triplicará autopistas en media década”. China Internet Information Center, 10/01/2001.

“Beijing welcomes foreign participation in subway projects”. *People's Daily*, 14/06/2002.

BLANCHART, Olivier: “Federalism with and without political centralization: China versus Russia”. National Bureau of Economic Research. USA. Março, 2000.

“Bring on Beijing 2008”. *Business Beijing*, n. 93, Abril 2004, p. 20-21.

“Building it – but will they come?”. *Far Eastern Economic Review*, 4 de setembro, 2003.

“Business: The Chinese Chicago: Can \$ 1 billion a month make Chongqing China's jewel on the west?”. *Newsweek*, 24/04/2004.

“Campo petrolífero en cuenca del Tarim produce más petróleo”. China Internet Information Center, 31/12/2002.

“China atraerá inversión y participación foráneas en la construcción y operación de ferrocarril”. China Internet Information Center, 18/05/2002.

“China Constructs longest railways in Five-Year period: minister”. *People's Daily*, 22/12/2002.

“China construirá 12 proyectos grandes en la región oeste”. *Diario del Pueblo*, 10/08/2001.

“China construirá ferrocarril Qinghai-Tibet”. *Xinhua News*, 02/09/2001.

“China decide modernizar el transporte por carretera hacia mediados de este siglo”. China Internet Information Center, 23/10/2002.

“China delivers locomotives to Vietnamese client”. *China Daily*, 21/01/2002.

“China desarrolla sistema ferroviario urbano y tecnología relacionada”. *Xinhua News*, 30/05/2002.

“China desarrolla transporte subterráneo urbano”. China Internet Information Center, 11/06/2002.

“China developed its own Core Subway Technology”. *People’s Daily*, 04/03/2002.

“China espera avances em desarrollo de oeste”. China Internet Information Center, 21/03/2002.

“China exporta locomotoras a Iraq por primera vez”. *Xinhua News*, 04/05/2002.

“China invertirá 50.000 millones de yuanes en construcción caminera rural”. China Internet Information Center, 13/02/2003.

“China invertirá 462,500 millones de yuanes en obras hidráulicas”. China Internet Information Center, 11/07/2002.

“China llegó a casi 1,7 millones de km de carreteras en 2001”. *Xinhua News*, 19/03/2002.

“China: mejor financiada construcción de obra hidráulica de las Tres Gargantas”. *Diario del Pueblo*, 27/01/2003.

“China opens first desert expressway”. China Internet Information Center, 26/09/2002.

“China protegerá ambiente ecológico a lo largo del ferrocarril Qinghai-Tibet”. China Internet Information Center, 06/06/2002.

“China reconstruye linea férrea con un siglo de antigüedad”. *Xinhua News*, 07/03/2002.

“China se acelera en todos os sentidos: tren, internet... y divorcios”. China Internet Information Center, 17/01/2003.

“China’s first expressway under expansion”. *China Daily*, 18/05/2002.

“China’s highroad to highway success”. China Internet Information Center, 16/10/2002.

“China’s railway to initiate two more speed-increases in 2003, 2005”. *China Daily*, 14/06/2002.

“China’s Chicago?”. Global Economic Forum. The Latest views of Morgan Stanley. 7 de agosto, 2003.

“China’s ‘West Electricity for East’ begins in Sichuan”. *People’s Daily*, 31/05/2002.

“China: nuevos avances en apertura a exterior”. China Internet Information Center, 11/12/2002.

“China planea la construcción de dos estaciones hidroenergéticas”. China Internet Information Center, 18/10/2002.

“China será el país con mayor volumen de capital foráneo”. *Beijing Informa*, 22-28/12/2002.

“China to build huge power station on Lancang-Mekong River”. *China Daily*, 20/01/2002.

“China to lift railway speed again in October”. *People’s Daily*, 14/05/2002.

“China’s electrical appliances stay on demand”. *China Daily*. Business & Trade, 19/05/2002.

“China y Canadá cooperan en el proyecto de las Tres Gargantas”. *Beijing Informa*, 24-30/01/1996.

“China’s Total trade volume hit US\$ 851,2 billion last year”. *People’s Daily*. 12/01/2004.

“China torna-se quinto destino turístico do mundo”. *Terra Turismo*, 08/01/2003.

“China wins contract to build another ‘Three Gorges’ dam in Africa”. *People’s Daily*, 1º/06/2002.

“Chinese experts call for oil, gas strategy”. China Internet Information Center, 29/05/2002.

“Chinese railways focus on quality of service this year”. CCTV. English Channel, 18/01/2002.

“CNPC buys overseas oilfields”. *China Daily*, 25/01/2002.

“Comercio exterior de China crece casi 30 veces en 24 años”. China Internet Information Center, 31/12/2002.

“Comunicaciones sobre rieles de Shanghai: una longitud total de 400 km en los próximos cinco años”. China Internet Information Center, 24/11/2002.

“Construction of Qinghai-Tibet railway advances smoothly”. *People’s Daily*, 03/12/2002.

“Construction of two railways in SW China start this year”. *China Daily*, 04/04/2002.

“Construcción vial en China entra en pleno apogeo”. *Beijing Informa*, 23-29/11/2002.

DÉMURGER, Sylvie; SACHS, Jeffrey; WOO, Wing Thy; BAO, Shuming; CHANG, Gene & MELINGER, Andrew: “Geography, Economic Policy and Regional Development in China”. *Nber Working Papers*. Abril, 2002.

“Diez mil millones de yuanes en créditos para construcción de una autopista en provincia de noroeste de China”. China Internet Information Center, 12/11/2002.

“Diputados tibetanos de APN dan bienvenida a la construcción del ferrocarril”. China Internet Information Center, 07/03/2001.

“El mercado de construcción tiene afrenta nuevas oportunidades de desarrollo”. China Internet Information Center, 05/07/2001.

“El tramo piloto de envío de gas cruza río Yangtsé”. China Internet Information Center, 14/06/2002.

“El tren llega al extremo sur de la parte continental de China”. China Internet Information Center, 23/08/2002.

“El tren para los ferrocarriles ligeros de Beijing hace su debut”. *Diario del Pueblo*, 17/01/2003.

“Electricity generated in Southwest China Has Huge Market”. *People’s Daily*, 03/07/2002.

“Empezarán toda la línea la construcción de la Quinta Via de Circunvalación de Beijing de 96 kilómetros de largo”. China Internet Information Center, 27/06/2000.

“Enfatizan nueva energía en la estrategia de China”. China Internet Information Center, 21/03/2002.

“Entra en operaciones central nuclear de Qinshan”. China Internet Information Center, 07/01/2003.

“Equipos importados para las Três Gargantas”. *Beijing Informa*, 03/10/1995.

FENG, San & YOUCAI, Liang: “Emerge para ser um gigante econômico”. *Beijing Informa*, 22-28/12/2002.

“Ferrocarril Qinghai-Tibet cruza franjas sismológicas”. China Internet Information Center, 10/01/2002.

“Ferrocarril saca a habitantes de la pobreza”. China Internet Information Center, 07/01/2003.

“First temporary bridge completed for Qinhai-Tibet railway”. *People’s Daily*, 05/10/2002.

“Foreign giants take gas pipeline”. *China Daily*, 02/02/2002.

“Four more major hydropower plants to be built in southwest”. *People’s Daily*, 09/12/2001.

GANG, Fan: “Institutional transformation towards an open market: China’s Incremental Approach”. Institute of Economics. Chinese Academy of Social Sciences. Abril, 1995.

_____ : “Se mantendrá crecimiento normal en la economía”. *Beijing Informa*, 22-28/12/2002.

“Gas pipeline runs over 4,000 km across China”. *People’s Daily*, 07/04/2002.

GUANG, Ling: “The development of China’s market economy”. In: “The transition to market economy and the transition of market economy”. International Research Center of Japanese Studies. Kyoto, Japão. 1995.

“GUANGZHOU, Zhuhai to be linked by express way”. *China Daily*, 25/11/2002.

GUO, Florbela: “Empresas estatais chinesas aumentam investimentos na infraestrutura”. *Rádio Internacional da China*, 05/09/2002.

_____ : “China aumenta reservas de petróleo”. *Rádio Internacional da China*, 24/02/2003.

_____ : “China investe em transportes urbanos”. *Rádio Internacional da China*, 28/02/2003.

GUOJIAN, Han: “Gigantesco proyecto hidroenergético de Ertan avanza sin tropiezos”. *Beijing Informa*, 16-23/12/1997.

HEFEKER, C. & NABOR, A.: “Yen or Yuan? China’s Role in The Future of Asian Monetary Integration”. Hamburg Institute of International Economics. *Discussion Paper*, 206, 2002.

“History of Three Gorges Project”. In: “Three Gorges Project: Realizing Century-Old Dream”. *People’s Daily*, 05/2003.

HUIJUAN, Yu: “Banco Mundial investe na China US\$ 1,2 bilhão por ano”. *Rádio Internacional da China*, 21/12/2002.

_____ : “Beijing: cerca de US\$ 8 bilhões na construção de metrô subterrâneo e terrestre”. *Rádio Internacional da China*, 24/11/2002.

_____ : “China: Rápido desenvolvimento na construção ferroviária”. *Rádio Internacional da China*, 04/10/2002.

“Hydropower plants on the Jinshajiang river another ‘Three Gorges’ Project”. *People’s Daily*, 18/02/2003.

“Hydropower plants to turn torrents into great power”. *People’s Daily*, 19/02/2003.

“Industrial profits shrink in 1st quarter”. *China Daily*, 17/04/2002.

“Inicia operaciones línea ferroviaria ligera más extensa de Beijing”. China Internet Information Center, 05/02/2003.

“International Energy Outlook 2004”. www.eia.doe.gov/oiaf/ieo/nat_gas.html

“Inversiones aproximadas a 100.000 millones de yuanes en 28 proyectos ferroviarios”. China Internet Information Center, 25/02/2001.

JABBOUR, Elias: “China constrói ferrovia no teto do mundo”. *Diário Vermelho*, 07/06/2002.

JIAN, Ye: “Uso de fondos foráneos para el desarrollo de la economía”. *Beijing Informa*, 28/12-03/01/2003.

JINGPING, Jing: “Crecimiento económico de China mantiene su estabilidad”. *Beijing Informa*, 22-28/12/2002.

“Key roads, bridges opened to traffic in western China”. *People’s Daily*, 09/10/2002.

KOJIMA, R.: “Breakdown of China’s Policy of Restricting Population Movement”. *The Development Economies*, XXXIV, 4 de dezembro de 1996.

KORTE, Guilherme: “Shanghai é a maior produtora de etileno da China. *Rádio Internacional da China*, 27/05/2002.

_____ : “Jornada para o oeste”. *Rádio Internacional da China*, 31/10/2001.

_____ : “A China e a urbanização”. *Rádio Internacional da China*, 08/05/2000.

“La construcción de la vía ferroviaria Qinghai-Tibet comenzará este mismo año”. China Internet Information Center, 22/01/2002.

“Largest gas field found in northwest China”. *China Daily*. 23/05/2002.

“Las autopistas chinas representan el segundo puesto en el mundo”. China Internet Information Center. 11/06/2002.

LIDONG, Sun: “Novo reator nuclear refrigerado a gás na China”. *Rádio Internacional da China*, 22/12/2002.

“Lighting products in great demand in China”. *China Daily*. Business & Trade, 27/04/2002.

“Ling’ao nuclear plant begins commercial operations”. *People’s Daily*, 28/05/2002.

LIJUN, Wei: “El Plan de desarrollo de la Región Autónoma Uygur de Xin Jiang”. *Rádio Internacional da China*, 21/01/2002.

_____ : “Shenzen: 20 años de brillantes éxitos”. China Internet Information Center. 21/03/2002.

_____ : “China calls for foreign investment in infrastructure”. China Internet Information Center”, 09/05/2002.

LING, Wei: “Crescimento econômico do Tibet lidera províncias do Oeste da China”. *Rádio Internacional da China*, 1º/12/2002.

_____ : “China ocupa o primeiro lugar na capacidade instalada de geradores elétricos”. *Rádio Internacional da China*, 08/06/2002.

_____ : “Indústria energética chinesa obtém importante progresso”. *Rádio Internacional da China*, 13/10/2002.

_____ : “Primeira usina nuclear de água pesada opera na China”. *Rádio Internacional da China*, 22/11/2002.

_____ : “China intensifica cooperação com exterior na exploração petroleira”. *Rádio Internacional da China*, 22/04/2002.

_____ : “China descobre a maior reserva de gás natural do país”. *Rádio Internacional da China*, 27/05/2002.

_____ : “China procura investimentos diretos estrangeiros para projetos ferroviários”. *Rádio Internacional da China*, 26/04/2002.

“Ling’ao nuclear plant begins commercial operations”. *People’s Daily*, 28/05/2002.

LISHENG, Zhan: “Electricity network operated well”. *China Daily*. Business & Trade, 03/02/2002.

LOGAN, Jeffrey & DONGKUN, Luo: “Natural Gas and China’s Environment”. University of Petroleum – Beijing, p. 4. Beijing. 1999.

