

A NOVA FASE DOS INVESTIMENTOS CHINESES E A ECONOMIA POLÍTICA DA INFRAESTRUTURA NO COMPLEXO SOJA-CARNE BRASILEIRO

DOI: 10.61623/cpe.v11n17.a02

Submetido em: 01/10/2025. Aceito em 21/10/2025.

ISSN: 2359-5280 | e-ISSN: 2447-228X



Júlia Rensi¹

Tomaz Mefano Fares²

Resumo

O artigo examina as estratégias de empresas chinesas no agronegócio brasileiro, com foco em investimentos em infraestrutura e logística no complexo soja-carne. O objetivo é compreender como a presença chinesa, que inicialmente se consolidou por meio de fusões e aquisições, passou a privilegiar corredores de transporte, armazéns e portos, aprofundando o engajamento com autoridades locais e nacionais. A pesquisa adota um estudo de caso baseado na análise documental de relatórios corporativos, dados estatísticos e fontes jornalísticas. Os resultados indicam que tais investimentos, embora ampliem a competitividade do setor e mitiguem gargalos logísticos, também reforçam vínculos de dependência estrutural no sistema alimentar global. Conclui-se que a expansão chinesa combina práticas de mercado e objetivos estratégicos estatais, conferindo maior politização à sua presença no Brasil e reconfigurando a inserção do país nas cadeias agroalimentares globais.

Palavras-chave: Investimento estrangeiro direto. China. Regime alimentar. Infraestrutura. Soja.

1 Pesquisadora voluntária do IPRI. Doutoranda em Ciência Política pela UFPE, com estágio doutoral (PDSE/CAPES) na University of York. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0705-4824>.

2 Professor de Relações Internacionais na University of York. Doutor em Development Studies pela SOAS (University of London) e mestre em História da China Contemporânea pela Peking University, pesquisa sinologia, economia política internacional e regimes alimentares. Seus trabalhos analisam o papel da China no Sul Global, com foco no complexo soja-carne e na financeirização do agronegócio. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5932-4307>.

THE LOGISTICS PARADIGM IN RETROSPECT: A LITERATURE REVIEW OVER TIME

Abstract

This article aims to analyze the theoretical discussion about the Brazilian Logistics paradigm proposed by Amado Cervo in the literature on International Relations, and Brazilian foreign policy, since the research question is whether the theoretical construct of the Logistics Paradigm was influenced by domestic events from 1999 to 2012. The answer to the previous question, that is, the hypothesis, is that the academic debate on such a construct, the Logistics Paradigm, was influenced by the events of the diplomatic offensive that Brazil went through in the first two terms of President Lula. The article uses a review of selected works to address the paradigmatic periodization elaborated by Amado Cervo, and to analyze the beginning and end of the Logistics Paradigm in the academic literature. It is concluded that, in fact, the debate about the paradigm suffered oscillations, going from optimism to skepticism as a result of the end of such a diplomatic offensive.

Keywords: Foreign policy. Diplomacy. South-South Relations.

LA NUEVA FASE DE LAS INVERSIONES CHINAS Y LA ECONOMÍA POLÍTICA DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL COMPLEJO SOJA-CARNE BRASILEÑO

Resumen

Este artículo examina las estrategias de las empresas chinas en el agronegocio brasileño, con énfasis en las inversiones en infraestructura y logística en el complejo soja-carne. El objetivo es comprender cómo la presencia china, inicialmente consolidada a través de fusiones y adquisiciones, pasó a priorizar corredores de transporte, almacenes y puertos, profundizando el compromiso con autoridades locales y nacionales. La investigación adopta un estudio de caso basado en el análisis documental de informes corporativos, datos estadísticos y fuentes periodísticas. Los resultados indican que, aunque estas inversiones aumentan la competitividad del sector y mitigan cuellos de botella logísticos, también refuerzan vínculos de dependencia estructural en el sistema alimentario global. Se concluye que la expansión china combina prácticas de mercado con objetivos estratégicos estatales, otorgando mayor politización a su presencia en Brasil y reconfigurando la inserción del país en las cadenas agroalimentarias globales.

Palabras clave: Inversión extranjera directa. China. Régimen alimentario. Infraestructura. Soja.

Introdução

Como principal importador de *commodities* agrícolas brasileiras, especialmente a soja, a China tem ampliado significativamente sua presença política e econômica no Brasil, superando o papel de mero parceiro comercial. Essa crescente influência se manifesta em ondas de investimentos no setor do agronegócio. Desde 2008, em meio à convergência das crises alimentar, ambiental, energética e financeira, a demanda global por terras se intensificou (Borras, Kay, Gomez e Wilkinson, 2012), atraindo maior interesse internacional por fronteiras agrícolas como a região do Matopiba – Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia (Pereira e Pauli, 2016). Atores chineses do agronegócio têm desempenhado papel central nesse processo, inserindo-se nos setores de *commodities* voltados à exportação em transformação no país.

A literatura sobre investimentos chineses na agricultura brasileira identifica dois momentos distintos: o primeiro, no final dos anos 2000, caracterizado por tentativas de aquisição direta de terras, que enfrentaram barreiras legais e resistências políticas (Oliveira, 2017; Escher e Wilkinson, 2019); e o segundo, a partir da década de 2010, marcado pela entrada via fusões e aquisições de empresas já estabelecidas, sobretudo em *tradings* e processamento de grãos (Wesz Jr., Escher e Fares, 2023). Este artigo argumenta que estamos diante de um terceiro momento, em que os investimentos se concentram em infraestrutura e logística – corredores de transporte, armazéns e portos – ampliando a presença chinesa nas cadeias agroindustriais e aprofundando o engajamento com autoridades locais e nacionais, conferindo uma dimensão política singular à atuação chinesa e redefinindo relações de poder no agronegócio brasileiro.

O marco teórico adotado mobiliza a abordagem do capitalismo de Estado, que entende a atuação de empresas estatais como a combinação de lógicas de mercado e objetivos estratégicos definidos pelo governo central (Musacchio e Lazzarini, 2014). Nesse quadro, recorre-se ao conceito de *shareholding state* (Wang, 2015), que destaca como o Estado chinês exerce influência por meio da propriedade acionária, orientando investimentos em setores estratégicos sem abandonar práticas de governança corporativa típicas do setor privado. Essa perspectiva permite compreender os investimentos chineses na agricultura brasileira não apenas como operações econômicas, mas como parte de uma estratégia política mais ampla de reorganização das cadeias globais de *commodities*, na qual a infraestrutura desempenha papel central.

O debate existente (Wesz Jr. et al., 2023; Fares, 2023; Peine, 2021; Wilkinson, Wesz e Lopane, 2015) mostra que, embora guiados por diretrizes

políticas de Pequim, os investimentos chineses inicialmente se adaptaram às normas institucionais e práticas consolidadas por empresas privadas dominantes – como as tradings ABCD (ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus) e corporações brasileiras como Amaggi e JBS. Essa estratégia se materializou principalmente em fusões e aquisições, como no caso da COFCO, que incorporou a Nidera e a Noble Agri em 2016, reproduzindo modelos de gestão e comercialização existentes. Nos últimos anos, contudo, observa-se maior politização, à medida que investimentos em infraestrutura logística passam a articular-se com outras estatais chinesas e parcerias políticas em diferentes níveis de governo, permitindo competir mais diretamente com atores tradicionais do setor.

Metodologicamente, a pesquisa baseia-se em estudo de caso, apoiado em pesquisa documental com artigos de jornal, relatórios corporativos e dados estatísticos. O artigo está estruturado em quatro seções, além desta introdução: a primeira discute o papel da China no agronegócio brasileiro à luz do capitalismo de Estado; a segunda apresenta as duas fases dos investimentos chineses no setor agrícola; a terceira analisa as implicações políticas da intensificação dos investimentos em infraestrutura logística; e a última traz considerações finais e sugestões para pesquisas futuras.

