

Palestra “Geopolítica e Desenvolvimento Territorial Chinês” proferida pelo Ministro Conselheiro da Embaixada da República Popular da China no Brasil, Qu Yuhui[1]

transcrição por Danilo Caporalli Barbosa *

***Danilo Caporalli Barbosa** é doutorando pelo NPGAU - UFMG. E-mail: danilocaporalli@gmail.com



“O 14º Plano Quinquenal o governo chinês estipulou que nós precisamos trilhar um novo caminho de urbanização, a nova urbanização.” (QU, 2021)

Dia 17 de novembro de 2021, o Ministro Conselheiro da Embaixada da República Popular da China no Brasil, Qu Yuhui, proferiu uma palestra-live de encerramento da disciplina-webinário “Geopolítica e Desenvolvimento Territorial”, coordenada pelos professores-doutores da Escola de Arquitetura da UFMG Natacha Rena e Marcelo Maia. A abertura da live contou com a recepção do Ministro pelo Professor Doutor da Escola de Direito da UFMG, Aziz Tuffi Saliba, diretor da Diretoria de Relações Internacionais (DRI) da UFMG e pelo Professor Doutor da Faculdade de Letras da UFMG Leandro Rodrigues Alves Diniz, diretor do Instituto Confúcio (IC) UFMG.



“Muito obrigado, caros professores. Saúdo a todos, sobretudo a professora Natacha, ao professor Marcelo, ao professor Aziz, ao professor Leandro e aos alunos e alunas que estão acompanhando este intercâmbio entre a nossa Embaixada e a UFMG. Parabéns também a iniciativa de escolher esse tema para o curso. Acho que não poderia ser mais oportuno, tanto porque estamos vivendo em um mundo de profundas transformações quanto porque a China e o Brasil estão passando por uma fase crucial do reforço das nossas relações.

Acredito que é fundamental para os alunos e jovens brasileiros poderem conhecer um pouquinho mais sobre a China que, embora fique tão longe do Brasil, tem sido um dos fatores que tem influenciado muito o desenvolvimento do Brasil nos últimos anos. O mundo de hoje está passando por profundas transformações e o tema da China tem ganhado uma relevância

1: Link para a palestra-live no canal do grupo de pesquisa Geopolítica e Planejamento Territorial (GeoPT): < https://www.youtube.com/watch?v=lEbh_Jxvhgw>. Acesso em 30 de dezembro de 2021.

Foto: Reprodução: Zoom

cada vez maior na comunidade internacional, não apenas para os alunos que fazem cursos de relações internacionais, mas também para os alunos de outros cursos que precisam olhar mais para a China, buscando conhecê-la melhor. Nesse sentido, o tema do curso é muito oportuno e fico contente por poder contribuir um pouquinho com meu tímido conhecimento, sobretudo na área de urbanização e urbanismo. Sou diplomata de carreira e confesso que não sou especialista nessa área, mas eu vou tentar fazer o meu melhor.

Antes de falar um pouquinho sobre urbanização, urbanismo e infraestrutura, queria começar falando um pouco sobre as relações bilaterais entre a China e o Brasil. O meu intuito é provocar os jovens alunos brasileiros a conhecerem mais a China. Sabemos que ambos os países são parceiros estratégicos globais, e isso soa bonito, mas a realidade mostra que somos realmente parceiros estratégicos globais por várias razões.

Primeiro, temos uma cooperação de tamanho considerável. A China é o maior parceiro comercial do Brasil por mais de 13 anos consecutivos. O nosso comércio bilateral há 20 anos era menos de 1 bilhão USD, mas neste ano, mesmo com a pandemia, nós podemos ultrapassar 140 bilhões USD. É algo impressionante. Somos um dos maiores investidores no Brasil. Igualmente, até 20 anos atrás, os investimentos chineses no Brasil somavam menos de 100 milhões USD. Hoje em dia, já temos um investimento em torno de 100 bilhões USD aqui. Tudo isso faz com que nossas relações nas áreas econômicas e comerciais sejam muito sólidas e muito dinâmicas.

Em segundo lugar, nossa cooperação é bem diversificada. Eu já falei sobre a cooperação econômica e comercial, mas nossa cooperação vai muito além desse aspecto material. Por exemplo, na área de Ciência e Tecnologia (C&T). Todos conhecem o famoso projeto de satélites entre a China e o Brasil. Foi a primeira parceria na área de satélites entre dois países em desenvolvimento e, até hoje, é considerado um dos casos exemplares de cooperação sul-sul na área de alta C&T. O que muitas pessoas não sabem é que esse projeto tem uma função importante na preservação da região amazônica com o monitoramento terrestre. Temos também cooperações na

cultura. Por exemplo, os 12 Institutos Confúcio no Brasil. O Brasil é o país com o maior número de ICs na América Latina. Temos um intercâmbio educacional cada vez mais dinâmico, além de uma cooperação muito dinâmica na área dos esportes. Ontem a seleção chinesa jogou uma das partidas mais importantes para sua qualificação para a Copa do Mundo de 2022 no Qatar, e na escalação havia 3 brasileiros naturalizados chineses que foram fundamentais para que a China conseguisse arrancar o empate da seleção da Austrália. Muitos chineses reclamam que nós deveríamos naturalizar mais brasileiros. E, talvez, ter toda a equipe composta por brasileiros seja a única solução para que a China se classifique para o Mundial. Isso mostra a dinâmica de cooperação produtiva entre os dois países.