- “Longtan gerará mais eletricidade para o sul da China”. *Xinhua News*. 1º/06/2002.
- MA, Lu: “Panzhuhua lista para el despegue”. *Beijing Informa*, 11-18/04/2000.
- MAMIGONIAN, Armen: “Neoliberalismo versus projeto nacional no mundo e no Brasil. p. 163. In: *Revista de Ciências e Letras*. Porto Alegre. Jul./Dez. 2000.
- _____ : “Capitalismo e Socialismo em fins do século XX (visão marxista)”. *Revista da Associação de Geógrafos Brasileiros – Bauru (AGB-Bauru)*, 1997.
- “Más amplia apertura de China en obras de transporte de gas natural del oeste ao leste”. *Diario del Pueblo*, 05/07/2002.
- “Más ciudades chinas construirán metros”. China Internet Information Center, 06/06/2002.
- MEDEIROS, Carlos Aguiar de: “A Economia Política da Crise e da Mudança Estrutural na Ásia”. Texto Digitado. 2001.
- _____ : “A Economia Política da Crise e Internacioalização sob liderança dos EUA: Alemanha, Japão e China”. Texto Digitado. 2004.
- _____ : “Economia e Política do Desenvolvimento Recente na China”. *Revista de Economia Política* (vol. 19, n. 3, julho-setembro/1999).
- “Metro to connect three cities in south China`s Guangdong”. *China Daily*, 1º/04/2002.
- “More Highways to be built in China`s west”. China Internet Information Center, 16/10/2002.
- “Multinacionales luchan por mercado chino”. *Xinhua News*, 03/10/2002.
- NAUGHTON, Barry: “China`s Emergence and Prospects as a Trading Nation”. *Brooking Papers on Economic Activity*, 2, 1996.
- “Nuevo presupuesto fiscal de Beijing se enfoca em infraestructura”. China Internet Information Center. 17/01/2003.
- OLIVEIRA, Amaury Porto de: “A nova geografia econômica da Leste Asiático – A China transtorna o jogo”. Cartas de Cingapura. NUPRI/USP, Jan/2002.
- _____ : “China-Estados Unidos: concorrentes estratégicos”. *Política Externa*, Vol. 10, n. 04, Mar/Abr/Mai-2002
- _____ : “A APEC, a China e o ‘Fosso Digital’”. Carta Internacional. NUPRI/USP, n. 96. Fev-2001.
- _____ : “A Dimensão Territorial do Reformismo Chinês”, *Revista Tempo Brasileiro*, n. 125, abr/jun de 1996.

_____ : “O Salto Qualitativo de uma Economia Continental”.
Política Externa, Vol. II, nº 4, março/abril/maio de 2003

OLIVEIRA, Henrique Altemani de: *A crise asiática e a China*. Coleção Documentos. IEA/USP. 1999.

PITTMAN, Russel: “Chinese Reform and Competition: Vertical or Horizontal Restructuring?”. Presented to Seminar on Railway Reform. Beijing, Jan., 2002.

PUGA, Fernando; CASTRO, Lavínia; FERREIRA, Francisco Marcelo & NASCIMENTO, Marcelo: “O Comércio Brasil-China: Situação Atual e Potencialidades de Crescimento”. Trabalho Apresentado no seminário *Brasil-China no Século XXI*. BNDES, 26/04/2004.

“Cuatro principales obras para la gran explotación del oeste marchan expeditamente”.
Diario del Pueblo, 17/10/2001.

“Reality Check: at least Premier Zhu isn't hiding China's problems”. *Far Eastern Economic Review*, 18, Março 1999, p.2.

RODRIG, Dani: “Devemos distinguir entre estímulo de crescimento econômico e sustentá-lo”. *Valor Econômico*, 22/09/2004.

RONGJI, Zhu: “Informe sobre el esquema del X Plan Quinquenal Para El Desarrollo Economico Y Social”. *Beijing Informa*, 05-11/05/2001.

SACHS, Jeffrey: “Understanding China's economic performance”. National Bureau of Economic Research. USA. Fevereiro, 1997.

SHIZONG, Gao: “China exporta grande quantidade de produtos mecânicos e elétricos”. *Rádio Internacional da China*, 13/04/2002.

_____ : “China vai comprar equipamentos hidráulicos através de licitação”.
Rádio Internacional da China, 22/03/2002.

_____ : “Estatal chinesa de petróleo fatura US\$ 1,7 bilhões em 2001”.
Rádio Internacional da China, 30/01/2002.

_____ : “Gasoduto do oeste aberto ao investimento estrangeiro”. *Rádio Internacional da China*, 07/02/2002.

_____ : “Oleoduto de 1.250 quilômetros entra em funcionamento no sudoeste da China”. *Rádio Internacional da China*, 19/12/2002.

_____ : “Estrada de ferro Qinghai-Tibet pode ser inaugurada em 2005”.
Rádio Internacional da China, 1º/11/2002.

_____ : “Ferrovia Qinghai-Tibet terá 7% do percurso de túneis e pontes”.
13/06/2001.

_____ : “ferrovia Qinghai-Tibet em plena construção”. *Rádio Internacional da China*, 15/12/2002.

SINGH, A.: “The Plan, The Market and Evolutionary Economic Reform in China”.
Unctad. *Discussion Papers*, n. 76, 1996.

SUN, André: “China vai investir US\$ 3,9 bilhões no Tibet em cinco anos”. *Rádio Internacional da China*, 05/07/2002.

_____ : “Receita fiscal chinesa cresce 17% em 2002”. *Rádio Internacional da China*, 26/12/2002.

_____ : “China investe em pequenas e médias usinas nucleares”. *Rádio Internacional da China*, 25/04/2002.

_____ : “Nova usina nuclear chinesa em operação experimental”. *Rádio Internacional da China*, 23/11/2001.

_____ : “Iniciada primeira usina com investimento estrangeiro”. *Rádio Internacional da China*, 12/08/2002.

_____ : “Vinte cidades chinesas vão construir metrô”. *Rádio Internacional da China*, 18/03/2002.

_____ : “Transito de Beijing será de primeiro mundo”. *Rádio Internacional da China*. 15/04/2002.

_____ : “Beijing quer construir 246 km de metrô em cinco anos”. *Rádio Internacional da China*. 12/08/2002.

_____ : “Kuwait apóia construção de auto-estrada no deserto chinês”. *Rádio Internacional da China*. 22/04/2002.

_____ : “China fez US\$ 10 bilhões com bônus e construiu 15 mil quilômetros de estradas”. *Rádio Internacional da China*, 26/02/2002.

WENIY, An: “Third phase of electric project kicks off”. *China Daily*. Bussnes & Trade, 05/04/2002.

WU, Catarina: “Receita de turismo da China atinge US\$ 68 bilhões em 2002”. *Rádio Internacional da China*, 19/12/2002.

_____ : “China acelera produção na bacia de Tarim”. *Rádio Internacional da China*, 31/12/2002.

_____ : “Importação de óleo bruto aumenta 15% em 2002”. *Rádio Internacional da China*, 12/02/2003.

_____ : “Primeira ferrovia transmarítima na China”. *Rádio Internacional da China*, 07/01/2003.

XIAOBING, Li: “Na China: investimentos de bens fixos aumenta 20%”. *Rádio Internacional da China*, 17/12/2002.

_____ : “Êxitos na construção ferroviária da China”. *Rádio Internacional da China*, 18/10/2002.

YUNMEI, Wu: “Bônus de tesouro nacional impulsionam incremento econômico”. *Rádio Internacional da China*, 12/02/2002.

_____ : “Infra-estrutura chinesa é mantida por bônus do tesouro”. *Rádio Internacional da China*, 22/02/2002.

_____ : “Construção de grandes obras impulsiona economia chinesa”. *Rádio Internacional da China*, 17/10/2002.

_____ : “Governo chinês esforça-se para resolver o abastecimento energético no oeste do país”. *Rádio Internacional da China*, 10/02/2003.

_____ : “Barragem das Três Gargantas atrai empresas chinesas e estrangeiras”. *Rádio Internacional da China*, 02/12/2002.

_____ : “China importa produtos mecânicos e elétricos através de licitações”. *Rádio Internacional da China*, 15/03/2002.

_____ : “Usina Nuclear de Dayawan produz 100 bilhões de quilowatts-hora”. *Rádio Internacional da China*, 18/03/2002.

_____ : “Geradores da nova usina eletrônica foram testados com sucesso”. *Rádio Internacional da China*, 18/04/2002.

_____ : “Energia nuclear chinesa vai gerar 8,7 milhões de quilowatts”. *Rádio Internacional da China*, 24/10/2002.

_____ : “Hidrelétrica de capital estrangeiro tem US\$ 100 milhões de empréstimos”. *Rádio Internacional da China*, 21/10/2002.

_____ : “China poupou US\$ 2,5 bilhões na obra de Três Gargantas”. *Rádio Internacional da China*, 1º/11/2002.

_____ : “Energia de Três Gargantas vai chegar a nove províncias”. *Rádio Internacional da China*, 04/03/2002.

_____ : “Empresa de Três gargantas vão lançar ações em 2003”. *Rádio Internacional da China*, 04/03/2002.

_____ : “Caminha eletricidade do oeste ao leste”. *Rádio Internacional da China*, 22/04/2002.

_____ : “Energia elétrica do oeste ao leste em construção”. *Rádio Internacional da China*, 23/08/2002.

_____ : “Empresas chinesas no exterior”. *Rádio Internacional da China*, 02/12/2002.

_____ : “Maior jazida petrolífera marítima da China entra em funcionamento”. *Rádio Internacional da China*, 03/01/2002.

_____ : “Reserva de gás descoberta em Tarim atinge mais de 500 bilhões de metros cúbicos”. *Rádio Internacional da China*, 05/07/2002.

_____ : “Iniciada construção da Usina de gás em Dongfang”. *Rádio Internacional da China*, 22/01/2002.

_____ : “Petróleo chinês quadruplica ativos em 3 anos”. *Rádio Internacional da China*, 15/07/2002.

_____ : “Boa produção no segundo maior campo petrolífero da China”. *Rádio Internacional da China*, 06/08/2002.

_____ : “Situação do projeto de condução de gás natural do oeste ao leste”. *Rádio Internacional da China*, 23/08/2002.

_____ : “Projeto petroquímico da Shell começa a ser construído em Huizhou”. *Rádio Internacional da China*, 06/08/2002.

_____ : “China constrói rede rodoviária de alta eficácia”. *Rádio Internacional da China*, 21/10/2002.

_____ : “China construirá 25 mil quilômetros e rodovias no oeste”. *Rádio Internacional da China*, 18/07/2002.

_____ : “Bônus contribui para desenvolvimento do transporte chinês”. *Rádio Internacional da China*, 04/03/2002.

ZHONGYUN, Luo: “Setor ferroviário impulsa crescimento econômico”. *Beijing Informa*, 09-15/11/2002.

ZUGIN, Gui: “Será construído primeiro túnel sob o rio Yang-tsé em Wuhan”. *Rádio Internacional da China*, 06/05/2002.

_____ : “Bom início do grande desenvolvimento do oeste”. *Rádio Internacional da China*, 12/11/2002.

_____ : “China melhora condições habitacionais para o povo”. *Rádio Internacional da China*.

_____ : “China está disposta a construir grupos de geradores nucleares”. *Rádio Internacional da China*, 26/03/2002.

_____ : “Ferrovia Tibetana inicia obras”. *Rádio Internacional da China*, 27/06/2001.

_____ : “Tianjin possui seis auto-estradas”. *Rádio Internacional da China*, 24/08/2002.

_____ : “Grandes progressos na construção da obra hidráulica das Três Gargantas do rio Yangtsé”. *Rádio Internacional da China*, 1º/07/2002.

_____ : “China localiza mais um grande campo petrolífero no deserto”. *Rádio Internacional da China*, 14/06/2002.

_____ : “China aplicará vultosos investimentos na construção ferroviária”. *Rádio Internacional da China*, 12/06/2002.

“Más amplia abertura de China en obras de transporte de gas natural del oeste ao leste”. *Diario del Pueblo*, 05/07/2002.

“Más ciudades chinas construirán metros”. China Internet Information Center, 06/06/2002.

“Metro to connect three cities in south China`s Guangdong”. *China Daily*, 1º/04/2002.

“More Highways to be built in China`s west”. China Internet Information Center, 16/10/2002.

“Multinacionales luchan por mercado chino”. *Xinhua News*, 03/10/2002.

“Nearly half a millon resettled for Three Gorges Project”. *China Daily*. Business & Trade, 15/05/2002.

“Negotiations over US\$ 5,6 bn JV Gas Project continues”. *People`s Daily*. 01/06/2002.

“New railway station for northwest China`s Urumqi”. *China Daily*, 19/05/2002.

“Northern province to construct more expressways”. CCTV. English Channel, 18/01/2002.

“Nuclear corporation`s revenue radiant”. *China Daily*, 30/01/2002.

“On Track For a Rail Revolution”. *Far Eastern Economic Review*. 18 de Julho, 2002.

“PetroChina reports 15% profit drop on falling prices”. *China Daily*, 16/04/2002.

“PetroChina sees gas pipeline Profit in four years”. *People’s Daily*, 14/01/2001.

“PetroChina starts segmental construction of West-East gas pipeline”. *People’s Daily*, 06/02/2002.

“Petrol stations under close watch”. *China Daily, Business & Trade*, 19/05/2002.

“Planificación del metro de Beijing convoca licitación mundial”. China Internet Information Center, 28/06/2002.

“Planned economy of the Shenzhen Metro”, In: *World Tunneling*, 05/04/2002.

“Planners Outline Brave New Vision for Capital”. *Business Beijing*, março de 2004, Issue 92.

“Plans on track for rail travel peaks”. *China Daily*, 25/01/2002.

“Presa de las Tres Gargantas resiste com éxito crecida de rio”. China Internet Information Center, 18/05/2002.

“Primer ferrocarril elevado de China entra en operación”. China Internet Information Center, 06/12/2001.

“Primer tren de suspensión magnética de China dejó línea de producción”. China Internet Information Center, 23/04/2002.

“Power stations to make Lancang-Mekong River more navigable”. *China Daily*, 03/02/2002.

“4 grupos de generadores de energía nuclear entran en operación comercial desde 2002”. China Internet Information Center, 05/02/2003.