1. Regimes alimentares e o capitalismo de Estado

A discussão sobre o capitalismo de Estado nos sistemas agroalimentares se insere principalmente nos debates sobre regimes alimentares, os quais oferecem uma perspectiva histórica das relações de poder que moldam a produção e a circulação globais. Conforme originalmente formulado por Friedmann e McMichael (1989), o regime alimentar internacional pode ser dividido em três períodos de estabilidade hegemônica: 1) o regime colonial britânico (1870–1930), que se baseou no livre-comércio imperial, em que colônias foram forçadas a exportar matérias-primas baratas para sustentar os custos da industrialização metropolitana; 2) O regime mercantil-industrial norte-americano (1945-1970s), que se consolidou sob a hegemonia dos Estados Unidos e o sistema de Bretton Woods, e foi marcado pela ajuda alimentar – muitas vezes via *dumping* – e pela difusão dos pacotes tecnológicos da Revolução Verde (McMichael, 2009); por fim, 3) o regime corporativo (a partir dos anos 1980), que se caracteriza pela hegemonia de corporações transnacionais, pela financeirização e liberalização do comércio e pela privatização da governança alimentar, com padrões e certificações privados moldando produção e consumo globais (Clapp e Fuchs, 2009; McMichael, 2016). Nesse ponto, McMichael (2016)

interpreta o regime corporativo como consolidado, enquanto Friedmann (2005, 2009) propõe a noção de um regime corporativo-ambiental ainda em formação; ambos, contudo, convergem quanto ao enfraquecimento da hegemonia norte-americana.

Desde a década de 2010, a literatura tem ressaltado que crises como a volatilidade alimentar de 2007/08 e o avanço do *land grabbing* evidenciaram fragilidades do regime corporativo. Nesse contexto, a ascensão da China, impulsionada pela estratégia do *Going Out* e pela Iniciativa do Cinturão e Rota, reposiciona o país como polo central das cadeias agroalimentares globais e desafia a hegemonia ocidental (McMichael, 2020; Belesky e Lawrence, 2018). Esse movimento impõe novos desafios analíticos, sobretudo porque grande parte das corporações chinesas inseridas nessas cadeias são empresas estatais. Lin (2022) argumenta, assim, que a teoria dos regimes alimentares – tradicionalmente voltada à transição de regimes dominados por Estados nacionais (britânico e norte-americano) para um regime corporativo controlado por multinacionais privadas – não é suficiente para explicar o papel estratégico desempenhado pelo Estado chinês.

A partir do início dos anos 2000, emergiu uma nova fase de estatismo marcada pelo protagonismo de economias emergentes (Otero-Iglesias e Vermeiren, 2015). Diferentemente de momentos anteriores, em que o Estado atuava sobretudo na proteção de mercados internos por meio de tarifas e coordenação industrial, essa onda recente se caracteriza pela inserção ativa no cenário global através de investimentos transnacionais liderados pelo Estado. Fundos soberanos (Haberly, 2011) e empresas estatais multinacionais (Cuervo-Cazurra, 2018) passaram a desempenhar papel central em operações de grande escala, como fusões e aquisições internacionais (Clo, Fiorio e Florio, 2017). Essa dinâmica evidencia uma forma inédita de integração, mas também desperta desconfiças, já que esses investimentos são frequentemente interpretados como instrumentos de projeção geopolítica (Cohen, 2009). Nesse contexto, a literatura busca conceituar o fenômeno por meio de diferentes rótulos, que vão desde a ideia de hibridização entre Estado e capital (De Graaff, 2012), até a noção de uma globalização estatista ambígua (Harris, 2009) ou de um capitalismo de Estado reformulado (McNally, 2013).

Os Estados não apenas regulam o poder corporativo, mas também atuam como acionistas no mercado global, investindo capital estatal além de suas fronteiras. Esses investimentos variam entre motivações financeiras e estratégias de controle, frequentemente entrelaçando interesses políticos e econômicos, como mostram as controvérsias sobre os objetivos de empresas estatais transnacionais (Sultan Balbuena, 2016). A literatura diverge: para

alguns, o capital estatal tende a reproduzir práticas do capital privado (Clark, Dixon e Monk, 2013); para outros, pode funcionar como instrumento de rivalidades geopolíticas (Cohen, 2009).

Para alguns autores, essas empresas estatais chinesas estão profundamente vinculadas aos objetivos estratégicos de segurança alimentar do país – isto é, garantir o abastecimento interno, assegurar acesso a matérias-primas, exportar capacidade excedente e projetar poder econômico por meio da internacionalização de suas agroindústrias (McMichael, 2020; Belesky e Lawrence, 2018). Por meio das forças de liberalização, tecnologicização, securitização e acumulação, o Estado chinês promoveu aquisições de empresas globais, investimentos em terras agrícolas estrangeiras e controle de segmentos estratégicos (sementes, esmagamento, transporte e comércio). Assim, Lin (2022) argumenta que, longe de estar subordinado às corporações privadas, o aparato estatal chinês molda um regime alimentar corporativo estatal, em que a segurança alimentar nacional e a projeção de poder geopolítico são prioritárias sobre a lógica exclusiva de lucro corporativo.

Em contrapartida, outras interpretações enfatizam que a expansão externa dessas estatais, como a COFCO, deve ser entendida também como um movimento de inserção em circuitos transnacionais de capital e de valorização financeira (Fares, 2023). Longe de significar uma ruptura com o regime alimentar corporativo, a China contribui para sua reconfiguração ao combinar planejamento estatal, competição de mercado e lógica financeira. A trajetória da COFCO ilustra bem essa ambivalência: ao mesmo tempo em que desempenha funções estratégicas voltadas à segurança alimentar nacional, sua expansão internacional se apoia em mecanismos característicos da financeirização, como o uso de derivativos e a alavancagem de capital (Fares, 2023).

Peine (2021) analisa a presença chinesa no setor de soja no Brasil a partir do conceito de “regimes privados”, enfatizando que os investimentos não chegam a um espaço neutro, mas a um terreno já moldado por alianças público-privadas consolidadas. Sob essa perspectiva, a literatura (Wesz Jr. et al. 2023; Fares 2023; Peine 2021; Wilkinson et al. 2015) mostra que os investimentos chineses no Brasil, embora orientados por diretrizes políticas vindas de Pequim, têm se ajustado em grande medida às regras institucionais e práticas operacionais já consolidadas por atores privados dominantes em articulação com o Estado. Destacam-se, nesse processo, as gigantes do agronegócio de origem norte-atlântica – conhecidas como empresas ABCD (ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus) –, além de companhias brasileiras de peso, como Amaggi e JBS. Esses grupos moldaram o setor por meio de contratos de integração, influência sobre associações setoriais e alianças estratégicas com

instituições estatais. Sua expansão tem priorizado formas de organização que maximizam a extração de excedentes voltados ao mercado internacional, em um contexto em que os preços das *commodities* são definidos sobretudo nos mercados de câmbio e fortemente marcados pela financeirização (Niederle e Wesz, 2021).

A trajetória histórica de associação do Estado com interesses de grandes atores do agronegócio estruturou o sistema exportador de soja brasileiro, criando marcos institucionais e logísticos que delimitam as formas de inserção do capital estrangeiro. Nesse contexto, as empresas chinesas não transformam as dinâmicas centrais do setor, mas são incorporadas a um regime que mantém a prioridade no crescimento voltado às exportações e na especialização em *commodities*. Assim, embora relevantes, os investimentos chineses acabam por reforçar, mais do que reconfigurar, a lógica da economia política agrária brasileira.

2. Trajetória dos investimentos chineses no complexo soja-carne

A urbanização acelerada e o aumento do consumo de carne – descrito como *Chinese meatification* (Schneider, 2014) – reposicionaram a Ásia Oriental como centro das importações alimentares, antes dominadas por Estados Unidos e Europa. Nesse contexto, a China reformulou sua política de segurança alimentar, abandonando a lógica da autossuficiência em grãos e adotando a estratégia de inserção ativa em mercados e recursos agrícolas internacionais. A mudança foi sinalizada no Documento Central nº 1 de 2014 e consolidada pela política do *Going Out*, em articulação com a Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI). Como resultado, países agroexportadores como Brasil e Argentina foram favorecidos pelo *boom* das *commodities*.