Temos muitas outras cooperações importantes, até mesmo no dia a dia. Há diversas tecnologias do uso cotidiano, além de diversos componentes, que vários brasileiros não sabem que vêm da China. Portanto, acredito que a nossa cooperação tem sido cada vez mais diversificada. Isso tudo para não dizer da nossa estreita cooperação nos assuntos internacionais. Somos membros do G-20, dos BRICS, dos BASIC (que focaliza na questão de mudanças climáticas) e sempre compartilhamos visões e posições muito similares. Tudo isso coloca uma fundação estratégica e pragmática em nossas relações.

A nossa relação é muito dinâmica e somos parceiros estratégicos porque temos grande potencial de cooperação que ainda precisa ser explorado. Ambos temos mercados domésticos enormes e estruturas industriais bastante completas. Tudo isso abre um enorme espaço para uma maior cooperação entre os dois países. Há uma grande complementaridade, tanto entre as nossas economias, quanto entre nossas pautas internacionais, por exemplo, nas áreas de infraestrutura. Nós dizemos que a China tem sido o canteiro de obras do mundo nos últimos anos. O Brasil ainda está enfrentando um gargalo de infraestrutura. Por que não trabalharmos juntos para buscar elevar e expor as vantagens competitivas dos dois lados? Por que não elevar a cooperação na área de infraestrutura?

Portanto, nossas relações são sólidas e dinâmicas e há diversas razões que explicam isso. Em primeiro lugar, somos dois países

semelhantes. Somos dois países continentais, e se olharmos para a China e para o Brasil, embora sejamos muito diferentes em termos culturais, sociais, históricos, todavia não existem conflitos fundamentais entre nossos dois países. Não há conflitos geopolíticos, não há conflitos políticos, e ao mesmo tempo enfrentamos os mesmos desafios. Ambos os países enfrentam os desafios de: i) melhorar a vida de seus povos; ii) superar os desequilíbrios do desenvolvimento regional; iii) evitar uma maior polarização de riqueza nas economias. Assim, acredito que na área da urbanização também estejamos passando por situações muito semelhantes: i) como melhorar o acesso ao serviço público nas grandes cidades; ii) como equilibrar a preservação do meio ambiente e; iii) como ser capaz de fornecer mais serviços públicos. Nesse sentido, nossos dois países são muito semelhantes e compartilham muitos desafios comuns. Isso também providencia bases de cooperação para nossas futuras parcerias.

Eu já disse que somos duas economias com grande complementaridade. Em uma comparação entre a parceria Brasil - China e Brasil - Estados Unidos, acho que não é muito difícil tirar a conclusão de que a nossa pauta comercial é muito mais complementar que a pauta comercial entre o Brasil e os Estados Unidos. Temos uma relação de interdependência que poderia ser melhor aproveitada no futuro. No contexto das relações internacionais, China e Brasil compartilham visões semelhantes. Na ONU, na OMC, a coincidência de posições chinesas e brasileiras é de quase 95%. Isso mostra que temos os mesmos desafios e os mesmos interesses. Tudo isso nos deixa bastante otimistas e confiantes em relação ao futuro desenvolvimento dessas relações. Como o Professor Aziz falou, “como em qualquer relação, sempre há pontos altos e baixos”, mas a nossa relação, em termos gerais, tem seguido uma trajetória dinâmica independentemente das mudanças das políticas domésticas de cada país. E claro, temos desafios.

Para mim, o maior desafio entre a China e o Brasil é sempre o déficit de conhecimento mútuo. Temos que reforçar os intercâmbios no lado macio, o *soft power*. Ou seja, já temos uma relação sólida na área de economia e comércio, todavia nossos conhecimentos mútuos nas áreas social, política e

cultural ainda estão defasados. Sobretudo nos últimos anos, em que vivemos em uma sociedade de informação (para o bem e para o mal). Por sermos países muito diferentes em muitos aspectos, está havendo uma certa mitificação, ou até mesmo, uma demonização sobre a China. Não só no Brasil, mas também em outros países.

E como podemos combater isso?

Acho que é através do aumento do diálogo e do intercâmbio entre os dois países. Nesse sentido, a arquitetura pode abrir uma janela para que nós possamos conhecer melhor as nossas culturas, as nossas sociedades e etc. É uma ferramenta extremamente útil que poderia ser melhor aproveitada. Portanto parabéns mais uma vez pelas iniciativas tomadas pelo Professor Marcelo e pela Professora Natacha.

Agora vou tentar falar um pouco sobre a urbanização na China.

Um dos segredos que explicam o grande desenvolvimento da China é justamente na urbanização, que provavelmente tem sido a maior urbanização do mundo ao longo dos últimos 40 anos.