“Qinghai-Tibet rail under construction”. *Xinhua News*, 27/05/2002.

“Qinghai-Tibet railway Blueprinting Tibet’s economy”. *People’s Daily*, 06/06/2002.

“Qinghai-Tibet railway kicks off”. *People’s Daily*, 06/06/2002.

“Railways minister: China target High-speed trains”. *People’s Daily*, 29/12/2002.

“Rampant Smuggling Threatens Goal of Maintenance 8 Percent Growth”, Ming Pao. August 3, 1998, In: Foreign Broadcast Information Service, *Daily Report/China*, 5 de Agosto, 1998.

“Reservas de gas de Xinjiang podrán abastecer a Shanghai durante 30 años”. *Diario del Pueblo*, 25/09/2001.

“Reunión central define metas económicas para 2003”. *Beijing Informa*, 28/12-03/01/2003.

“Rio Lancang será fuente de electricidad para China y Sureste Asiático”. *Xinhua News*, 02/03/2002.

“Rio Mekong es importante ruta comercial entre Tailandia e China”. *Xinhua News*, 07/03/2002.

“Se iniciarán ocho obras em las Três Gargantas del rio Yangtse”. China Internet Information Center, 14/04/2002.

“Se abrió al tráfico el ferrocarril Xi'an-Ankang, proyecto prioritario del IX Plan Quinquenal”. China Internet Information Center, 07/05/2000.

“Se invertirán 127,000 millones de yuanes en la construcción ferroviaria del oeste”. China Internet Information Center, 21/03/2002.

“Se llamará a licitación pública para obras de Tres Gargantas por 10.000 millones de yuanes”. China Internet Information Center, 14/02/2003.

“Se pondrá en marcha a título de ensayo el tren de suspensión magnética en Shanghai com los primeros ministros de China e Alemania a bordo”. *Diario del Pueblo*, 31/12/2002.

“Se terminó construcción de la autopista Beijing-Shanghai en toda la linea”. China Internet Information Center, 11/06/2001.

“6.000 expertos extranjeros colaboram en obras de Tres Gargantas”. China Internet Information Center, 07/11/2002.

“Shanghai conclui a maior ponte de aço em arco do mundo”. *Diário Vermelho*, 09/10/2002.

“Shanghai eyes petrochemical production base”. *China Daily*, 13/06/2002.

“State hicks natural gas price”. *China Daily*, 24/01/2001.

“State hikes natural gas price”. *China Daily*, 24/01/2002.

“Ten Schemes to Alleviate Shanghai Traffic Jams”. *China Daily*, 21/01/2004.

“Three Gorges Dam Project to generate power next year”. China Central Television (CCTV), 07/05/2002.

“Three Gorges cofferdam dismantled”. *China Daily*, 17/01/2002.

“Three Gorges firm seeks listing”. *China Daily*, 26/02/2002.

“Tibet gets help with highway construction”. *Xinhua News*, 04/06/2002.

“Tibet mantiene un rápido crecimiento económico”. China Internet Information Center, 03/01/2003.

“Trains to speed up again in China”. *People’s Daily*, 14/06/2002.

“Trans-China pipeline deal signed”. *China Daily*, 05/07/2002.

“Transport infrastructure revamped”. *China Daily*, 08/03/2002.

“Túneles ferroviarios en primer lugar mundial”. China Internet Information Center, 29/10/2002.

“Um año de OMC – “Buen inicio e um largo camino por percorrer”. *Beijing Informa*, 14-21/12/2002.

“West China welcomes more investment in Transportation”. *People’s Daily*, 11/04/2002.

“Westward Ho! Can Chongqing \$200 billion upgrade shift’s China’s center of gravity”. *Business Week*, 14 de Outubro, 2002.

World Bank: “Competitiveness Indicators”. World Road Statistics, 2000.

“World Bank Supports highway System in China”. China Internet Information Center, 16/10/2002.

“Zhejiang to invest US\$ 2 billion in transportation”. *China Daily*, 27/01/2002.

2- Matérias, artigos e notas jornalísticas coletados no semanário chinês Beijing Informa no período 1994-2000

13-19/12/2000:

“Primera autopista para vehículos pesados”

06-12/12/2000:

“Aceleran reforma de la industria energética”

“China importará 50 millones de toneladas de petróleo este año”
“Pueden los trenes de suspensión magnética circular por China?”
RONGXIA, Li: “Nuevo avance del desarrollo del oeste”
29-05/12/2000:
YUANKAI, Tang: “El mapa de transporte de Beijing se cambia mensalmente”
22-28/11/2000:
“Nuevo proyecto de transmisión eléctrica”
“China tiene la mayor longitud de ferrocarriles en Asia”
“Descubren gran campo petrolífero en Xinjiang”
RONGXIA, Li: “Aceleramiento de la velocidad de trenes”
15-21/11/2000:
“Abundantes reservas de gas natural en mar de la China Oriental”
“China exportará electricidad a Tailandia”
02-07/11/2000:
“Gran campo petrolífero chino promueve cooperación internacional”
20-26/09/2000:
YAN, Zhong: “China promueve el desarrollo de la energía nuclear”
13-19/09/2000:
“Desarrollo del oeste: diez proyectos del 2000”
30/08-05/09/2000:
“Sistemas de transporte ferroviario en grandes ciudades chinas”
23-29/08/2000:
JINGWEN, Zhong: “Realizados nuevos logros en la construcción de proyectos claves”
16-22/08/2000:
“Empresas china y estadounidense invierten en central eléctrica”
“China desarrollará transporte ferroviario en grandes ciudades”
“Ministerios del gobierno listos para ayudar a las regiones occidentales”
24-30/05/2000:
NING, Li: “Iniciado el proyecto de transporte de gas del oeste al este”
06-11/04/2000:
LU, Ma: “Panzhuhua lista para el despegue”
15-21/03/2000

“Nueva vista de las Tres Gargantas”
08-14/03/2000
RONGXIA, Li: “La industria ferroviaria: conversión de las pérdidas en ganancias”
08-15/02/2000
YAN, Zhing: “Aprovechamiento de las fuerzas de reserva del oeste de China”
15-21/12/1999
“Énfasis en el desarrollo de las zonas del oeste”
27/10-02/11/1999
“Construcción de una nueva central nuclear”
06-12/10/1999
“Transportes promueven desarrollo de Xinjiang”
14-20/04/1999
GUANGCHENG, Dong: “Acelerada construcción urbana”
PEIYAN, Zeng: “Informe sobre la ejecución del Plan Del Desarrollo Economico y Social de 1998 y sobre el Proyecto de Plan de Desarrollo Economico y Social para 1999”
24-30/03/1999
“Comunicado estadístico sobre el desarrollo económico y social de 1998”
18-23/03/1999
XINLI, Zheng: “Focos de crecimiento económico para los próximos 20 anos”
04-10/03/1999
“China impulsa proyectos hidráulicos”
“Capital foráneo amplía red de carreteras”
11-16/02/1999
JIANG, Zhou: “Economía nacional será mejor que el año pasado”
BIAN, Kou: “Impetuoso desarrollo de la construcción de carreteras”
14-19/01/1999
“Apertura del mercado ferroviario”
16-22/12/1998
“Planta de Ertan genera eletricidad
CHUNCHUA, Song: “Construcción: Desarrollo y utilización de capital foráneo”
09-15/12/1998
“Promueven inversiones en el centro y el oeste”

02-08/12/1998

RONGXIA, Li: "China impulsa proyectos hidráulicos"

25/11-01/12/1998

RONGXIA, Li: "Economía marítima: Nuevo foco de crecimiento"

18/24-11/1998

SHENG, Wen: "Importante reajuste de la economía china"

04-10/11/1998

FUCHUN, Zhang: "Construcción de ferrocarriles en el suroeste"

"Estimulan inversión foránea en el centro y el oeste de China"

28/10-03/11/1998

LI, Wen: "Petróleo: reorganización y desarrollo"

23-29/09/1998

XIN, Guo: "Asegurar un crecimiento de 8 por cento"

19-25/08/1998

"Más inversiones en infraestructura"

12-18/08/1998

"Crean gigantes petroleros estatales"

05-11/08/1998

"Nuevo campo petrolífero en el mar de China Meridional"

"Desarrollo de recursos hidráulicos requiere capitales"

22-28/07/1998

WANDI, Jiang: "Tibet: Presente y futuro"

_____ : "Tibet: una vida mejor para las zonas rurales"

_____ : "62 proyectos benefician al pueblo tibetano"

24-30/07/1998

"Nueva planta nuclear"

17-13/06/1998

BIAN, Wei: "Industria nuclear desarrolla mediante reajuste"

_____ : "Gran potencial de desarrollo de la industria petrolera"

11-16/06/1998

"Progreso de las actividades marítimas de China"

08-14/04/1998

XIAN, Bian: “Rápido desarrollo infraestructural”
11-17/03/1998
“Corporación Petroquímica aumenta sus beneficios”
21-27/01/1998
ZHOU, Shuang: “Estrategia de desarrollo energético de China”
11-16/12/1997
DAWEI, Pi: “Prueba de fuerza con el río Yangtsé”
BIAN, Wu: “Avanza el trábalo de reasentamiento”
GUOJIAN, Han: “Gigantesco proyecto hidroenergético de Ertan avanza sin tropiezos”
WEEI, Huang: “Changqing: Otro gran campo petrolífero en el oeste”
03-09/12/1997
“Foeman grupo petroquímico piloto”
24-30//10/1997
“Se reduce disparidad de inversión entre este y leste”
28-04/06/1996
XI, Zhou: “Cooperación energética con Venezuela”
24-30/04/1996
“Esquema del IX Plan Quinquenal para el desarrollo Económico y Social de las Metas a Largo Plazo para el Año 2010 de la República Popular China”
06-12/03/1996
“Energía nuclear limpia y segura”
28/02-05/03/1996
LINWEI, Lou: “Nueva puerta de Beijing”
BIAN, Wang: “Importancia y perspectivas del ferrocarril Beijing-Kowloon”
“Construcción de maquinaria ampliará cooperación foránea”
24-30/01/1996
“China y Canadá cooperan en el proyecto de las Tres Gargantas”
“Brillantes perspectivas para el petróleo marítimo”
17-23/01/1996
“Mayor ritmo de desarrollo en centro y el oeste de China”
27/12-02/01/1996
NAITAO, Wu: “Sobre el IX Plan Quinquenal (1996-2000)”

27/09-03/10/1995

RU, Xiao: “Industria petrolera: más abierta al exterior”

“Equipos importados para las Tres Gargantas”

06-12/09/1995

“Reducen regalías petroleras del Estado”

“Sistema de teleconferencias para industria petrolera”

16-22/08/1995

“Comienzan reasentamientos en las Tres gargantas

09-15/08/1995

“Desarrollan generadores hidroeléctricos”

“Lanzan empresa mixta de transporte”

02-08/08/1995

“Aprueban central nuclear de Qinshan”

18-25/07/1995

“Se proyecta expansión ferroviaria”

19-25/04/1995

NAITAO, Wu: “El sector de energéticos busca mayor cooperación foránea”

RONGXIA, Li: “Tarim: Esperanza de la industria petrolera”

“Texaco perfura en el Mar de China Oriental”

15-21/03/1995

“Comunicado estadístico sobre el desarrollo económico y social en 1994”

22-28/02/1995

NING, Li: “Nuevo foco de crecimiento económico del siglo XXI”

“Más apertura en construcción de ferrocarriles”

21-27/02/1994

“Empieza construcción en las Tres Gargantas”

23-29/11/1994

SENMU, Lin: “Política china de inversión para los años 90”

16-22/11/1994

WEI, Huang: “Industria eléctrica: avances y perspectivas”

3- Livros publicados e analisados

AMAZONAS, João: *Os desafios do socialismo no século XXI*. Anita Garibaldi: São Paulo, 1999.

AUDREY, Francis: *China – 25 anos, 25 séculos*. Paz e Terra. 1974.

BAUN, Richard: *China's Four Modernizations: the new technological revolution*. Boulder Col. 1980.

- BETTELHEIN, Charles: *Quelques questions sur la Chine après la mort de Mao Tsetung*. Maspero. 1978.
- DRUMMOND, Carlos: *Viagem à grande China*. Scritta. 1994.
- ENGELS, Friedrich: *Do socialismo utópico ao socialismo científico*. Centauro. 1987.
- HAESBAERT, Rogério. *China, entre o Oriente e o Ocidente*. Ática. 1994.
- HOBBSBAWM, Eric: *A era dos extremos*. Companhia das Letras. 1994.
- Institute of Reform and Development (Hainan): *China's Accession to the WTO and Infrastructure Reform*. Foreign Language Press Beijing, 2002, p.197.
- KATORGUIN, I: “*Experiencia Histórica de aplicação da NEP pelo PCUS*”. Editorial Progreso. *Moscou*. 1981.
- LEW, Roland: *De mao a la desmaoización. Revolución*. 1988.
- LÊNIN, Vladimir: *O Estado e a Revolução. Obras Escolhidas*. Editorial Progreso, *Moscou*. 1979.
- _____ : *Imperialismo: fase superior do capitalismo. Obras Escolhidas*. Editorial Progreso. *Moscou*. 1979.
- LIEBERTHAL, Kenneth & OKSENBERG, Michel: *Policy making in China: leaders, structures and process*. Princeton University Press. 1988.
- LIMA, Haroldo, PEREIRA, Duarte & CABRAL, Severino: *China: 50 anos de República Popular*. Anita Garibaldi. 1999.
- MARX, Karl & ENGELS, Friedrich: *The german ideology*. International. New York. 1949.
- MINI, Fábio. *Xinjiang o Turkestan orientale*. Limes. 1999.
- DELFIN NETTO: *Crônica do debate interdito*. Topbooks. 1998.
- OLIVEIRA, Carlos Tavares: *O despertar da China*. Aduaneiras. 1990.
- _____ : *Estados Unidos x China: o desafio econômico*. Aduaneiras. 1994.
- OVERHOLT, Willian H.: *The Rise of China. How economic reform is creating a new superpower*. Difusão Cultural. 1993.
- POMAR, Wladimir: *O enigma chinês – capitalismo ou socialismo*. Alfa-ômega. 1987.
- _____ : *China, o dragão do século XXI*. Ática. 1996.
- RANGEL, I: “A história da dualidade brasileira”. *Revista de Economia Política*, Vol. 1, n. 4. Out-Dez/1981.