Os investimentos agrícolas chineses evoluíram em três fases. Entre 2000 e 2008, a China consolidou-se como grande importadora e diversificou fornecedores. De 2008 a 2012, intensificou-se o *land grabbing*, com aquisições ou arrendamentos de terras na América Latina, África e Sudeste Asiático para garantir grãos e oleaginosas (Edelman, Oya e Borrás, 2015). Desde 2012, destacou-se a onda de fusões e aquisições de empresas globais do agronegócio, ampliando acesso a tecnologias, sementes geneticamente modificadas, logística e mercados. Mais recentemente, cresceu o foco em infraestrutura – portos, ferrovias, armazéns e corredores logísticos – integrando territórios às cadeias sob influência chinesa.

No Brasil, a primeira fase concentrou-se na compra de terras para soja e grãos. Estimativas iniciais sugeriam até sete milhões de hectares (Acioly, Pinto e Cintra, 2010), mas estudos posteriores mostraram números inflados, com poucos projetos efetivos (Oliveira, 2015). Em 2007, o Pacific Century Group, de Hong Kong, adquiriu 27.397 hectares em parceria com a CalyxAgro. A Zhejiang Fudi Agriculture Co, junto à estatal Beidahuang, comprou 600 hectares no Rio Grande do Sul e 16 mil no Tocantins, depois repassados à estatal Chongqing Grain Group (CGG) em 2011 (Escher e Wilkinson, 2019). Nesse mesmo ano, a CGG anunciou projeto de 200 mil hectares na Bahia, reduzido a 52 mil por restrições legais. O plano incluía esmagamento de soja, fertilizantes e logística em Barreiras, mas foi suspenso em 2013 diante de entraves administrativos e resistência social (Grain, 2011).

Outros anúncios não se concretizaram. A Sanhe Hopeful Grain and Oil Co e a estatal CNADG prometeram adquirir 2,4 milhões de hectares e investir US\$ 7,5 bilhões em Goiás, mas apenas adquiriram 20% de um terminal portuário em Santa Catarina, hoje paralisado. O grupo Pallas International declarou interesse em 250 mil hectares na Bahia, sem confirmação prática (Escher e Wilkinson, 2019).

Em 2010, a Advocacia-Geral da União reinterpreto a Lei 5.709/1971, restringindo a compra de terras por estrangeiros, inclusive por empresas brasileiras com capital externo. Os limites passaram a considerar níveis municipal e individual, exigindo autorização do Congresso em aquisições acima do permitido (Perrone, 2013). A reinterpretação reativou restrições, antes consideradas inconstitucionais (1994-2010), e gerou insegurança jurídica e retração de investidores (Barros e Pessoa, 2011; Oliveira, 2017).

Diante das restrições e da repercussão negativa do *land grabbing*, os investimentos chineses migraram para fusões e aquisições de empresas estabelecidas (Kupfer e Rocha, 2018). Entre 2010 e 2019, houve treze operações no setor no Brasil, seis ligadas à soja (Cariello, 2021). A análise desses casos passou ao CADE, deslocando o debate da política para a técnica, centrada em atos de concentração. Desde então, o órgão aprovou todas as operações (José, 2022).

A entrada do capital chinês na cadeia produtiva da soja no Brasil se intensificou a partir de 2010, com uma série de aquisições estratégicas que evidenciam uma abordagem adaptativa por parte das empresas estatais chinesas. A Shanghai, que abriu seu capital em 2006, recebeu aportes da Goldman Sachs em 2009 e de seis fundos chineses em 2013, ano em que adquiriu a americana Smithfield por US\$7,1 bilhões, tornando-se a maior produtora mundial de carne suína. A China Tobacco International do Brasil (CTIB), subsidiária da China

Tobacco International, firmou em 2012 uma parceria de 51% com a Alliance One Brasil, envolvendo mais de 600 contratos com pequenos produtores de tabaco no Rio Grande do Sul, destinados à exportação direta para a China (Schneider e Sharma, 2014; Escher e Wilkinson, 2019).

No setor de insumos agrícolas, a Tide Group entrou no Brasil em 2010 para importar pesticidas, mas, diante de barreiras regulatórias, adquiriu a Prentiss Química em 2014, facilitando sua atuação local. Paralelamente, a CITIC Agri Fund, em parceria com a Yuan Longping High-Tech Seeds, comprou em 2017 a LP Sementes por US\$ 1,1 bilhão, garantindo ativos estratégicos e cumprindo exigências regulatórias para a fusão entre Dow e DuPont (Clapp, 2017; Escher e Wilkinson, 2019). A Hunan Dakang Pasture Farming, subsidiária do grupo Shanghai Pengxin, adquiriu 57% da Fiagril, empresa brasileira de comercialização de grãos, incorporando-a à sua estratégia internacional no agronegócio (Reuters, 2016).

A ChemChina vem ampliando sua presença no setor agrícola brasileiro e global ao longo da década de 2010. Em 2011, adquiriu a israelense Adama, que possuía duas fábricas no Brasil, assumindo o controle das operações locais, das licenças comerciais e dos canais de mercado a partir de 2014. Posteriormente, em 2017, a ChemChina adquiriu a Syngenta, consolidando sua posição no mercado internacional de sementes e agroquímicos, e, por meio da Syngenta, incorporou a Nidera Seeds, anteriormente controlada pela COFCO, fortalecendo ainda mais sua atuação no setor (BBC News, 2017; Syngenta, 2018). Essas operações colocaram o grupo em concorrência direta com Bayer e Monsanto, especialmente na oferta de pacotes tecnológicos dominados pela soja transgênica Roundup Ready. Com a expiração da patente do glifosato em 2000, a China tornou-se líder na produção do herbicida, responsável por cerca de 60% da oferta global, tendo Brasil e Argentina como principais mercados. Em paralelo, a aquisição da Monsanto pela Bayer em 2018 intensificou a disputa no setor de biotecnologia agrícola (Giraud, 2019; Pucci, 2017; Research & Markets, 2018).

Nesta fase de investimentos através de fusões e aquisições, as *trading companies* foram centrais. Estas empresas atuam conectando produtores e compradores por meio da compra, venda e distribuição de mercadorias em larga escala. Com a entrada de empresas asiáticas, como a China Oil and Foodstuffs Corporation (COFCO), o mercado de *commodities* tem se reconfigurado, caracterizado por concentração corporativa e integração das cadeias de valor. Em 2015, *tradings* asiáticas responderam por 45% das exportações brasileiras de soja, milho e farelo de soja, superando pela primeira vez as tradicionais ABCD (ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus), que detiveram 37% (Bonato, 2016).

A COFCO adquiriu 51% das ações da Nidera e da Noble Agri em 2014, assumindo o controle total da Noble Agri em 2016 e da Nidera em 2017. Ambas foram posteriormente integradas à COFCO International, responsável por consolidar as operações globais de originação, comercialização e logística de grãos do grupo (COFCO International, 2016; Reuters, 2017). Escher, Fares e Wesz (2023) defendem que a estratégia da COFCO no Cone Sul, especialmente no complexo da carne e de soja Brasil-China, desempenha um papel fundamental no reordenamento do regime alimentar contemporâneo. Uma vez concluídas as aquisições da Noble Agri e da Nidera, a COFCO juntou-se à lista dos principais comerciantes agrícolas nos países exportadores centrais, como Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

Com base nas fases de investimentos identificadas, observa-se que, a partir da segunda etapa, houve uma intensificação dos aportes chineses em infraestrutura logística. Esse movimento evidencia, de um lado, o papel estratégico do Brasil como fornecedor de *commodities* ao mercado chinês e, de outro, o reconhecimento de que os gargalos logísticos comprometem a competitividade do agronegócio. Entre 2005 e 2021, o Brasil recebeu cerca de 30 projetos de infraestrutura chineses, totalizando aproximadamente US\$ 15,9 bilhões (Dussel, 2022). Apesar das vantagens naturais, como solo fértil e regime pluviométrico estável, a carência de infraestrutura adequada ainda gera perdas econômicas expressivas.

No campo portuário, destacam-se iniciativas como a expansão do terminal da COFCO no Porto de Santos e as tratativas para implantação de terminais privados em São Luís (MA) e em Ilhéus (BA), voltados ao escoamento de grãos e minério. Já no setor ferroviário, os projetos envolveram negociações em torno da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) e, em âmbito transnacional, da proposta de uma ferrovia bioceânica ligando o Brasil ao Peru.

Um traço central da presença chinesa está no fortalecimento da capacidade de armazenagem de grãos e escoamento. A COFCO, principal *trading* chinesa, investe em silos, unidades de processamento e terminais portuários que permitem reduzir custos logísticos e dar mais flexibilidade na venda da produção. Em Mato Grosso, estado-chave da produção de soja, a empresa mantém 18 armazéns com capacidade superior a 1,1 milhão de toneladas, incluindo unidades em Sorriso, ao longo da BR-163, uma das principais rotas de escoamento agrícola (Dialogue Earth, 2023). No porto de Santos (SP), a COFCO conquistou em 2022 a concessão do terminal STS11 por 25 anos, podendo ser estendida até 70 anos, com previsão de investimentos para ampliar a capacidade exportadora, incluindo três novos silos de grande porte

(Sá, 2025). Além disso, há projetos em andamento para a construção de 30 novos armazéns em diferentes municípios do Mato Grosso, atendendo a um déficit estrutural de estocagem no país estimado em centenas de milhões de toneladas (Soybeans and Corn, 2024).

Na costa do Nordeste brasileiro, destacam-se negociações relevantes envolvendo empresas chinesas para os portos de São Luís (Maranhão) e Ilhéus (Bahia). Em São Luís, a China Communications Construction Company (CCCC) firmou parceria com a WPR, do Grupo WTorre, e Lyon Capital, para construir um Terminal de Uso Privado (TUP) multimodal, com participação acionária majoritária (51%) da CCCC. Em 2022, entretanto, a Cosan adquiriu integralmente o projeto do terminal, anteriormente dividido entre a CCCC e outros sócios, e passou a liderar sua execução.

Em Ilhéus, o Porto Sul avança como parte do complexo integrado à Ferrovia de Integração Oeste–Leste (FIOL). O projeto, liderado pela Bahia Mineração (Bamin), prevê a construção de um terminal de águas profundas e uma Zona de Apoio Logístico (ZAL) estadual (Red ALC-China, 2021). Em 2017, um Memorando de Entendimento assinado em Pequim reuniu o governo da Bahia, a Bamin e empresas chinesas como China Railway Group Limited, CCCC, Minmetals, Shougang e Dalian Huarui (Governo da Bahia, 2017). Desde então, o projeto obteve licenças prévia e de instalação, incluindo autorização do IBAMA para supressão vegetal (IBAMA, 2024), e em 2024 assegurou um empréstimo de R\$4,6 bilhões do Ministério dos Portos e Aeroportos para viabilizar as obras (Governo Federal, 2024). As intervenções em terra já foram iniciadas, com previsão de conclusão do terminal em 2027 (Governo da Bahia, 2024).

A Ferrovia de Integração Oeste–Leste (FIOL) é um dos principais eixos logísticos voltados à exportação mineral e agrícola no Brasil, mas seu andamento tem sido marcado por descontinuidades e entraves contratuais. O trecho 1 (Caetité–Ilhéus) atingiu cerca de 75% de execução, porém foi interrompido em 2025 após o rompimento do contrato entre a Bahia Mineração (Bamin) e a construtora responsável, revelando fragilidades financeiras e institucionais. A participação da China Railway No. 10 Engineering Group (CREC-10) em fases iniciais da obra reforça o caráter transnacional do projeto e sua inserção em estratégias de integração logística. No entanto, sua conclusão depende da mobilização de novos capitais e garantias estatais que assegurem viabilidade econômica e estabilidade regulatória, evidenciando a complexa articulação entre atores nacionais e internacionais, públicos e privados.

Em escala continental, merece destaque a proposta da Ferrovia Bioceânica, planejada para ligar a Bahia ao porto de Chancay, no Peru, encurtando em

cerca de dez dias o tempo de transporte marítimo entre o Brasil e a Ásia. O memorando de entendimento assinado em 2025 entre a Infra S.A. e o Instituto de Pesquisa da China Railway marcou um passo importante nos estudos técnicos para viabilizar esse megaprojeto, cuja execução dependerá do financiamento chinês diante da incapacidade dos setores público e privado brasileiros de arcarem sozinhos com os custos (Ministério dos Transportes, 2025). Nesse contexto, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) assume papel estratégico como elo interno de conexão com a Bioceânica, e já conta com a participação confirmada de órgãos chineses em estudos de traçado e viabilidade – em especial a China State Railway Group e o China Railway Economic and Planning Research Institute –, sinalizando o interesse de Pequim em articular sua presença não apenas na execução futura, mas também nas fases de planejamento e desenho institucional do projeto (Agência Gov, 2025).

Esses investimentos mostram que a estratégia chinesa no Brasil vai além da simples compra de *commodities*. Trata-se de uma reconfiguração estrutural da cadeia agroexportadora, em que o capital chinês se insere não apenas como comprador, mas como agente central no controle da logística e da armazenagem. Ao ampliar sua participação em terminais portuários, ferrovias e silos, a China fortalece o escoamento da produção brasileira para seu mercado interno e, ao mesmo tempo, consolida sua posição como ator determinante na infraestrutura agrícola do Brasil.

3. A economia política dos investimentos em infraestrutura e logística

O desenvolvimento orientado por infraestrutura tem se consolidado como uma tendência emergente no cenário internacional, expressa em megaprojetos que buscam reorganizar fluxos de produção e comércio em escala global. Entre os exemplos mais representativos estão o Programa de Desenvolvimento de Infraestrutura na África, o Corredor Lamu-Sudão do Sul-Etiópia, a Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), o Corredor Abidjan-Lagos, o Corredor Econômico China-Paquistão, o Novo Corredor Internacional de Comércio Terra-Mar entre Chongqing e Singapura e, de forma mais ampla, a Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI), liderada pela China. Diferentemente do desenvolvimentismo do pós-Segunda Guerra, cujo foco era a consolidação de economias nacionais, essa nova onda privilegia a formação de territórios transnacionais voltados à extração, produção e circulação. O objetivo central é criar condições espaciais

para atrair capital estrangeiro, promover o avanço industrial e impulsionar o crescimento orientado à exportação (Schindler e Kanai, 2021).

O desenvolvimento orientado por infraestrutura ganhou força após a crise de 2008, que expôs as limitações das abordagens neoliberais sem foco territorial. Nesse contexto, o Banco Mundial passou a defender o planejamento espacial estatal, a China investiu pesadamente em infraestrutura e os juros baixos nos EUA estimularam novos projetos globais. Assim, consolidou-se o que Schindler e Kanai (2021) denominaram uma “coalizão global de crescimento”, formada por instituições multilaterais, corporações transnacionais e grandes potências como os Estados Unidos e a China.

Embora exista um consenso sobre a importância da infraestrutura, ela também se tornou campo de disputa geopolítica. A China lidera com a Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI), enquanto os Estados Unidos, depois de um período de ausência, criaram em 2018 a International Development Finance Corporation (IDFC) para financiar projetos em países aliados, oferecendo uma alternativa ao financiamento chinês. Assim, a competição entre grandes potências acelera a expansão de infraestruturas e molda a forma como territórios periféricos são integrados à economia global (Moriarty e Sorenson, 2025).

Ho (2020) argumenta que o poder da China não pode ser entendido apenas pelas suas capacidades materiais, mas também pelo uso de poder estrutural e discursivo, especialmente sob Xi Jinping. A autora mostra, a partir dos casos das ferrovias de alta velocidade no Laos e na Indonésia, como a China estabelece relações assimétricas de dependência tecnológica e financeira (poder estrutural) e, ao mesmo tempo, projeta narrativas de progresso e modernidade que moldam percepções e legitimam seus projetos (poder discursivo). Enquanto no Laos há uma adesão quase integral a essa narrativa, na Indonésia a aceitação é mais seletiva, mas ainda assim significativa. A análise da autora conclui que a China conseguiu consolidar influência regional por meio da infraestrutura, mas enfrenta limites: os países do Sudeste Asiático mantêm agência, resistem a uma visão sinocêntrica de ordem e, após a COVID-19, tendem a diversificar parceiros e ampliar sua desconfiança em relação a Pequim.