- _____: *Economia: Milagre e AntiMilagre*. Zahar. 1985.
- _____: *Dualidade e Escravidão Colonial*. In: *Encontros com a Civilização Brasileira*, n. 3, Set/1978.
- SANTOS, Milton: *Por uma Geografia Nova*. Edusp. 1997.
- SPENCE, Johnathan: *The search for modern China*. W. W. Norton & Company Inc. New York. 1990.
- TSETUNG, Mao: *Sobre a prática e sobre a contradição*. Expressão Popular. 1999.
- VICTOR, Richard, MURRAY, Flora, & WOO, Celine: *China: Energy and Environment*. Harvard Business. 1999.
- XIAOPING, Deng: *Problemas fundamentales de la China de Hoy*. Ediciones en lenguas estrangeiras. Beijing. 1982.
- XIAOXIN, Zhou: *Power System development and nationwide grid interconnection in China*. Electric Power Research Institute. Beijing. 2000
- ZEMIN, Jiang: *Reforma e Construção da China*. Editora Record. Pequim.

ANEXOS

1- Entrevista com o Prof. Luiz Gonzaga Belluzzo

Esta entrevista foi realizada numa quinta-feira, dia 30/11/2004, na residência do prof. Belluzzo e que, além de mim, contou com a presença do professor do Departamento de Geografia da USP e orientador desta pesquisa, Armen Mamigonian.

O ponto central dessa conversa girou em torno das diferenças em política econômica que levaram à China ao posto de nação com maiores índices de crescimento nos últimos 25 anos. Ao contrário das explicações que obedecem a formas superficiais e que alimentam análises que fortalecem o “mito exportador” chinês, o prof. Belluzzo observa tais exportações como forma de a China gerir divisas externas que, por sua vez, internamente viabilizam uma política de juros atraente ao crédito e capacitam o Estado a gerenciar gastos públicos no sentido de ampliação da demanda doméstica.

Elias: Primeiramente bom dia, prof. Belluzzo; bom dia também ao prof. Armen.

Sobre o crescimento econômico rápido e de longa duração, é recorrente a idéia de que tal fenômeno na China é causado pelo que Krugman e Young chamam de “acumulação de fatores”, entre os quais: capital, mão-de-obra etc. Acredito serem insuficientes essas análises que partem desse tipo de pressuposto.

Na opinião do Sr. em que consiste o “enigma chinês”?

Prof. Belluzzo: Essa é uma questão difícil de se responder de uma maneira simples, porque na verdade acho que a idéia das reformas na China nasce da ruptura com o modelo soviético baseado numa “economia de comando”. Ela começa em 1978 e tem uma enorme importância à observância dos modelos dos países asiáticos; Japão e Coréia, sobretudo. Digo isso porque a China é uma espécie de reprodução em um ponto grande, se observarmos uma macro-reprodução do modelo asiático, pois se combina uma enorme centralização das decisões com a descentralização do poder econômico. Isto começa primeiro com a reforma agrária.

Na verdade, a transformação da propriedade estatal... Ou melhor, não existe um regime de propriedade privada no campo, porque a terra ainda é propriedade do Estado, mas passou-se a ter um estatuto de usufruto das famílias, ativando rapidamente a agricultura familiar, com uma descompressão progressiva do sistema do sistema de quotas que são entregues ao Estado, e foram descomprimindo devagar os preços. Então, na China houve um processo de transição de uma economia centralizada para uma economia, digamos, socialista de mercado, de utilização do mercado como instrumento de coordenação. Assim, não houve

um choque como o que aconteceu na União Soviética, onde houve uma tremenda descompressão dos preços.

Por outro lado os chineses não fizeram um processo de desestatização abrupta, mantiveram as empresas estatais e foram abrindo às Zonas de Processamento a empresas estrangeiras permitindo joint-ventures com as empresas de município. Como é a tradução de empresas de município, que não são estatais, mas são municipais?

Elias: Se não me engano são as “Township and Village Enterprises” ou Empresas de Cantão e Povoado...

Prof. Belluzzo: Isso. Então, a transição foi feita de uma maneira muito cuidadosa, no sentido de não se promover o choque. E a abertura também foi feita de maneira gradual. As zonas litorâneas foram escolhidas como reprodução do modelo coreano: fazer com que as zonas de processamento servissem na verdade como uma etapa de transição para uma economia mais descentralizada.

Portanto, durante os anos 70 e 80 os chineses foram fazendo essa transição quase que silenciosamente. Não havia muita informação. Quem chegava na China em meados da década de 1980, como cheguei, olhava e pensava: “Isto é uma confusão”. Se você conversasse com as pessoas perceberia qual era o rumo daquilo, mas você observando não saberia como a coisa ia ficar. Observavam-se empresas com nível tecnológico distinto, com as empresas estatais em processo de reforma de reestruturação. Lembro-me que um amigo meu que foi comigo dizia: “Isso aqui vai dar errado”. O que na verdade aconteceu foi o não-desmantelamento do sistema estatal. Ele foi sendo readaptado à nova conformação econômica chinesa. Eles usaram muitas vezes as empresas estatais e as empresas municipais como espécie de gancho para as joint-ventures com as empresas estrangeiras. Então os chineses não fizeram um processo de desestatização semelhante ao ocorrido na União Soviética, onde se faz um leilão da empresa, privatiza-se e liberam-se preços.

Ao mesmo tempo em que se foi fazendo a descompressão aceitou-se investimentos estrangeiros que de início vinham da própria Ásia. Quero dizer, por que a estratégia chinesa como grande país exportador deu certo?

Primeiro, eles perceberam que se abrissem a economia, receberiam grandes investimentos da Ásia e da Taiwan, e do próprio Japão, pois eles “pegaram” uma situação difícil da economia asiática no final da década de 1980 – quando o Japão fora obrigado pelos EUA em 1985 a valorizar sua moeda, a chamada *hendaka*. E então, os japoneses começaram a

distribuir seus investimentos em outros países asiáticos e nesse momento a China com as Zonas de Processamento encontrou um ambiente externo muito favorável para investimentos se deslocarem ao país. Já a partir da década de 1990 percebe-se a entrada mais intensa dos europeus e dos próprios americanos.

Hoje, sabemos que boa parte do déficit, dos americanos com a China, provém de empresas americanas em joint-ventures com empresas chinesas. Precisamos fazer a conta direito, pois se olharmos somente as empresas de propriedade americana nós nos confundiremos. Temos de olhar as empresas em regime de joint-venture. Sabemos que a Boeing se abastece na China como uma joint-venture localizada no interior chinês. Então muitas vezes as pessoas que vão fazer pesquisas se confundem, falam assim: “a maior parte das empresas que exportam na China, é chinesa...”. Na verdade, muitas delas são joint-ventures com empresas chinesas.

Portanto, nessa fase de transição, os chineses foram reordenando as relações econômicas dentro da China. É só vermos o tipo de reforma agrária que foi realizada. Eles sabiam que se fizessem um tipo de reforma agrária transformando rapidamente em agricultura familiar e conseqüente tecnificação, iria se gerar uma massa de desempregados que iriam “atolar” as cidades chinesas.

Logo, em resumo, tomo três pontos essenciais: 1) a reforma agrária, 2) a reforma econômica no setor industrial, que permitiu a entrada de capital estrangeiro sob forma de joint-venture com empresas chinesas, quer dizer não se fez uma privatização típica ocidental, brasileira, e 3) o gasto público, se olharmos os elementos dinâmicos que regem a economia chinesa, perceberemos que as províncias interioranas crescem mais depressa a renda e o produto do que as províncias costeiras. Porque o modelo é o seguinte: os chineses sabem que uma economia daquele tamanho não pode ser movida pelas exportações, mesmo que se tenha uma abertura elevada como a existente na China. Mesmo se compararmos com países de igual tamanho, como os Estados Unidos, a relação exp+imp sobre o PIB, veremos a China como o país continental com maior índice de abertura...

Elias: 45% do PIB...

Prof. Belluzzo: É, mas já no Brasil tal relação é de 15%, nos Estados Unidos também 15%, na Índia é mais baixo ainda.

O setor exportador funciona como um provedor de divisas para a China crescer. Não que “puxe” o crescimento econômico. O que “puxa” o crescimento econômico são os

investimentos domésticos, os gastos públicos e investimentos das empresas chinesas no interior do país. É como se tivessem duas válvulas, uma caracterizada pelo setor externo, que provê divisas e, portanto, permite a realização de políticas econômicas mais “frouxas” de crédito. Aliás, qual é a taxa de juros na China?

Elias: Seis por cento às empresas.

Prof. Belluzzo: Por quê? Porque essa taxa está fundada no crédito. Mas há um outro lado disso: o excesso de crédito que não é cobrável no sistema bancário chinês. Mas isso é uma reprodução do que aconteceu na Coreia. Então, há um setor agrícola que conseguiu “segurar” em termos relativos a mão-de-obra, os preços foram sendo liberados progressivamente ao mercado, e isso faz parte do financiamento da industrialização que consiste na transferência de produtos agrícolas para o sustento da urbanização, ao mesmo tempo em que o Estado subsidia uma parte do consumo dos alimentos nas cidades. Por outro lado, foi feita uma reforma empresarial nas empresas estatais e construído um forte setor exportador. Nas regiões costeiras existe uma série de benefícios dados aos setores exportadores. A China cobra critérios de desempenhos.

Então temos três elementos: a formação de uma demanda doméstica sustentada em gastos públicos e um sistema financeiro que só opera em moeda local. Nenhum banco chinês opera empréstimos em dólar a empresas chinesas. Se as empresas estrangeiras quiserem tomar lá fora, são autorizadas pelo Banco Central da China de modo que a empresa se responsabilize pelo pagamento daquela dívida. O governo chinês não dá aval à empresa.

Se tais empresas pediram dinheiro emprestado fora, as mesmas são responsáveis por gerirem dólares para o pagamento da dívida. Por isso na China há duas coisas, uma relativa liberalidade ainda que existam critérios de indução, ou seja, que digam onde se pode ou não investir para investimentos diretos, ao mesmo tempo em que há um controle de capitais. Talvez aí se encontre a singularidade da China.

A China nos anos 90, diferentemente do que aconteceu na América Latina, há uma composição de investimento em que uma boa parte está sentada em bases produtivas novas. Nós não. Existe algo camuflado, pois como existem muitas joint-ventures muito desta capacidade produtiva nova entra na forma de fusões e aquisições e não é. O que existe é uma transferência de tecnologias para empresas chinesas.

Elias: Fala-se acerca da probabilidade de a China adentrar em um estágio marcado por eficiências marginais decrescentes...

Prof. Belluzzo: Essa é uma idéia equivocada, sabe por quê? Porque a China é um dos países que mais gastam com P&D. Agora mesmo saiu um relatório da ONU demonstrando isso. Então, tal afirmação é um equívoco.

O que a China fez afinal, de fato, foi uma aposta numa expansão importante de sua demanda interna, como diz o Krugman, na acumulação de fatores ao mesmo tempo em que foi diversificando sua pauta de exportação. A China é o país do 3º mundo com a pauta de exportações mais diversificada. Ao olharmos o relatório da UNCTAD, verificamos que ela exporta desde produtos eletro-eletrônicos até bichinhos de pelúcia e sapatos. Entramos em supermercados europeus e observamos que os ursinhos de pelúcia são de fabricação chinesa. A China apostou na diversificação da pauta.

Agora esses produtos estão começando a entrar na pauta de exportações de bens com maior valor agregado e maior conteúdo tecnológico. Se imaginarmos que tal crescimento longo não foi feito sem graduação tecnológica, é pura ingenuidade. Não se consegue um crescimento desse sem avanço tecnológico. A China avançou em vários mercados de alta tecnologia deslocando seus competidores asiáticos. Não se pode fazer isso sem uma estratégia de graduação tecnológica.

Prof. Armen: Atualmente a China exporta mais e importa menos computadores aos Estados Unidos...

Prof. Belluzzo: Exatamente, a China fez graduações tecnológicas rapidamente, a exemplo dos tigres asiáticos. E hoje em dia se analisarmos o comércio EUA-Ásia-China, perceberemos o comércio ultraconcentrado nos setores de maior intensidade tecnológica. É claro que os chineses também exportam confecções aos EUA, também sapatos...

Prof. Armen: Mas também computadores.

Prof. Belluzzo: A peculiaridade da China é essa, reproduziu tudo isso em um espaço de tempo muito curto. Se observarmos a história do Japão e da Coreia, veremos similaridades: de início produtos têxteis, depois produtos eletrônicos de baixa tecnologia, como aquele “radinho speaker”. Daí os japoneses passaram a invadir o mercado de maior valor agregado, equipamentos médios, assim como a China hoje. Porém, no caso chinês, num espaço menor de tempo. E o tamanho da China é impressionante, sua pauta é muito diversificada. Você observa a pauta do Brasil, temos complementaridade com a China onde? A China na verdade tem problemas do ponto de vista agrícola, ela vai ter de se transformar em uma

grande importadora de produtos agrícolas. Tanto é que está jogando com o Brasil na OMC ao mesmo tempo em que vai construindo um caminho de “invasão” em áreas com maior poder tecnológico. Aliás, já deu um sinal de onde estão chegando ao enviar um homem ao espaço.

O conjunto de indústrias e atividades envolvidas no envio do homem ao espaço com tecnologias muito avançadas é muito grande. Só que na União Soviética o setor de alta tecnologia ficou isolado no setor aeroespacial. Na China, não, eles já estão transferindo tecnologia para uso civil.

Elias: É o “pé” na chamada 3ª revolução industrial?

Prof. Belluzzo: Sim, eles já estão lá.

Daqui a pouco vai haver empresas chinesas investindo por aqui na área de eletroeletrônica.

E agora começa uma outra etapa, o fato de as empresas chinesas começarem a sair – a etapa da globalização, que não foi feita pelo Brasil, mas foi feita pela Coréia. Hoje todas as grandes empresas coreanas são internacionais, e a China vai pelo mesmo caminho.

Elias: Estatais Globais, no caso?

Prof. Belluzzo: São semiestatais no caso.

Elias: Vamos falar um pouco do sistema financeiro chinês. Nos últimos anos a imprensa ocidental tem se referido com demasia à proximidade de um colapso do frágil sistema financeiro chinês. Eu pessoalmente acredito que a China segue um caminho onde o mercado de capitais tem papel crescente em contraposição ao Japão, onde o mercado acionário pouco representava como fonte de financiamento, e onde a intermediação financeira processava-se basicamente por intermédio de depósitos em bancos e instituições...

Prof. Belluzzo: Mas o sistema chinês também era assim. Houve um congresso recente sobre problemas do sistema financeiro chinês. A China adotou como os outros países asiáticos o modelo do banking, ou seja, as finanças fundadas no banco. Isso o Japão fez na década de 1960, a Coréia também. Eles adotaram o modelo do banco principal, o mainbanking. Agora eles precisam de muito cuidado para fazer a passagem ao mercado de capitais. Você tem razão quando diz que eles vão tentar fazer tal passagem, mas vão fazer de uma maneira muito cuidadosa, pois para isso precisam primeiro deixar seus bancos mais enxutos; afinal hoje em dia, devido à industrialização muito rápida, acumularam-se “montanhas” de débitos “podres” no sistema chinês. Hoje já é possível haver bancos de investimentos estrangeiros na China,

mas de uma forma muito progressiva. Logo, a limpeza do sistema financeira é pré-requisito para a passagem ao mercado de capitais, se não é muito complicado fazer tal passagem, muito arriscada.

Porque os sistemas baseados na finança direta supõem a existência de mercados secundários muito amplos, aliás, se baseiam na amplitude de tais mercados secundários. Então, é preciso fazer essa transição progressivamente. Caso contrário poderá advir danos irreparáveis ao sistema bancário chinês. Você sabe que o sistema bancário chinês em sua maior parte não é privado, é estatal e, por outro lado, quando o Japão foi levado a fazer uma reforma no setor financeira nos anos 1980, levou essa “truncada” aí. Então, a China tem o exemplo do Japão. O Japão foi pioneiro e se “ferrou”.

Não se pode fazer isso pelo seguinte, pois o mercado de capitais precisa de outras regras. Você observou que todas as bolsas este ano tiveram uma valorização muito expressiva, menos a de Shenzhen, que caiu até a semana passada em 13,5% em um ano. Porque as bolsas, exceto no período da “pax britânica”, nunca tiveram tanta importância na captação de recursos. As bolsas têm uma outra função: avaliar diariamente os valores do mercado. Já negociar na bolsa passa pelo mercado secundário, mesmo no período recente nos EUA você vai observar que as empresas mais tiraram do que colocaram ações na bolsa. Então, a função da bolsa basicamente é passar o valor de mercado das empresas, mas ela não tem uma função importante de provedor de novos recursos em nenhuma economia importante, nem na americana. O que pode acontecer é o seguinte é a de ter uma ação muito valorizada na bolsa e se você precisar emitir um bônus para se endividar. Esse bônus pode ter uma avaliação das agências de risco mais favoráveis e conseguir empréstimos mais baratos. Mas nem isso, as empresas americanas na maioria das vezes se financiam; ao contrário das empresas asiáticas com lucros acumulados. Essa alavancagem alta é típica das economias asiáticas. Elas usam os créditos bancários como um bem, enquanto nos EUA as dívidas cresceram devido às fusões e aquisições. Pois se fazia o seguinte: valorizava-se as ações de sua empresa na bolsa, emitia-se dívida para adquirir uma outra empresa na bolsa e depois se retirava a ação do mercado.

Para mim, quando falamos em mercado de capitais, estamos falando em mercado de dívidas, um mercado secundário de dívidas. E isso é o que a China tem de fazer, a partir da securitização de créditos e conseqüente lançamento no mercado. É isso o que os chineses vão fazer. Por isso, os economistas chineses são muito bons. Eles sabem que na verdade não se pode transformar a bolsa em centro do sistema financeiro. A bolsa é um dos elementos,

mas ele tem muito a ver com o movimento de precipitação das empresas, não com o movimento de captação, pois as bolsas funcionaram ao revés.

Elias: Mas Prof. Belluzzo, quando falo em mercado de capitais, trato do aparelhamento de um sistema financeiro pronto a carrear recursos a setores ociosos. Por exemplo “Três Gargantas”, ferrovia “Qinghai-Tibet”, gasoduto “Oeste-Leste”, tem boa parte de seus ativos cotizados em bolsa de valores.

Prof. Belluzzo: Tudo bem isso é importante, porque, na verdade, se favorece a montagem de pacotes financeiros, que tem financiamento mais barato, mas obrigatoriamente não se captará recursos em bolsa de valores, pois está se oferecendo valores de empresas que obrigatoriamente emitem balanços. E o problema dos países socialistas, é que as empresas não tinham balanços. E quando se leva à bolsa de valores, a empresa torna-se visível e passível de ser avaliada. Agora tais obras não serão concluídas com dinheiro das bolsas e é isso o que estou lhe dizendo. Quero dizer o seguir o seguinte: vamos fazer tal empreendimento e captar recursos na bolsa de valores – para mim, isso não existe. A bolsa funciona como uma espécie de garantidora de que se saberá acerca do desempenho geral da empresa. Neste caso precisa-se montar um pacote. Como a China está financiando?

Elias: As obras?

Prof. Belluzzo: Sim. De que forma? Com crédito bancário, dinheiro externo...

Elias: Uma grande quantia inicial por parte do Estado. Verifica-se a adoção de métodos licitatórios que baratearam os valores originais das obras...

Prof. Belluzzo: Então existe um pacote financeiro.

Elias: Sim, com múltiplos canais.

Professor, o senhor já falou aqui do papel decrescente das exportações na performance da economia chinesa. Então faremos uma pergunta mais ligada a nossa dissertação. Gostaríamos, lógico, de uma opinião sua. O norte central de nossa pesquisa é a idéia de que o atual estágio da economia chinesa, acompanhada de índices macroeconômicos satisfatórios, aliado à eclosão da crise asiático de 1997 criou clima favorável a uma política econômica voltada para a formação de um mercado interno de massas como forma de “blindar” o país de crises inerentes ao mercado internacional. Sustentamos em nossa pesquisa que o alavancamento de gastos públicos, aumentado consideravelmente a partir de 1998, voltados à consecução de centenas de projetos em infra-estruturas em energia e transportes é atividade-meio para o objetivo por nós já

exposto. Os dados de que dispomos sobre o período pós-98 dão conta de tal viragem. A análise e conseqüente argumentação feita tem algum sentido para explicar a China hoje?

Prof. Belluzzo: Mas é exatamente isso o que está acontecendo. Vamos dar uma olhada no modelo chinês onde fica claro que as exportações estão a serviço de captação de divisas estrangeiras ao país. Ou seja, como eu sei que o crescimento econômico demanda por si só uma alta gama de importações, o país precisa ter reservas altas e superávit comercial. Isso serve como garantidor de que se pode fazer, somada ao controle de capitais, uma política doméstica baseada no crédito e no gasto público. Quer dizer, pegamos o exemplo do Brasil, onde a dívida externa está na casa de US\$ 220 bilhões e as reservas cambiais em torno de US\$ 20 bilhões, ou seja, temos 10 vezes mais dívida do que reservas disponíveis.

É só observarmos a estratégia. Por que a China partiu para isto? Porque eles sabem que o crescimento econômico demandará importações. E partiram do modelo asiático de as exportações crescerem mais que as importações. Agora temos isso na China. Sabemos que as exportações têm um limite, porém o país tem mais de US\$390 bilhões em caixa, o que dá vazão a uma baixa taxa de juros e uma política fiscal ativa.

Que o modelo tem riscos tem, afinal, se tivermos uma recessão mundial muito forte, os chineses terão de mudar o eixo desse negócio, pois serão afetadas as suas exportações. O setor externo funciona na verdade como provedor de liquidez para o setor interno. Mas a mola propulsora do crescimento econômico na China está no gasto público e no crédito interno.

Logo a sua hipótese está certa, mas está certa desde o início da década de 1990. Não é que as exportações “puxam” o crescimento econômico chinês. Elas nunca puxaram, pois é impossível “puxar” uma economia daquele tamanho somente pelas exportações. É como a brasileira, como se vai “puxá-la” pelas exportações. As exportações brasileiras estão crescendo, mas e a economia como está? Pois não há capacidade de se baixar as taxas de juros para estimular o crédito e nem a possibilidade de abandonar o superávit primário e gastar. Os chineses sabem que se não tiver alguém gastando, ou as empresas ou o governo, a renda não cresce. Como vai crescer? Nem por reza!!!

Elias: É verdade... Inclusive uma das idéias que levantamos a partir do dado de que 20% das exportações chinesas são direcionadas aos EUA, e que cerca de 50% delas são de produtos eletroeletrônicos, eletrodomésticos. Daí voltamos ao interior da China e percebemos que cerca de 60% de sua população rural não têm acesso à energia elétrica; logo, o Estado passou a ter uma política de reduzir a carga fiscal dos camponeses ao

mesmo tempo em que subsidia energia elétrica a esta massa. Logo pensamos que boa parte dessa pauta de exportação aos EUA pode ser encerrada no próprio mercado interno.

Prof. Belluzzo: Sim, quando houver uma massa de renda suficiente, sim, é isso mesmo. O gasto público tem o papel, na medida em que se eletrifica o interior da China, de subir a renda real dessa população. Na verdade você soube que a China teve deflação, pois a ela criou muita capacidade acima da demanda. Na verdade, ela é um caso de industrialização *sui generis* porque criou capacidade acima da demanda. Vamos ver o Brasil: como se criou o mercado de automóveis, autopeças. O Brasil efetuou uma política de substituição de importações, ou seja, substituía importações à medida que tinha uma massa suficiente de renda que permitisse, dadas as escalas daquele momento, produzir internamente. A China não, lá se criou capacidade na frente. E agora o que ela está fazendo com o gasto público? Está criando demanda, um circuito de venda que possa na verdade dar mais margem de manobra em momentos de enfraquecimento do mercado internacional.

Elias: Professor, esta é a última pergunta que gostaríamos de fazer, sobre a relação entre a China e os organismos financeiros internacionais. A China rapidamente desde o início de sua política de Reforma e Abertura tratou de assegurar seu assento no Fundo Monetário Internacional. Entre 1996 e 2000 a dívida pública chinesa saltou de 7% a 13% do PIB e sabemos que alguns projetos de infra-estruturas contam com a participação minoritária de organismos como o FMI e o Banco Mundial...

Prof. Belluzzo: Existe muito dinheiro concessional na China. Os americanos estão reclamando, pois a China está virando um país rico...

Elias: O senhor fez parte da equipe econômica do presidente Sarney e acompanhou de perto o processo de moratório de 1987...

Prof. Belluzzo: Eu não acompanhei, eu fui um dos autores da moratória...

Elias: Então, professor, fica a famosa questão das “condicionalidades”. As chamadas “condicionalidades” são aplicadas a países com o grau de autonomia da China?

Prof. Belluzzo: Na verdade, é o seguinte: a China não precisa ir ao FMI devido ao nível de reservas de que dispõe. A China é “superlíquida” em moeda estrangeira, o problema é que temos de ver o seguinte: com raras exceções os tigres asiáticos hoje têm reservas superiores a cinco vezes suas dívidas de curto prazo. A Coreia tem US\$ 130 bilhões, Taiwan US\$ 70 bilhões. Não há nenhuma hipótese de irem ao FMI em curto prazo. A não ser que a China aceite essa sugestão, que não vai aceitar, de revalorizar sua moeda, pois seria

desastroso para ela e os vizinhos, pois boa parte da poupança chinesa seria de demanda por dólares. Ao contrário do que os americanos acham. Se os chineses deixassem o reinminbi flutuar haveria uma demanda de dólares maior que a oferta. Logo, ao invés de revalorizar, ir-se-ia desvalorizar o reinminbi num curto prazo. O que tornaria as exportações chinesas ainda mais competitivas.

Enfim, acho difícil de a China ir ao FMI. E caso tenha de ir, creio que o Fundo não terá recursos para tratar do desequilíbrio da balança de pagamentos da China, é um negócio monumental. O FMI não tem “bala” para isso.

2- As relações entre estatal e privado na China de hoje (por Elias Jabbour, de Pequim)*

Estou chegando à conclusão (pode parecer óbvia e, de certa forma, simplificada) de que o "enigma chinês" atual pode ser compreendido pela complementaridade entre setor estatal e privado. As reformas econômicas – ao fomentarem, de um lado, o surgimento de uma camada da sociedade capaz de investir e dotada de métodos empresariais modernos e, por outro, de forma inteligente “succionarem” investimentos chineses de Taiwan, Hong-Kong, Macau e também de Cingapura –, conseguiram criar condições objetivas de manutenção de um crescimento econômico rápido a partir de investimentos privados em imensas reservas de mercado que se verificam principalmente no setor imobiliário e de serviços.