Indo no sentido observado por Ho (2020) de maior agência local, o Brasil optou por não aderir formalmente à BRI, apesar de manter relações estratégicas e intensos fluxos comerciais com a China. A decisão reflete uma busca por autonomia diplomática e flexibilidade, já que o governo brasileiro avalia ser possível alinhar projetos de infraestrutura e captar investimentos chineses sem assumir compromissos institucionais rígidos. Além disso, a não adesão evita possíveis riscos de endividamento ou perda de margem de manobra política, preservando a capacidade do país de equilibrar suas relações

com outros parceiros internacionais, como Estados Unidos e União Europeia. Assim, o Brasil mantém cooperação econômica próxima a Pequim, mas resiste a integrar-se formalmente a uma iniciativa que poderia limitar sua estratégia de inserção internacional (Abrão e Amineh, 2024).

Os investimentos chineses em infraestrutura logística no Brasil revelam uma dimensão política que vai além da busca por eficiência econômica. A presença do Estado é central nesse processo: além de manter participação acionária significativa em conglomerados como a COFCO e a ChemChina (Fares, 2023), Pequim orienta os investimentos de forma a garantir segurança alimentar e controlar os fluxos internacionais de *commodities*, configurando uma internacionalização pautada por objetivos estratégicos estatais. Nesta seção, analisamos essa dimensão política dos aportes chineses em logística e infraestrutura voltados à exportação agrícola, destacando dois casos emblemáticos do caráter político-financeiro do capital estatal transnacional: os investimentos da COFCO no Porto de Santos e o projeto da Ferrovia Bioceânica.

O Porto de Santos é amplamente reconhecido como o maior porto da América Latina, tanto em movimentação de cargas quanto em importância estratégica (CEPAL, 2024). O leilão do terminal STS11, realizado em março de 2022 na B3, reuniu diferentes atores institucionais e privados. O processo foi conduzido pelo Ministério da Infraestrutura, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Santos Port Authority (SPA), que definiram as condições de arrendamento, incluindo exigências mínimas de investimentos em infraestrutura, integração ferroviária e capacidade de armazenagem. As empresas interessadas tiveram que apresentar documentação jurídica, fiscal, econômico-financeira e comprovação de experiência técnica, além de estudos de impacto ambiental (ANTAQ, 2024).

A COFCO International Brasil S.A. venceu a disputa ao oferecer uma outorga de R\$ 10 milhões e assumir o compromisso de investir aproximadamente R\$ 700 milhões na expansão e modernização do terminal, em contrato inicial de 25 anos, prorrogável por até 70 anos. Segundo a empresa, a nova estrutura permitirá ampliar sua capacidade de movimentação de grãos no Brasil de 3 para 14 milhões de toneladas até 2026, principalmente de soja, milho e açúcar (COFCO International, 2023). O projeto inclui investimentos relevantes em logística, como a aquisição de locomotivas e vagões para o transporte.

O investimento da COFCO International na expansão do terminal portuário de Santos ocorre em meio ao acirramento das tensões comerciais entre a China e os Estados Unidos. A construção de seu maior terminal de exportação no Brasil reflete a estratégia chinesa de garantir rotas seguras para o escoamento de *commodities* agrícolas, sobretudo soja, em um cenário

de crescente dependência da América do Sul. Durante a primeira guerra comercial (2018), a China aplicou tarifas de até 25% sobre a soja americana, reduzindo drasticamente as exportações do Meio-Oeste para o mercado chinês (Meredith, 2018). Na nova rodada de taxações sob o segundo governo Trump (2025), as tarifas chegaram a 44%, reforçando a atratividade do Brasil como fornecedor estratégico (World-Grain, 2025).

Enquanto a COFCO amplia operações e contrata dezenas de profissionais, competidores norte-americanos e europeus, como ADM e Cargill, têm reduzido custos e quadro de funcionários globalmente, evidenciando um deslocamento da balança de poder no comércio agrícola internacional (Samora, 2025). Esse movimento não apenas fortalece a presença chinesa em cadeias logísticas estratégicas, mas também intensifica disputas comerciais e políticas com corporações tradicionais (ABCD), que veem sua influência no agronegócio latino-americano ser gradualmente erodida pela expansão do capital estatal chinês.

No campo da infraestrutura, destaca-se a iniciativa das Rotas de Integração Sul-Americana, que inclui a proposta de ferrovia bioceânica ligando Ilhéus (Bahia) ao porto de Chancay (Peru). O traçado deverá atravessar áreas estratégicas para o agronegócio nacional, como o Matopiba – a região de fronteira agrícola que engloba Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia (Brasil, 2025a; 2025b). O projeto, ainda em fase de estudos, prevê a articulação das malhas da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), com possibilidade de extensão até o litoral peruano (Mercopress, 2025). O porto de Chancay, operado pela COSCO Shipping Ports (em parceria com a Volcan Mining), foi inaugurado em 2024 com um investimento estimado em US\$ 3,5 bilhões. É considerado um empreendimento estratégico para melhorar a conectividade logística do Pacífico para exportações sul-americanas (China Daily, 2025).

No Brasil, o projeto da ferrovia bioceânica está sendo desenvolvido de forma integrada pelos ministérios do Planejamento e Orçamento, dos Transportes (via Infra S.A.), pela Casa Civil (por meio da Secretaria Especial do Novo PAC) e pelo Ministério dos Portos e Aeroportos (Brasil, 2025). As negociações com o China State Railway Group, por intermédio do seu braço técnico China Railway Economic and Planning Research Institute, envolvem memorandos de entendimento, comissões técnicas, visitas oficiais do governo brasileiro à China e inspeções em obras nacionais como as ferrovias FIOL e FICO (Agência Gov, 2025). Essas iniciativas reforçam o caráter bilateral e estratégico do empreendimento, que integra as rotas de integração sul-americana, com

vistas a articular modais logísticos e fortalecer o escoamento de produção para mercados internacionais, especialmente para a China.

Projetos ferroviários caracterizam-se por sua elevada complexidade, alto custo e longo prazo de execução, demandando múltiplas etapas que vão desde os estudos de viabilidade técnica, ambiental e econômica até a implementação das obras. Nesse contexto, a participação do capital internacional torna-se condição fundamental para a viabilidade de empreendimentos dessa envergadura. A declaração da ministra do Planejamento, Simone Tebet, evidencia essa dinâmica ao enfatizar a centralidade do financiamento externo, particularmente chinês: “Não há investimento privado nacional suficiente; precisamos de capital estrangeiro. Atualmente, quem possui os recursos necessários é a China, tanto no setor privado quanto no público” (Agência EBC, 2025).

Embora o discurso da integração logística projete expectativas de dinamismo econômico, a materialização de megaprojetos de infraestrutura esbarra em barreiras persistentes. Fragilidades estruturais, como baixa capacidade de investimento doméstico, somam-se a práticas empresariais que minimizam custos e trazem riscos para a viabilização dos contratos. No caso de projetos transnacionais, os desafios de coordenação e financiamento se intensificam, ainda que tragam a perspectiva de ganhos ampliados em comércio e integração regional. O resultado é uma conectividade seletiva, restrita a corredores e setores considerados estratégicos, o que evidencia a distância entre retórica e implementação. Essa contradição aparece no próprio discurso governamental: ao reconhecer o interesse da China, do Peru e do Brasil, a ministra Simone Tebet ressalta a necessidade de segurança jurídica e previsibilidade, apresentando o projeto como compromisso de Estado e não apenas de governo (Agência EBC, 2025).

Essas dificuldades evidenciam a vulnerabilidade das relações Brasil-China às oscilações políticas domésticas e ressaltam a importância de compromissos institucionais de longo prazo, como a Declaração Conjunta sobre a Parceria Estratégica Global (Brasil, 2012), que ampliou a cooperação bilateral para além do comércio, incluindo dimensões políticas, tecnológicas e multilaterais (ONU, G20, BRICS). Do mesmo modo, a Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (COSBAN), criada em 2004 e renovada periodicamente, constitui o principal mecanismo de diálogo institucionalizado entre os dois países. Copresidida pelos vice-presidentes, a COSBAN assegura continuidade e previsibilidade nas relações, independentemente das mudanças de governo, consolidando a parceria em bases mais estáveis (Governo Federal, 2024).

Diante desse cenário, a análise dos investimentos chineses em infraestrutura no Brasil revela que a disputa por corredores logísticos estratégicos transcende questões puramente econômicas e insere-se em uma dinâmica mais ampla de competição geopolítica. A combinação entre capital estatal, parcerias público-privadas e articulação diplomática confere a esses projetos um caráter híbrido, no qual eficiência produtiva, segurança alimentar e projeção de poder caminham lado a lado. Ao mesmo tempo, a seletividade e as dificuldades de implementação demonstram que a integração territorial promovida pela China não elimina contradições históricas do desenvolvimento periférico, mas as reinscreve sob novas formas de dependência. Assim, compreender a atuação chinesa nesse campo exige reconhecer tanto as oportunidades de modernização logística quanto os limites estruturais e políticos que condicionam a inserção do Brasil nas cadeias globais de *commodities*.

4. Considerações finais

A análise apresentada neste artigo demonstra que os investimentos chineses no complexo soja-carne no Brasil vão além de operações comerciais ou financeiras, configurando uma reestruturação das cadeias agroindustriais a partir da centralidade da infraestrutura. Diferentemente da primeira fase, marcada por tentativas de aquisição de terras, e da segunda, baseada em fusões e aquisições de empresas já estabelecidas, a etapa atual é caracterizada pela intensificação dos aportes em corredores logísticos, portos e sistemas de armazenagem. Essa estratégia reflete a consolidação dos investimentos chineses no complexo soja-carne, com forte presença ao longo da cadeia de valor, em que empresas líderes delineiam estratégias de longo prazo.

A presença chinesa traduz um duplo movimento: de integração ativa de suas empresas ao regime alimentar corporativo e de crescente politização dos fluxos comerciais e das estratégias de investimento. Essa dualidade evidencia a necessidade de requalificar o papel do Estado nos investimentos do setor. Enquanto a recente projeção do Brasil como potência agroexportadora se deu por meio da intermediação de multinacionais do Atlântico Norte – operando em regimes privados guiados pela lógica liberal de investimentos –, a nova fase dos aportes chineses reafirma o caráter político e estratégico como eixo central.

Neste sentido, a China consolida influência econômica por meio de uma projeção territorializada, liderada por conglomerados estatais como a COFCO, frequentemente em articulação com outros grupos estatais. O caráter político desses aportes reflete a reatualização da política de segurança

alimentar de Beijing. No entanto, em vez de priorizar a aquisição de terras, os investimentos chineses adotam práticas alinhadas às dinâmicas do mercado global. A presença internacional da COFCO e sua inserção nos mercados financeiros demonstram que tais investimentos não podem ser reduzidos a uma simples linha de transmissão direta da estratégia estatal nacional. Essa dinâmica evidencia as complexidades inerentes ao capitalismo de Estado. De um lado, observa-se o fortalecimento do controle estratégico do Estado, orientado por imperativos políticos, como a segurança alimentar. De outro lado, esse modelo se articula transnacionalmente, revelando flexibilidade na alocação de capitais e conferindo às estatais uma semiautonomia em seus projetos de expansão global.

O ascenso do capitalismo de Estado e suas complexidades refletem novas dinâmicas da competição global, abrindo espaço para interpretações renovadas sobre geopolítica e relações de poder no regime alimentar. Se essa tendência resultará em um estatismo nacionalista duradouro, apoiado em novos mecanismos de governança e na reconfiguração de atores dominantes e suas formas de expansão, permanece como questão em aberto na literatura. Essa reconfiguração desafia categorias tradicionais da literatura e reforça a importância de análises que articulem perspectivas políticas globais com os estudos sobre projeção de poder econômico nacional, em especial em infraestrutura.

De modo central, este artigo busca instigar debates sobre a posição dos países periféricos no regime alimentar. Por um lado, os investimentos em infraestrutura ampliam a competitividade brasileira e ajudam a superar gargalos logísticos históricos. Por outro lado, reforçam uma inserção subordinada no sistema agroalimentar, baseada na especialização em *commodities* e no controle externo de infraestrutura crítica. Contudo, como novas dinâmicas de dependência estrutural ocorrem em um cenário de maior politização estratégica, abrem-se também possibilidades para ampliar a margem de ação da periferia. Isso se reflete em investimentos que envolvem negociações com governos locais, nacionais e organismos multilaterais, em um contexto em que o Brasil se torna um elo necessário para a China contrabalançar a influência norte-americana.

Ressaltamos, assim, a necessidade de novas investigações voltadas para a agência local nos investimentos chineses, de modo a explorar como dinâmicas políticas nacionais se articulam com novas tendências do capitalismo global. Como a intermediação política no Brasil condiciona os tipos de aportes no complexo soja-carne? Até que ponto essa mediação se traduz em prioridades socioeconômicas locais?

Nesta perspectiva, é importante destacar que a trajetória dos investimentos chineses no Brasil permanece incerta. Oscilações políticas domésticas, pressões sociais e ambientais, bem como a intensificação da competição entre grandes potências, podem reconfigurar as condições de implementação dos projetos em curso. Para compreender plenamente os impactos políticos e econômicos desses investimentos, pesquisas futuras devem aprofundar análises em escala regional, incluindo estudos comparativos entre o Brasil e outros países do Cone Sul, além de avaliar os efeitos socioambientais da expansão logística chinesa. Esse enfoque permitiria uma compreensão mais abrangente de como o capital estatal estrangeiro está redefinindo os termos da inserção periférica no regime alimentar global.

Referências

ABRÃO, Rafael Almeida Ferreira; AMINEH, M. P. Brazilian Perception of the China-Led Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, v. 33, n. 150, 2024.

ACIOLY, Luciano; PINTO, Eduardo Costa; CINTRA, Marcos Antonio Macedo. China e Brasil: oportunidades e desafios. In: LEÃO, Rodrigo P. F.; PINTO, Eduardo Costa; ACIOLY, Luciano (orgs.). *A China na nova configuração global: impactos políticos e econômicos*. Brasília: IPEA, 2010.

AGÊNCIA EBC. Projeto ferrovia bioceânica avança em negociações com China, diz Simone Tebet. *Agência EBC*, 2025. Disponível em: <<https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202505/projeto-ferrovia-bioceanica-avanca-em-negociacoes-com-china-diz-simone-tebet>>. Acesso em: 1º out. 2025.

AGÊNCIA GOV. Ferrovia Bioceânica é prioridade em cooperação entre Brasil e China. *Agência Gov*, Brasília, 2025. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/noticias/investimentos-e-comercio-externo/2025/ferrovia-bioceanica-e-prioridade-em-cooperacao-entre-brasil-e-china>>. Acesso em: 26 jul. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. STS11. *Gov.br/ANTAQ*, 24 out. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/projetos-de-concessao/arrendamentos-finalizados/STS11?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 1º ago. 2025.

BARROS, Alexandre Mendonça de; PESSÔA, André (orgs.). *Impactos econômicos do parecer da AGU (Advocacia-Geral da União), que impõe restrições à aquisição e arrendamento de terras agrícolas por empresas brasileiras com controle do capital detido por estrangeiros*. São Paulo: Agroconsult; MB Agro, 2011. Disponível em: <<http://www.souagro.com.br/-defendem-liberdade-para-investimentos>>. Acesso em: 12 nov. 2025.

BBC NEWS. China's COFCO sells Latam seeds business to Syngenta. *BBC News*, 6 nov. 2017. Disponível em: <<https://www.bbc.co.uk/news/business-35480393>>. Acesso em: 16 set. 2024.

BELESKY, P.; LAWRENCE, G. Chinese State Capitalism and Neomercantilism in the Contemporary Food Regime: Contradictions, Continuity and Change. *Journal of Peasant Studies*, v. 46, n. 6, p. 1119-1141, 2019.