Ainda coloco uma questão de caráter geopolítico: políticas preferenciais de investimentos de Taiwan têm também o sentido de jogar tais empresários contra o governo chauvinista de Chen Shui bian; estes têm horror a uma possível independência de Taiwan e uma conseqüente guerra entre os dois lados do Estreito. Os chineses sabem disso e colocam à disposição desses empresários facilidades de instalação em lugares como o Vale do Yang-tsé que hoje já conta com mais de 40 mil empresas taiwanesas.

Cabe ao Estado (em minha opinião) prover as condições econômicas para tal surto: linhas de crédito fáceis e desburocratizadas, formação de um corpo de especialistas altamente qualificados em áreas como administração de empresas e o suprimento infra-estrutural. A estabilidade macroeconômica garantida por um Estado Nacional forte, comprometido com um projeto de longo prazo, é a chave para a facilidade microeconômica que, por si só, em um mundo instável, garante tranquilidade e mercado potencial a investidores chineses e estrangeiros. Cabe ainda ao Estado uma política que atrele esses investimentos estrangeiros a

inovações tecnológicas cada vez mais rápidas. Isso é o que Ignácio Rangel chamaria de "estatização do comércio exterior" e explica em boa dose o sucesso chinês.

Com relação às infra-estruturas e tendo em vista a tarefa chinesa de unificação de seu território econômico – território este não singular, pois conta com mais de 9 milhões de quilômetros quadrados e 1,3 bilhão de habitantes –, o Estado, apesar de dominante nos investimentos, também tende a dividir tarefas com o setor privado. Isso é normal e aceitável dentro das características territoriais chinesas. É o atual caso do gasoduto oeste-leste (joint-venture entre a Sinopec – 51%) e outras 4 empresas de Hong-Kong e Rússia, a construção da hidrelétrica de Três Gargantas (investimentos estatais, cotização em bolsas de valores e participação estrangeira, sobretudo Canadá e França), entre outros empreendimentos.

Impossível "ideologizar" tal questão ao verificar as reais necessidades chinesas; deve-se, sim – seguindo o conselho de Mao Tsetung – abrir a mente, buscar a essência dos fatos e utilizar a prática como único critério para a verdade. Claro, todo esse processo carrega dentro de si contradições que não tenho condições de discutir neste momento. Posso assegurar que dessas contradições o poder popular deve se encarregar neste momento histórico.

Este país necessita de trilhões de dólares de investimentos em infra-estruturas e, repito: o atual estágio de acumulação chinês permite a participação desse setor empresarial em investimentos como hidrelétricas e gasodutos, que tem no setor industrial seu principal tributário. Enfim, as necessidades do país são tão grandes que dificilmente o governo por si só teria condições de arcar com o ônus de construir uma "sociedade modestamente abastada".

Trocando em miúdos, o desenvolvimento das forças produtivas na China e, conseqüentemente, a construção do socialismo deve ser precedida por um setor empresarial capaz e em condições de fazer investimentos quase impossíveis ao setor estatal. Fugir desta análise prendendo-se a dogmas torna-se um perigoso jogo voluntarista e cientificamente irresponsável. Cabe, nesse caso, seguir o conselho de Lênin e situar historicamente a questão e a forma como surgiu o problema. É preciso cientistas sérios para analisar a China e o socialismo hoje...

Na verdade, os chineses, com a idéia de construir uma poderosa economia de mercado, argumentam de forma acertada que tal economia de mercado socialista tem como característica principal a relação entre o setor estatal e coletivo dominante e outras formas de propriedade, que complementam o setor estatal. O fato de o setor privado ser atualmente o mais dinâmico libera o Estado para outras tarefas.

O novo papel do Estado na China hoje

Isso significa que o surgimento de tal setor privado libera conseqüentemente o Estado para tarefas mais imediatas.

Assim sendo, o Estado socialista passa a ter margem de manobra para tratar de assuntos imediatos como o combate à pobreza no campo, combate à corrupção (alimentada certamente, numa opinião particular, pelo monopólio estatal), sistematização de um sistema de previdência social (apenas 12% dos camponeses têm esse tipo de garantia na velhice); e a reorganização das estatais, em particular das indústrias características do Departamento 1, situadas no nordeste do país (na antiga Manchúria), além da grave questão ecológica; entre outras tarefas.

Desde que assumiu o governo em março de 2002, a atual geração de dirigentes, tendo à frente o presidente Hu Jintao e o competente e popular primeiro-ministro, Wen Jiabao, passaram sistematicamente a chamar a atenção para o desenvolvimento do homem como o centro. Essa afirmação é a síntese do desafio chinês nos próximos 20 anos: construir uma sociedade em que toda sua população tenha acesso a casa, comida, habitação, saúde, educação, lazer e esportes... Este desafio não é simples, mas é plenamente realizável.

Saindo do específico e caminhando ao geral, a inclusão social é a conseqüente formação de um mercado interno de massas, além de significado político, tem alto significado econômico. É possível dizer que o fenômeno intitulado de "superaquecimento econômico" é resultado de uma explosão de crédito que serve para aumentar em segundo estágio o consumo de uma classe média já existente e não se caracteriza pela inclusão de novas pessoas no mercado consumidor. Esse consumo é caracterizado pela aquisição de novos bens de consumo e não de bens já disponíveis, como televisão, rádio, aparelhos de CDs etc. Porém, a superprodução afeta esses setores eletrodomésticos. Logo, uma política norteada pela formação de tal mercado interno cria um anteparo contra a superprodução desses tipos de equipamento. Ao gerar renda em áreas pobres, criam-se necessidades desses produtos em residências.

Os investimentos em infra-estrutura no interior da China, aliados a uma política de relaxamento fiscal, criam as condições objetivas para a consecução desse desafio. Mas somente o futuro dirá se temos razão.

O desenvolvimento das forças produtivas e a questão democrática

Finalizando este artigo, gostaria de falar um pouco desta espinhosa questão que tem jogado muitos "marxistas" despreparados na defensiva. A questão democrática – seja no capitalismo ou no socialismo –, também caminha ao lado da solução do problema das bases materiais. No capitalismo a luta pela democracia enquadra-se como uma etapa de uma problemática mais estratégica, a revolução socialista.

No socialismo, da forma como ele foi concebido na prática, ou seja, em sociedades semifeudais, a questão democrática não se resolve por decreto e sim pelo exercício de tarefas coletivas (discussões) políticas na base e principalmente pelo estágio em que se encontram as forças produtivas. Digo isso, pois no caso chinês atual a democratização do acesso à informação, o complicado e vagaroso (corretamente) descontrole estatal dos meios de informação está entrelaçado com a política de Reforma e Abertura.

Amaury Porto de Oliveira tem razão ao afirmar que a China está entrando numa fase caracterizada por uma "revolução informacional". Atualmente vejo uma sociedade civil composta por uma classe média com grande capacidade de pressão e controle sobre o governo. Abrindo novamente um parêntese, o pensamento liberal produziu um conceito que por si só é a-histórico, chamado de "mecanismo de controle" que engendra um variado instrumental subjetivo ao alcance da sociedade. Porém, esse estágio de "controle" também se atrela ao nível de desenvolvimento econômico da sociedade.

A revolução socialista na China não foi obra de nenhuma pressão de sua "sociedade civil organizada", mas tarefa desempenhada por uma parcela de sociedade intelectualizada (maio de 1919), que influenciada pela Revolução Russa partiu para a formação de um partido revolucionário. A questão camponesa foi levantada em grande medida pela impossibilidade de trabalho nas grandes cidades (solapamento das indústrias têxteis por parte do Japão) e pela superexploração no campo. Logo, o desenvolvimento das forças produtivas cria condições para o surgimento de "sociedade civil" no socialismo. O caso chinês é digno desta nota.

Vale a anotação de que atualmente cerca de 2 mil títulos jornalísticos são publicados diariamente na China. O dado é da Associação dos Jornalistas de Toda a China. Outras centenas de publicações semanais e mensais de todo tipo percorrem o país. Todo tipo não, as revistas pornográficas são proibidas com a intenção de se preservar a base da estrutura societal confuciana: a família.

O governo chinês sabe disso e joga em parceria com a sociedade civil na verdadeira guerra declarada contra a corrupção. Os jornais chineses têm "batido" pesadamente nessa tecla em todos os diários que tive à minha disposição. A sociedade responde com inúmeras denúncias a órgãos governamentais. Por seu lado, a opinião pública joga peso pela redução da pobreza no campo e nas cidades e o governo, por sua vez, promulga medidas e ações para combater este mal. E assim sucessivamente.

Logo, concluo que a formação de uma sociedade civil é apenas parte de toda a questão que envolve a democracia no socialismo. Democracia no socialismo é completada com a socialização total dos meios de produção. Mas a socialização total dos meios de produção precede a modernização desses meios, o que, por sua vez, é a ante-sala da sociedade socialista avançada.

Os chineses sabem disso muito bem...

*Publicado no Diário Vermelho (www.vermelho.org.br) em 27 de abril de 2004.

3- A China e o Socialismo na *Monthly Review*: uma resposta (por Elias Jabbour)*

O atual número da conceituada publicação norte-americana *Monthly Review* (Vol. 56, n. 3, julho-agosto/2004) traz uma alentada discussão sob o título "Introduction: China and Socialism", na qual seus autores tecem comentários pretensamente esclarecedores, em forma de resenha de um livro – a ser publicado em breve – sobre a natureza do “socialismo de mercado” na China.

Os autores Martin Hart Landscape e Paul Burkett, renomados marxistas radicais norte-americanos, fiéis a uma tipologia marxista com passe franco no Ocidente, atualmente dirigem energias na desqualificação da República Popular da China e no que se convencionou chamar de “socialismo com características chinesas”, ou seu vértice econômico denominado “socialismo de mercado”. Como tendo a ser uma pessoa crédula, eu não saberia dizer se neste volume a ser lançado existirá algo de útil, mas seria interessante ver os resultados desse trabalho e as aspirações de “bouleverser de la science” dos autores, já que se propõem de antemão ressaltar “movimentos de mudanças com base em princípios internacionalistas” e alternativas que abordem as “exportações e o investimento estrangeiro como veículos de necessidades e capacidades básicas e de solidariedade internacional”.

Como ainda não assisti a nenhum desses movimentos “baixar em terreiro nenhum”, nem muito menos entre as décadas de 1920 e 1980, resta-me esperar o que vem por aí. Mas sem antes se deixar sepultar com muita facilidade, pois os chamados “três grandes fatores” acrescidos da assertiva acerca da “crescente dominação estrangeira”, levantados pelos autores, merecem, sem margem para nenhuma dúvida, considerações e esclarecimentos.

Não se trata aqui de defender este ou aquele “modelo”. Como pesquisador interessado há alguns anos no desdobramento teórico e principalmente prático dessa grandiosa empresa da construção do socialismo e, em particular, de seu viés chinês, não poderia deixar passar despercebidas algumas incompreensões dos mesmos. Incompreensões estas semelhantes a publicações que tiveram, novamente dizendo, livre trânsito no Ocidente durante décadas e que serviram para muita coisa, inclusive para engrossar os arquivos da CIA.

Os três fatos importantes e a “crescente dominação estrangeira”

1. “(...) o povo chinês ainda estava longe de alcançar as promessas do socialismo”.

Sim, os autores têm razão, o povo chinês, em 1978, por mais que tivessem avançado em muitos quesitos, ainda estavam longe do “paraíso”. Será que esse argumento não encerra por si só a necessidade de reformas no seio do “socialismo realmente existente”?

O problema da construção do socialismo e a competição com o capitalismo central em todos os campos da economia e da sociedade estavam entrando em uma etapa dramática. Quase todos os países socialistas de então enfrentavam graves problemas desde a crise do petróleo em 1973, dentre os quais: PIB, produção industrial, produção agrícola, investimento de capital, produtividade do trabalho, renda real per capita e inclusive os índices de expectativa de vida. Alguma coisa de seriamente errado estava ocorrendo.

Mas, precisamos ir à raiz. Sabemos o quanto é difícil e trabalhosa a tarefa do “garimpo” científico. Mas, para quem se propõe à missão de “bouleverser de la science”, descrever pela aparência é algo no mínimo replicante.

No caso chinês, problemas do tipo exposto acima ganham contornos tortuosos, pois, em 1978, o país já contava com uma população de 900 milhões de habitantes. O modelo de financiamento da industrialização a partir dos excedentes agrícolas carregava, em si, a dependência de safras agrícolas, que indicavam inclusive o nível de consumo de produtos industrializados pelo campo. Enfim, com a queda das safras verificadas durante os períodos trágicos de “O Grande Salto à Frente” e a “Revolução Cultural”, a indústria chinesa esteve à

beira do colapso em 1976, além da fome ainda ser um fantasma que assolava regiões inteiras do país.

E mais: a eficiência na relação PIB/consumo de energia na China estava longe daquela verificada nos países centrais em decorrência, obviamente, do fato de esse país não ter nenhum tipo de participação na “pilhagem internacional”, mas também pela grande discrepância tecnológica que, para muitos intelectuais adoentados de “esquerdismo”, não tem grande relevância: 1% de crescimento econômico na China entre 1952 e 1976 equivalia ao uso de 4 vezes mais petróleo (unidade medidora) que nos países ocidentais (1). Não necessitamos de maiores detalhamentos sobre o problema ecológico e da chuva ácida e seus prejuízos à economia, à sociedade e à agricultura.