BONATO, Gustavo. New Titans on the Block: ABCDs Lose Top Brazil Grains Spot to Asian Rivals. *Reuters*, 23 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/us-brazil-grains-idUSKCN0WP19V>>. Acesso em: 20 jul. 2024.

BORRAS JÚNIOR, Saturnino; KAY, C.; GOMEZ, S.; WILKINSON, J. Land Grabbing and Global Capitalism Accumulation: Key Features in Latin America. *Canadian Journal of Development Studies*, v. 33, n. 4, p. 402-416, 2012.

BRASIL. Governo Federal. Novo PAC: Ferrovia Bioceânica. Brasília: gov.br, 2025a. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/novo-pac/ferrovia-bioceanica>>. Acesso em: 26 set. 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. Negociações para projeto de ferrovia que conectará Ilhéus (BA) ao Porto de Chancay (Peru) avançam na missão do Brasil à China. Brasília: MPO, 27 maio 2025b. Disponível em: <<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2025/maio/negociacoes-para-projeto-de-ferrovia-que-conectara-ilheus-ba-ao-porto-de-chancay-peru-avancam-na-missao-do-brasil-a-china>>. Acesso em: 25 jul. 2025.

BRASIL. Atos assinados por ocasião da reunião da presidenta da República Dilma Rousseff com o Primeiro-Ministro da República Popular da China Wen Jiabao. *Gov.br/MRE – Notas à Imprensa*. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/atos-assinados-por-ocasio-da-reuniao-da-presidenta-da-republica-dilma-rousseff-com-o-primeiro-ministro-da-republica-popular-da-china-wen-jiabao-rio-de-janeiro-21-de-junho-de-2012>. Acesso em: 1º jul. 2025.

BRASIL. Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação. *Gov.br/Planalto – Vice-Presidência*. 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/planalto/pt-br/vice-presidencia/acesso-a-informacao/outros/cosban>>. Acesso em: 1º jun. 2025.

BRASIL. Governo Federal anuncia mais de R\$ 6 bilhões na melhoria da infraestrutura de portos, hidrovias e aviação na Bahia. *Casa Civil / Gov.br*, 23 set. 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2024/setembro/governo-federal-anuncia-mais-de-r-6-bilhoes-na-melhoria-da-infraestrutura-de-portos-hidrovias-e-aviacao-na-bahia>>. Acesso em: 5 maio. 2025.

CARIELLO, T. Investimentos Chineses no Brasil – Histórico, Tendências e Desafios Globais (2007-2020). *CEBC*, São Paulo, 2021. Disponível em: <<https://www.cebc.org.br/investimentos-Chineses-no-brasil/>>. Acesso em: 18 maio 2024.

CEPAL. Informe portuario 2023-2024: señales mixtas para el comercio y los puertos ante nuevas disrupciones. Santiago de Chile: *CEPAL*, 2024. Disponível em: <<https://www.cepal.org/es/publicaciones/81386-informe-portuario-2023-2024-senales-mixtas-comercio-puertos-nuevas-disrupciones>>. Acesso em: 24 set. 2025.

CLAPP, Jennifer. *Bigger Is Not Always Better: The Drivers and Implications of the Recent Agribusiness Megamergers*. Waterloo, ON: Global Food Politics Group, University of Waterloo, 2017. (Working Paper).

CLAPP, Jennifer; FUCHS, Doris. *Corporate Power in Global Agrifood Governance*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2009.

CLARK, Gordon L.; DIXON, Adam D.; MONK, Ashby H. B. *Sovereign Wealth Funds: Legitimacy, Governance, and Global Power*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2013.

CLO, Stefano; FIORIO, Carlo V.; FLORIO, Massimo. The Targets of State Capitalism: Evidence from M&A Deals. *European Journal of Political Economy*, v. 47, n. 2, p. 61-74, 2017.

COFCO International. Cofco International inicia construção da expansão do terminal portuário de Santos. *COFCO International*, 2023. Disponível em: <<https://br.cofcointernational.com/historias/cofco-international-inicia-construcao-da-expansao-do-terminal-portuario-de-santos/>>. Acesso em: 24 set. 2025.

COHEN, Benjamin J. Sovereign Wealth Funds and National Security: The Great Tradeoff. *International Affairs*, v. 85, n. 4, p. 713-731, 2009.

CUERVO-CAZURRA, Alvaro. *State-Owned Multinationals: Governments in Global Business*. Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan, 2018.

DIALOGUE EARTH. COFCO expands storage capacity in Brazil to support grain exports. *Dialogue Earth*, 2023. Disponível em: <<https://dialogueearth.org/articles/cofco-expands-storage-capacity-in-brazil-to-support-grain-exports/>>. Acesso em: 26 maio 2025.

DUSSEL PETERS, Enrique. *Monitor of Chinese Infrastructure in Latin America and the Caribbean 2022*. Mexico City: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Red ALC-China, 2022. Disponível em: <<https://dusselpeters.com/monitor/>>. Acesso em: 30 ago. 2025.

EDELMAN, Marc; OYA, Carlos; BORRAS JÚNIOR, Saturnino. Global Land Grabs: Historical Processes, Theoretical and Methodological Implications and Current Trajectories. *Third World Quarterly*, v. 34, n. 9, p. 1517-1531, 2013.

ESCHER, Fabiano; WILKINSON, John. A economia política do complexo Soja-Carne Brasil-China. *Revista de Economia e Sociologia Rural*, v. 57, n. 4, 2019.

ESTEBAN, J. Chancay Port Improves Connectivity. *China Daily*, 13 maio 2025. Disponível em: <<https://www.chinadaily.com.cn/a/202505/13/WS6822a969a310a04af22bef26.html>>. Acesso em: 26 set. 2025.

FARES, Tomaz. China's Financialized Soybeans: The Fault Lines of Neomercantilism Narratives in International Food Regime Analyses. *Journal of Agrarian Change*, v. 23, p. 477-499, 2023.

FRIEDMANN, Harriet; MCMICHAEL, Philip. Agriculture and the State System: The Rise and Fall of National Agricultures, 1870 to the Present. *Sociologia Ruralis*, v. 29, n. 2, p. 93-117, 1989.

FRIEDMANN, Harriet. From Colonialism to Green Capitalism: Social Movements and the Emergence of Food Regimes. In: BUTTEL, F.; MCMICHAEL, P. (orgs.). *New Directions in the Sociology of Global Development*. Amsterdam: Elsevier, 2005. p. 227-264.

FRIEDMANN, Harriet. Discussion: Moving Food Regimes Forward: Reflections on Symposium Essays. *Agriculture and Human Values*, v. 26, p. 335-344, 2009.

GIRAUDO, Maria Eugenia. Dependent Development in South America: China and the Soybean Nexus. *Journal of Agrarian Change*, v. 20, n. 1, p. 60-78, 2019. DOI: 10.1111/joac.12333.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. Audiência apresenta memorando da FIOL e Porto Sul firmado pelo governo. *Casa Civil do Estado da Bahia*, 2017. Disponível em: <<https://www.ba.gov.br/casacivil/noticia/2024-05/1136/audiencia-apresenta-memorando-da-fiol-e-porto-sul-firmado-pelo-governo-na>>. Acesso em: 1º jun. 2025.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. Mais de R\$ 5,6 bilhões em infraestrutura portuária, aeroportuária e hidroviária são anunciados para a Bahia. *Gov.br/Seplan – Notícias*. 2024. Disponível em: <<https://www.ba.gov.br/seplan/noticias/mais-de-r-56-bilhoes-em-infraestrutura-portuaria-aeroportuaria-e-hidroviaria-sao-anunciados-para-a-bahia>>. Acesso em: 3 out. 2024.

GRAIN. World Bank set to Finance One of Latin America's Largest Farmland Grabbers. *Grain*. 2011. Disponível em: <<https://www.farmlandgrab.org/post/view/18736>>. Acesso em: 30 abr. 2018.