No campo da ciência e tecnologia, apesar dos saltos verificados com a explosão da primeira bomba atômica e o lançamento de satélites, a produção acadêmica estava ainda muito aquém da de um país desenvolvido. Suas universidades, antes da paralisação das aulas e apesar do aumento produtivo e universalização preliminar vistos a partir de 1949, ainda produziam 52 vezes menos teses de mestrado e doutorado que no Japão (2).

O atraso econômico e tecnológico chinês pode ser ilustrado também pela observação de Deng Xiaoping em sua primeira viagem ao Japão em 1980. Ao visitar uma fábrica automotiva (Mitsubishi), deu-se conta de que um operário japonês tinha uma produtividade de trabalho 41 vezes maior que um operário chinês (3). Ora, se a produtividade de trabalho em última instância determinará as condições da socialização completa da produção, podemos concluir que a China se encontrava longe da solução desse problema. Ainda hoje ele persiste, pois um operário chinês produz 19,2 vezes menos que seu correlato japonês (4).

No que tange à questão nacional, em 1978, as condições econômicas objetivas para o retorno de Taiwan, Hong-Kong e Macau simplesmente não existiam. Não havia retórica revolucionária que resistisse às comparações elementares entre o nível de vida e a produção industrial no continente em comparação a Taiwan, Hong-Kong e Macau.

Enfim, não somente o povo chinês estava longe de desfrutar das promessas do socialismo, como a própria nação, em seu conjunto, não estava preparada para desafios de grande envergadura, entre eles a reunificação do país.

Algumas perguntas ficam sem resposta séria – por parte de intelectuais sérios e interessados em entender a China. São elas:

1) “Num país com as características demográficas e territoriais da China e com um nível de atraso grandioso (em 1978 a sua produção industrial era menor que a alcançada pela URSS em 1936), as verdadeiras contradições se encerram onde?”. Na luta de classes interna ou no atraso econômico?

2) Quais as pré-condições para se enfrentar a luta de classes no plano internacional?

3) Como solucionar a questão do financiamento e da tecnologia em um mundo em que a concentração de capital e o conhecimento estão cada vez mais distantes da periferia?

4) Qual a “fórmula mágica” para a construção do socialismo em formações sociais periféricas?

5) Essa “fórmula” encontra-se em algum texto de Marx, Engels e Lênin, ou tem necessariamente de passar por provas e mais provas de experimentação?

6) O que representa a categoria, trabalhada insistentemente por Lênin, da chamada “correlação de forças” em todos os planos da política? O que isso tem a ver com o sucesso ou não da construção do socialismo na China e no mundo hoje?

2. “(...) a partir de 1978, o Partido Comunista da China embarcou num processo de reforma com base no mercado que, apesar de ter como princípio o revigoramento do esforço para a construção do socialismo, conduziu realmente à direção oposta e a um grande custo para o povo chinês”.

Em primeiro lugar, é bom que todos saibamos que o mercado não era a base da política de Reforma e Abertura. A base dessa política foi, primeiramente, a reforma do sistema agrícola chinês que envolveu desde a forma de produtividade até o abastecimento (mais adiante discorreremos melhor sobre esse assunto). O mercado é apenas o mecanismo utilizado para a regulação da oferta, procura, eficácia industrial e alocação de recursos. Aliás – para nota de esclarecimento –, o mercado, entendido como tal, é o local onde são realizadas a oferta e a procura de bens, desde o tempo medieval. E o mecanismo do planejamento não é inerência exclusiva do socialismo, mas também do capitalismo. Portanto, é correta – e está de acordo não somente com o desenvolvimento da China, mas também do desenvolvimento mundial e suas implicações na luta-classes e na acumulação de forças – a formulação de que a China encontra-se na etapa primária do socialismo pelo seu nível de atraso, por suas gritantes desigualdades regionais, pelo baixo índice de produção em ciência e tecnologia, por ter uma população com médio nível de alfabetização, por possuir grandes contingentes populacionais no campo, entre outros óbices; e que a economia socialista de mercado como a formação

econômica é congruente com a superestrutura e a base econômica do país. Afinal, estamos ou não diante de uma defensiva histórica e de dimensões gigantescas? E a China não sofre conseqüências com essa conjuntura? Será que o exemplo dos últimos acontecimentos envolvendo o chamado “referendo pró-independência” de Taiwan não são suficientes para ilustrar isso? Ou vamos continuar a analisar a China e seu esforço desenvolvimentista com a retórica da década de 30 e com a cabeça em Marte?

A política econômica adotada a partir de 1978 por Deng Xiaoping – revolucionário sem retoques e dono de um currículo de serviços prestados ao socialismo e à humanidade sem paralelo em qualquer membro vivo ou morto da 4ª Internacional (Ou 5ª Internacional? Ou 6ª? Ou 7ª?) –, revigorou, sim, o esforço de construção do socialismo, lançou ares novos sobre a parca teoria produzida na URSS a respeito e foi responsável pela maior inclusão social da história mundial e reconhecida no mundo como a “campeã mundial do combate à pobreza”. Trezentos milhões de pessoas foram alçadas ao mercado consumidor – esse foi um dos grandes custos “sofridos” pelo povo chinês.

Como lembrança para quem se interessar, o Brasil, país capitalista com uma população 8 vezes menor que a da China e 3 vezes mais terras em condições de plantio, conta atualmente com mais de 40 milhões de pessoas que acordam todos os dias sem saber se terão direito a pelo menos uma refeição.

Em nossas andanças pela China entre 17 de março e 10 de junho do presente ano, pudemos verificar na casa de pelo menos 50 famílias operárias e camponesas que visitamos, a existência de bens de consumo jamais imaginados por um trabalhador africano ou da América Central. É interessante o relato de William Overholdt, insuspeito financista norte-americano que todo ano visita a China (5):

“As primeiras reformas agrárias de Deng duplicaram o rendimento dos agricultores da China, granjeando o apoio de mais de 800 milhões de camponeses”.

Interessante falarmos um pouco da situação da agricultura pós-reformas. O problema imediato enfrentado pelo Partido Comunista da China (PCCh) e que determinaria o sucesso ou não das reformas encontrava-se na decadente produção agrícola. Esta é uma questão social, econômica e principalmente política, pois a base social do PCCh ainda hoje é o campesinato.

Em qualquer país do mundo a agricultura deve antes de tudo dar condições de andamento para a indústria, alimentar a população e gerar divisas em exportações. No caso em tela, é complicado ter grandes aspirações que vão além da alimentação da população: a

China conta com 1,3 bilhão de habitantes (cerca de 20% da população mundial), 6% das terras aráveis do mundo que, simplificando, se traduzem em uma média agriculturável per capita de 0,19 hectare, bem abaixo da média mundial de 0,70 e com uma superfície de pastagens de 12 hectares per capita, enquanto a média mundial é de 24 hectares (6).

Com as reformas no campo – com todos os agravantes acima expostos, somados às constantes enchentes dos rios –, foram abolidos o antigo sistema comunal e a compra compulsória de cotas pelo Estado e foram liberados os preços da maior parte dos produtos agrícolas. Como resultado houve uma explosão das safras agrícolas, com um crescimento de 67% entre 1978 e 1998.

A fome – responsável pela morte de milhões de pessoas no país desde a antiguidade – foi abolida. Em qualquer lugar da China é visível a abundância de cereais, frutas, verduras e de outros gêneros. E o governo chinês contém em seu estoque o suficiente de cereais para alimentar o país nos próximos três anos. O mercado é o mecanismo de mediação entre os camponeses e os compradores, sim, mas a propriedade da terra é estatal, que concede essas terras às famílias camponesas, evitando em primeira instância o fenômeno típico de países capitalistas periféricos: a especulação fundiária. Não existe “restauração capitalista” que se preze sem a privatização da terra, como aconteceu no Leste europeu e na antiga URSS.

Como dado que ilustra o aumento do nível de vida da população do campo e resultado das reformas rurais pós-1978, a renda média camponesa teve aumento anual entre 1979 e 1988 de 9,6% ao ano (7), criando mercado consumidor para produtos de consumo como televisões, geladeiras e material de construção por aumento de demanda de novas residências camponesas. A mão-de-obra excedente foi absorvida pelas Empresas de Cantão e Povoado, de caráter coletivo, que foram responsáveis entre 1978 e 1995 por 40% das exportações chinesas e cumpriram papel de relevo no alívio da pressão sobre as cidades litorâneas. Segundo estimativas, nessas empresas em 1999 trabalhavam cerca de 120 milhões de pessoas (8).

Ainda existem problemas e desafios no que concerne à questão da renda camponesa na China. De imediato o governo chinês (atual), estuda formas para reduzir os impostos sobre a produção no campo e a idéia é de que chegue a 0% dos rendimentos até 2015. Cinco províncias foram escolhidas para servirem de laboratório a essa experiência – que, dando certo, abrirá mais uma vaga econômica de estímulo à produção e ao consumo no país.

Para encerrar a discussão sobre a questão camponesa, cabem três perguntas para reflexão: Será que se os camponeses, base social histórica do PCCh, não estivessem sendo

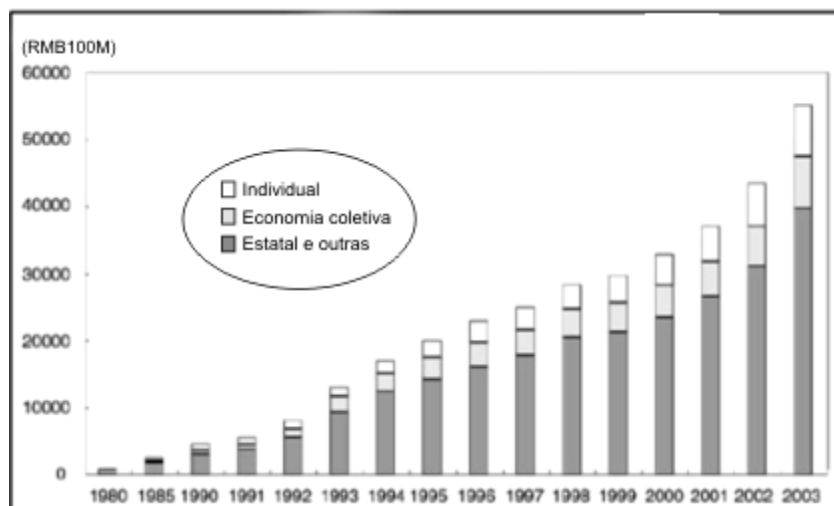
beneficiados diretamente pela política de Reforma e Abertura, a China teria resistido ao vendaval contra-revolucionário de junho de 1989? Já que o custo dessa tal “restauração capitalista” tem sido muito alto para o povo chinês, por que a contra-revolução não venceu em 1989? Ou não existiu uma contra-revolução, mas uma “rebelião de massas contra a burocracia para restaurar o poder dos trabalhadores” como muitos acreditavam?

Com relação à “direção oposta” que seguiu as reformas econômicas na China, ou simplesmente “restauração capitalista”, apesar da baixa consistência teórica desse conjunto termológico e o tom ideologizado e pobre do mesmo, são oportunas algumas observações e alguns dados.

O poder político, central para análise de determinado fenômeno político, continua nas mãos do PCCh, com direito a todas as simbologias do regime. O formato do Estado continua sendo uma “ditadura democrático-popular”. Suas instituições idem. Interessante notar isso em um mundo em que tudo o que se assemelhe a socialismo, Estado etc, está “fora de moda”, é arcaico, anacrônico etc.

No campo da economia, o Estado – a partir de suas estatais, empresas coletivas e de propriedade de todo o povo –, responde pelo gerenciamento de todos os setores ditos estratégicos da economia. Setores com forte grau de monopólio, bancos, de exploração de recursos naturais etc. Empresas essas em que pudemos verificar pessoalmente que o peso do Conselho dos Trabalhadores nas decisões é muito grande e crescente, a participação nos lucros e resultados de empresas como a Sinopec é pelo menos 2,5 vezes maior que em estatais sob a égide capitalista, dando condições para um operário de média qualificação dispor de uma casa própria bem equipada. E quanto mais superavitária for uma empresa estatal, maiores serão os rendimentos (independente dos salários fixados) dos trabalhadores.

Com relação aos investimentos em ativos fixos – que determinam o dinamismo interno de uma economia –, segue abaixo um quadro que discrimina a evolução desses investimentos por setores nomeados em estatal, coletivo e individual:



Fica claro aí que enquanto a globalização neoliberal dizimou economias estatais inteiras, a China segue altamente dependente desses investimentos que respondem por demandas inteiras em infra-estruturas, máquinas para o departamento 1, entre outros. Este dado é suficiente para enterrar qualquer afirmação que corrobore com uma tal “restauração capitalista”.

O setor estatal ainda responde por cerca de 65% do PIB e 71% dos impostos arrecadados. O gradualismo das reformas chinesas protegeu as estatais, transformando-as em corporações modernas, com capacidade de gerenciamento, administração e prontas para num futuro próximo serem a ponta de lança do país, numa guerra comercial que, como nos dizia Lênin, terá papel de relevo na luta global entre capitalismo e socialismo.

Isso mesmo, o futuro do socialismo dependerá em grande medida de quem sairá vencedor nesta batalha comercial em curso. Quem viver, verá. A não ser que estejamos analisando um outro planeta e não um território situado na Terra.

3. “(...) *peças progressistas por todo o mundo continuam a identificar-se e a tomar como fonte de inspiração o desenvolvimento da China vendo o rápido crescimento do país orientado à exportação como a confirmação das virtudes do socialismo de mercado ou a prova de que, sem considerar etiquetas, a ativa direção do Estado na economia pode produzir desenvolvimento com êxito dentro da economia nacional*”.

Sim, as pessoas progressistas por todo o mundo, pressionadas pelo pensamento único, viram seus países e respectivas economias serem desnacionalizadas, assistem a seus governos segurarem os preceitos do Consenso de Washington, assistem há mais de 10 anos a esses

mesmos governos assumindo a inflação como o inimigo número 1. Tais pessoas progressistas têm visto em seus países uma ofensiva contra a democracia e os direitos do povo serem desmoralizados com grande frequência pela grande imprensa e por suas universidades. Estas pessoas, sim, se identificam com o desenvolvimento econômico da China que, num quadro de regressão econômica do mundo, tem atingido patamares de crescimento econômico e de inclusão social simplesmente fantásticos. Os dados de que todos nós dispomos (não precisamos repetir) respondem por si só.

As pessoas progressistas admiram a China porque seus países de origem vivem a ditadura dos índices macroeconômicos, onde a vida de governos inteiros depende sobremaneira do que a agência de risco pensa a respeito de tal ou qual país. Elas vivem sob a ditadura dos superávits primários, dos cortes de gastos públicos, a ditadura dos bandos organizados em torno do narcotráfico etc. Já na China, sua ditadura subordina os índices macroeconômicos a um projeto nacional de longo alcance que, num primeiro momento, durará 50 anos. E o que são 50 anos para uma civilização de mais de 5.000 anos de existência?

Sim, a ativa direção estatal na economia pode produzir desenvolvimento com êxito dentro da economia mundial. Um país com um projeto nacional que tenha consciente os pontos dinâmicos de sua economia, os pontos de divergência entre os imperialismos, que tenha audácia política de convergir amplos setores de sua realidade nacional para um projeto de médio ou longo alcance, que tenha políticos capazes de conceber alianças globais estratégicas, tem, sim, condições de ter sucesso. E qual o problema disso?

No caso chinês, também temos de concordar com essas pessoas progressistas: o sucesso chinês é a confirmação das virtudes do socialismo de mercado. É a confirmação das virtudes também de um Partido Comunista que soube perceber, após grandes problemas internos, que não existe socialismo que se mantenha vivo sem o desenvolvimento rápido das forças produtivas, sem a liberação de energias e capacidades de empreendimento individual. Um Partido Comunista que jogou todas as suas apostas num processo de reforma que viabilizasse seu poderio sobre um território de 9 milhões de km² e fronteiro com 22 países. Sem Partido Comunista não existiria China moderna, sem Partido Comunista a China não teria as menores condições de enfrentar os acontecimentos de 1989. Ou teria sido melhor a queda desse partido em 1989, o desmembramento da China em 7 países, ou protetorados norte-americanos e a volta a um passado a que esse mesmo partido pôs termo em 1949?

Agora, gostaríamos de falar algumas coisas acerca da afirmação, segundo a qual supostamente o modelo chinês é voltado à exportação. Essa afirmação é absurda e nenhuma realidade econômica tem crescimento rápido e de grande duração somente pautada por exportações. Isso é um absurdo grotesco.

Como dissemos anteriormente, a primeira etapa das reformas econômicas na China serviram num primeiro plano para solucionar de uma vez por todas a questão do abastecimento interno e, num segundo, para fomentar um mercado consumidor que desse amparo a uma indústria recém-nascente de bens manufaturados. Podemos perceber a partir de um estudo mais sério e comprometido com a realidade que entre 1980 e 1983 o setor primário liderou a expansão econômica chinesa e entre 1984 e 1988 ela foi substituída pela indústria de bens de consumo; e entre 1989 e 1998 a produção de bens de capital deteve as taxas mais elevadas. O mercado interno foi o grande consumidor e responsável pela explosão produtiva de bens como televisão, máquina de lavar, gravador e ventilador (9).

Pois bem, houve a formação de Zonas Econômicas Especiais no início da década de 1980 com a intenção de se transformarem em plataformas de exportação e processamento de novas tecnologias. Os superávits comerciais com o ocidente foram suficientes para dois movimentos: a obtenção de divisas estrangeiras indispensáveis para a aquisição de bens de capital; e a composição de reservas cambiais – estas determinam o grau de soberania econômica da China. E em economia não existe magia: ou se tem condição de acesso a novas tecnologias e reservas cambiais ou vive-se no limbo do FMI para o resto da vida. Aliás, é sempre bom repetirmos: se alguém tem a fórmula mágica para solucionar esses problemas, por favor, a encaminhe; não especulem com informações tão vitais para o fim da submissão em capital e tecnologia da periferia.

Outro vértice importante das reformas econômica na China: os crescentes investimentos em Ciência e Tecnologia. Aliás, a modernização da ciência e tecnologia é parte das chamadas 4 modernizações anunciadas por Zhou En-lai em 1974 (as outras são: agricultura, indústria e defesa nacional). Tal modernização teve seu ápice com o lançamento do astronauta chinês ao espaço, quebrando o monopólio russo-americano. Deng Xiaoping elevou o estatuto dos cientistas na sociedade chinesa, atribuiu à Ciência e Tecnologia o papel de base das outras 3 modernizações. Não relataremos, aqui, as reformas das instituições e métodos científicos durante as décadas de 1980-90, mas vale uma observação do professor Richard Suttmeier da Universidade de Oregon, EUA (10):

“A China fará face aos desafios do século XXI, tendo a seu dispor uma substancial comunidade científica, de qualificação variada, mas crescentemente capaz. Nas duas últimas décadas, passou ela por abrangentes reformas institucionais e mudanças políticas, com o objetivo precípua de torna-la mais socialmente expressiva, economicamente confiável e apta a competir na busca de excelência na pesquisa e na inovação tecnológica”.

Continuando com a farsa do “modelo exportador”, 1997 foi marcado pela crise asiática, que teve repercussões de grande alcance na China. A reforma do sistema financeiro chinês em 1998 foi o marco para o início de uma política de resistência a crises longas inerentes ao capitalismo mundial. Tal reforma do sistema financeiro criou condições objetivas para a China resistir com êxito a essa crise.

Para quem acredita ter havido um enfraquecimento do planejamento central, os objetivos na China são claros: manter um crescimento econômico da ordem de 7,2% entre 2001 e 2020 e de 5,2% entre 2021 e 2050. O objetivo traçado consistia em estimular o consumo interno fomentando um mercado interno de massas e elevar a China à condição de uma economia pós-fordista de dimensões continentais já no ano de 2030 – interligada por imensas ferrovias, rodovias, gasodutos, linhas de transmissão de energia e informação.

O meio para a consecução de tal tarefa é a viabilização de centenas de projetos de infra-estrutura que atendam as duas demandas expostas acima. Entre 2001 e 2005 (10º Plano Quinquenal) os investimentos em infra-estruturas em energia e transportes alcançarão a cifra de US\$ 1 trilhão de dólares. Entre os projetos mais importantes estão: a Usina Hidrelétrica de Três Gargantas; o gasoduto de 4.221 km, ligando Xinjiang a Xangai; a ferrovia Qinghai-Tibet (primeira a conectar o Tibet ao restante da China); a transferência de energia hidrelétrica do oeste ao leste; a ampliação do transporte metroviário em 5 cidades; e a inauguração das primeiras linhas em outras 15 (11).

Outros 63 projetos estão em andamento no setor ferroviário: os 70 mil km de linhas verificadas em 2001 passarão a 75 mil em 2005. No setor rodoviário 8 estradas troncais nacionais e 8 interprovinciais somarão mais 28 mil km de estradas em 2010. Os atuais 1,75 milhões de km chegarão a 4 milhões em 2050, estando assim de acordo com as necessidades de um país das dimensões da China.

Cinquenta e cinco por cento de todos os projetos infra-estruturais estão sendo destinados ao oeste da China.

Voltemos ao contexto de desenvolvimento de uma economia continental. Ressaltamos o projeto de modernização da municipalidade de Chongqing. Situada no curso médio do Yang-tsé, compreende um território três vezes maior que o da Bélgica e receberá até 2010 US\$ 200 bilhões do governo central, com a intenção de transformá-la na “Chicago chinesa”. Chicago transformou-se no centro dinâmico do meio-oeste americano com o grande entroncamento ferroviário e mercado distribuidor agrícola (12).

Seria no mínimo interessante assistir pessoalmente ao impacto em forma de geração de renda e produto nas regiões beneficiadas por tais empreendimentos.

Acreditamos encerrada por aqui a argumentação sobre o “modelo exportador”, servindo também para responder, embora de forma geral, à assertiva de que a “China privilegia mercados externos em detrimento do interno” e na crença de do “enfraquecimento da planificação central”.

A crescente dominação estrangeira...

A forma como foram solucionadas as questões relativas a Hong-Kong e Macau e a maneira de o governo chinês tratar a questão de Taiwan; a crise rápida do avião espião que teve de fazer pouso forçado na ilha de Hainan; as crescentes pressões que a China faz no âmbito da ONU para o perdão da dívida dos países do Terceiro Mundo; a ampliação do número de membros do Conselho de Segurança da ONU; e a maneira como a China se organiza no âmbito da OMC, já são fatos mais do que suficientes para desmentir tal afirmação.

Com relação à organização e às formas de propriedade, inerentes à economia chinesa, idem. Nenhuma empresa estrangeira pode ter participação majoritária em quaisquer negócios. Toda e qualquer empresa que queira se instalar na China tem de necessariamente aderir a um protocolo de 25 pontos; entre eles, achamos mais importante aquele que se compromete com a transferência de tecnologia e de métodos gerenciais modernos.

Nenhuma empresa estrangeira pode ter participação em áreas em que a China conta com tecnologia própria avançada como a de geradores elétricos de médio e pequeno porte. Enfim: **TODOS OS CONTRATOS SÃO ASSINADOS COM O COMPROMISSO DE TRANSFERÊNCIA TECNOLÓGICA.**

Mas já que a China é dominada pelo capital estrangeiro, gostaríamos que nos respondesse à seguinte pergunta: por que essa “onda” toda em torno da problemática da propriedade intelectual voltada contra a China? O governo chinês responde de uma forma que

tal questão está sendo levada em consideração dentro das condições internas da China. Nem no ocidente essa questão está resolvida.

Vale ressaltar que 71% dos investimentos diretos estrangeiros são advindos de Hong-Kong, Taiwan e de chineses étnicos de Cingapura. Em 2003 a China firmou contratos de cooperação com cerca de 183 países. E a participação de empresas de capital misto no conjunto geral do PIB chinês em 2003 foi de apenas 5%.

Onde se encontra essa tal dominação estrangeira?

Por que, sendo um país que caminha para a dominação por outros países, a China é alvo constante de ataques tanto dos EUA quanto de seu vizinho e rival, Japão?

Um Estado em que sua economia está sob controle do capital estrangeiro não pode colocar a França, o Japão e a Alemanha a brigarem entre si para ver quem transfere o maior número de tecnologias inerentes ao trem, de princípio Meglev, para em seguida investir US\$ 25 bilhões numa ferrovia de altíssima velocidade ligando Pequim a Xangai?

Enquanto isso o Brasil assiste ao desmonte de sua indústria ferroviária. Afinal, se a Siemens ou a Alston podem fabricar os trens para depois exportá-los ao Brasil, para que ter à disposição da nação uma indústria ferroviária com capacidade de absorver encomendas internas?

Para finalizar esta parte fica o apelo à seriedade e ao faro científico – ainda mais ao analisarmos uma realidade que pode modificar radicalmente a correlação de forças no mundo.

Infelizmente pelo jeito não somente para o imperialismo norte-americano.

E fique para o leitor julgar quem realmente contribui para a confusão teórica.

Estamos abertos ao debate.

**Publicado no Diário Vermelho (www.vermelho.org.br) em 13 de julho de 2004.*

Notas:

1. CLIFORD, M. & ROBERTS, D. “Westward Ho!”. *Business Week*. Outubro, 2003.
2. “Desarrollo de la agricultura e economia rural”. *Beijing Informa*, n. 5, fevereiro de 1999.
3. DOLVEN, Ben. “Building it – but will they come”. *Far Eastern Economic Review*. 4 de Setembro, 2003.

4. HIONGCHUN, Zhou. *Entrevista concedida a Elias Jabbour*. Conselho de Estado da República Popular da China. Pequim. 22/04/2004.
5. JABBOUR, E. “A China e seus investimentos em infra-estrutura”. Revista *Princípios*. Fev.-Mar.-Abr. 2004.
6. MEDEIROS, Carlos Aguiar de. “Economia e Política do Desenvolvimento Recente na China”. *Revista de Economia Política*. Vol.19, n. 3, julho-setembro/1999.
7. OLIVEIRA, Amaury Porto de. *A nova geografia econômica do sudeste asiático: a China transtorna o jogo*. Cartas de Cingapura. Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo. Jan/Abr. 1994.
8. OVERHOLDT, W. *The rise of China – How economic reform is creating a new superpower*. Cultural Difusion. New York. 1993.
9. POMAR, Vladimir. *China: o dragão do século XXI*. Ática. São Paulo. 1996.
10. SHIXUE, Jiang. *Entrevista concedida a Elias Jabbour*. Instituto de América Latina da Academia Chinesa de Ciências Sociais. Pequim. 28/05/2004.
11. SINGH, A.: “The plan, the market and evolutionary economic reform in China”. UNCTAD. *Discussion Papers*, n. 76.
12. SPENCE, Jonatan D. *In search for modern China*. W. W. Norton Company Inc. New York. 1996.
13. SUTTMEIER, R. & CONG, C.: China’s Brain Bank – Leadership and Elitism in Chinese Science and Engineering. *Asian Survey*, vol. XXXIX/3. may-jun. 1999.

Preparação de texto, revisão, diagramação por Maria Lucilia Ruy (mestranda em Letras Clássicas, FFLCH-USP)