HO, Selina. Infrastructure and Chinese Power. *International Affairs*, v. 96, n. 6, p. 1461-85, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA. Licenciamento ambiental do Ibama vistoria obras do Porto Sul, na Bahia. *Gov.br / Ibama – Notícias*, 22 mar. 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/noticias/2024/licenciamento-ambiental-do-ibama-vistoria-obras-do-porto-sul-na-bahia>>. Acesso em: 10 abril. 2025.

JOSÉ, D. F. F. *Decodificando a relação entre investimento estrangeiro direto e regulação nacional: um estudo comparativo de investimentos chineses na cadeia de valor da soja de Argentina e Brasil*. 2022. Monografia (Graduação em Economia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2022.

KANAI, J. Miguel; SCHINDLER, Seth. Getting the Territory Right: Infrastructure-Led Development and the Re-Emergence of Spatial Planning Strategies. *Regional Studies*, v. 55, n. 1, p. 40-51, 2021.

KUPFER, David; ROCHA, Felipe Freitas da. Direções do investimento chinês no Brasil 2010-2016: estratégia nacional ou busca de oportunidades. In: JAGUARIBE, Anna (org.). *Direction of Chinese Global Investments: Implications for Brazil*. Brasília: FUNAG, 2018. p. 215-266.

LIN, S. Y. Restoring the State Back to Food Regime Theory: China's Agribusiness and the Global Soybean Commodity Chain. *Journal of Contemporary Asia*, 2022.

MCMICHAEL, P. A Food Regime Genealogy. *The Journal of Peasant Studies*, v. 36, n. 1, p. 139-169, 2009.

MCMICHAEL, Philip. Commentary: Food Regime for Thought. *The Journal of Peasant Studies*, v. 43, n. 3, p. 648-670, 2016.

MCMICHAEL, P. Does China 'Going Out' Strategy Prefigures a New Food Regime? *Journal of Peasant Studies*, v. 47, n. 1, p. 116-154, 2020.

MEREDITH, Sam. China New U.S. Tariffs Including Soy, Cars and Chemicals. *CNBC*, 4 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.cnb.com/2018/04/04/china-new-us-tariffs-including-soy-cars-and-chemicals.html>>. Acesso em: 25 ago. 2025.

MERCOPRESS. Brazil and China to Assess Railroad to Peru Feasibility. *Mercopress*, 9 jul. 2025. Disponível em: <<https://en.mercopress.com/2025/07/09/brazil-and-china-to-assess-railroad-to-peru-feasibility>>. Acesso em: 26 ago. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Brasil e China firmam parceria estratégica para integração ferroviária continental. Brasília: *Ministério dos Transportes*, 7 jul. 2025. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/07/brasil-e-china-firmam-parceria-estrategica-para-integracao-ferroviaria-continental>>. Acesso em: 5 jun 2025.

MORIARTY, Jack; SORENSON, Jim. *Can the DFC Compete with China's Belt and Road Initiative?* *The National Interest*, 25 jul. 2025. Disponível em: <<https://nationalinterest.org/feature/can-the-dfc-compete-with-chinas-belt-and-road-initiative>>. Acesso em: 15 ago. 2025.

MUSACCHIO, A., and S. G. LAZZARINI. 2014. *Reinventing State Capitalism: Leviathan in Business, Brazil and Beyond*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

NIEDERLE, P. A.; WESZ Jr., V. J. *Agrifood System Transitions in Brazil: New Food Orders*. London: Routledge, 2020.

PEINE, Emelie. Chinese Investment in the Brazilian Soybean Sector: Navigating Relations of Private Governance. *Journal of Agrarian Change*, p. 1-19, 2020.

PEREIRA, Lorena Izá; PAULI, Lucas. O processo de estrangeirização da terra e expansão do agronegócio na região do Matopiba. *Campo-Território: Revista de Geografia Agrária*, edição especial, p. 196-224, jun. 2016.

PERRONE, N. Restrictions to Foreign Acquisitions of Agricultural Land in Argentina and Brazil. *Globalizations*, v. 10, n. 1, p. 205-209, 2013.

PUCCI, James. Top 10 Glyphosate Exporters in China for 2016. *Agribusiness Global*, 27 fev. 2017. Disponível em: <<https://www.agribusinessglobal.com/agrichemicals/top-10-glyphosate-exporters-in-china-for-2016/>>. Acesso em: 16 out. 2024.

OLIVEIRA, Gustavo de L. T. Chinese Land Grabs in Brazil? Sinophobia and Foreign Investments in Brazilian Soybean Agribusiness. *Globalizations*, [S.l.], 2017. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/14747731.2017.1377374>>. Acesso em: 3 jun. 2025.

OLIVEIRA, Gustavo de L. T. Chinese and Other Foreign Investments in the Brazilian Soybean Complex. Cape Town: BRICS Initiative for Critical Agrarian Studies, 2015. (BICAS Working Paper, n. 9).

RED ALC-CHINA. *Base de dados de investimentos chineses na América Latina e Caribe*. 2021. Disponível em: <<https://www.redalc-china.org>>. Acesso em: 26 maio 2025.

RESEARCH AND MARKETS. Research report on China's Glyphosate Industry – 2018–2020. [S.l.]: Research and Markets, 2018. Disponível em: <https://www.researchandmarkets.com/research/kj7vhw/research_report?w=5/>. Acesso em: 16 out. 2024.

REUTERS. China's COFCO Completes Takeover of Grain Trader Nidera. *Reuters*, 28 fev. 2017. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/markets/currencies/chinas-cofco-completes-takeover-of-grain-trader-nidera-idUSKBN1671FM/>>. Acesso em: 7 mar. 2025.

SÁ, N.. Chinesa investe R\$ 2,84 bi e abre em março novo terminal em Santos. *Folha de S.Paulo*, 2025. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2025/03/chinesa-investe-r-284-bi-e-abre-em-marco-novo-terminal-em-santos.shtml>>. Acesso em: 20 abril. 2025.

SAMORA, R.. China's Cofco Hiring Dozens in Farm Powerhouse Brazil. *Reuters*, 15 abr. 2025. Disponível em: <<https://www.reuters.com/markets/commodities/chinas-cofco-hiring-dozens-farm-powerhouse-brazil-2025-04-15/>>. Acesso em: 26 set. 2025.

SCHNEIDER, M. Developing the Meat Grab. *Journal of Peasant Studies*, v. 41, n. 4, p. 613-633, 2014.

SCHNEIDER, M.; SHARMA. *China's Pork Miracle? Agribusiness and Development in China's Pork Industry*. Global Meat Complex: The China Series. Institute For Agriculture and Trade Policy. 2014.

SYNGENTA. Syngenta conclui aquisição da Nidera Seeds da COFCO International. Syngenta, 7 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.syngenta.com/media/media-releases/2018/syngenta-completes-acquisition-nidera-seeds-cofco-international>>. Acesso em: 16 set. 2024.

SOYBEANS AND CORN ADVISOR. Grain Storage Deficit in Brazil and New Investment Projects. *Soybeans and Corn Advisor*, 2024. Disponível em: <<https://www.soybeansandcorn.com/articles/2024/12/18/grain-storage-deficit-in-brazil-and-new-investment-projects>>. Acesso em: 26 set. 2025.

WANG, Yingyao. The Rise of the "Shareholding State": Financialization of Economic Management in China. *Socio-Economic Review*, v. 13 n. 3, p. 603-25, 2015.

WESZ JUNIOR, V; ESCHER, F.; FARES, T. Why and How Is China Reordering the Food Regime? The Brazil–China Soy-Meat Complex and COFCO's Global Strategy in the Southern Cone. *Globalizations*, v. 18, n. 7, p. 1119-1135, 2021.

WILKINSON, John; WESZ JUNIOR, Valdemar João; LOPANE, A. Brazil and China: The Agribusiness Connection in the Southern Cone Context. *Third World Thematics: A TWQ Journal*, 2015.

WORLD-GRAIN. China Tariff on U.S. Soybeans Now 44%. *World-Grain*. Disponível em: <<https://www.world-grain.com/articles/21239-china-tariff-on-us-soybeans-now-44>>. Acesso em: 25 ago. 2025.