No final da década de 1970, às vésperas da abertura da China, a taxa de urbanização era de menos de 20%. Atualmente, nós já temos uma taxa de urbanização perto de 64%, o que é acima da média mundial (em torno de 56%). A população urbana já ultrapassou 900 milhões de pessoas. Até 2025, ou seja, daqui a 4 anos, a taxa de urbanização na China vai chegar a 65% – o que, por um lado, é bom para o desenvolvimento econômico, por outro lado, tem trazido desafios. Isso porque a China tem uma grande população e um grande fluxo imigratório, de modo que a construção de serviços públicos nos centros urbanos tem sido uma grande dor de cabeça para os gestores.

A China tem uma estrutura administrativa diferente do Brasil. O Brasil tem o governo federal, o estadual e o municipal. Na China nós dividimos em níveis diferentes. Temos o governo central, depois os governos provinciais e governos municipais, e temos uma outra classificação que são os condados. Portanto, temos uma classificação a mais que o Brasil. Em termos de números

e de municípios, a China tem apenas 687 cidades urbanas. O número parece pequeno em comparação ao Brasil, que acredito que tenha mais de 5 mil, mas quase todas são cidades grandes. Entre essas 687 cidades, 19 possuem uma população maior do que 10 milhões de pessoas. Nós brincamos que temos cidades de 1ª linha, de 2ª linha e de 3ª linha.

Na primeira linha, nós temos 4 cidades: Pequim, Xangai, Guangzhou e Shenzhen. Essas são consideradas megacidades, com população em torno de 20 milhões de pessoas, parecidas com a cidade de São Paulo.

Muitas cidades seguiram uma trajetória de desenvolvimento alucinante nos últimos anos. O melhor exemplo seria a cidade de Shenzhen que já é considerada uma cidade de 1ª linha com uma população de cerca de 20 milhões de pessoas, mas que há 40 anos, era apenas uma vila pescadora com menos de 30 mil habitantes. Atualmente a população já está em torno de 20 milhões de pessoas e o PIB em 2020 estava em torno de 440 bilhões USD. Ou seja, um PIB maior do que o de Singapura, que é uma economia bem robusta. Portanto, temos um exemplo da velocidade do processo de urbanização na China, que tem sido rápido e um novo desafio para o governo e para a população.

Temos conseguido alcançar muitas conquistas nesse processo de urbanização.

A primeira conquista é a mobilidade urbana: dentro das cidades, até 2020, as estradas urbanas já tinham uma extensão que já ultrapassa 490 mil km. Isso em estradas dentro de cidades, não de rodovias. Os trilhos, tanto de metrô quanto de VLT (veículo leve sobre trilhos), já ultrapassaram 7.500 km em operação. Essa malha é uma das maiores do mundo. Em algumas cidades, o transporte oferecido pelo metrô e pelo VLT já ultrapassa 50% do transporte público. Isso alivia muito a mobilidade e a pressão de locação para a população, além de ajudar a diminuir a poluição. Essa primeira conquista, a mobilidade urbana, tinha sido uma das primeiras ênfases da urbanização chinesa e do planejamento urbanístico chinês.

Em segundo lugar, conseguimos elevar o nível das instalações urbanas. Alguns exemplos: em 2020, a taxa de fornecimento de

água potável nas cidades ultrapassou 99%; a taxa de acesso ao gás de cozinha ultrapassou 98%; e a taxa de tratamento de água sanitária ultrapassou 95%. Essas taxas podem ser comparadas aos níveis dos países desenvolvidos. Portanto, conseguimos melhorar muito as instalações de serviços públicos nas cidades.

Em terceiro lugar, conseguimos melhorar a arborização das principais cidades. Também conseguimos tratar os lixos de forma ecologicamente sustentável. Ou seja, damos uma grande importância para as questões ambientais nas cidades.

Ainda temos muitos desafios, uma vez que o processo de urbanização na China andou muito rapidamente e de forma extensiva. Estamos vivendo o desafio de melhorar a qualidade da nossa urbanização. Provavelmente o mesmo problema que o Brasil tem enfrentado nos últimos tempos.

Precisamos atualizar as infraestruturas urbanas, precisamos fornecer mais serviços públicos à população e temos que equilibrar o desenvolvimento entre megacidades, grande cidades e médias cidades. Ainda há um grande desequilíbrio entre cidades de tamanhos diferentes. Esses são alguns dos principais problemas que a China está enfrentando neste momento e, portanto, no 14º Plano Quinquenal o governo chinês estipulou que nós precisamos trilhar um novo caminho de urbanização, a nova urbanização.

A China tem um conceito de “quatro modernizações” antigas: a defesa nacional, a indústria, a agricultura e a ciência e tecnologia. São as quatro antigas modernizações, mas neste momento estamos lançando o novo conceito de “novas modernizações” e nestas a modernização urbana é um dos focos da estratégia e do planejamento do governo chinês.

A nossa meta é construir cidades mais propícias para habitar, cidades mais verdes, mais resilientes, mais inteligentes e mais humanas. Portanto, nessa estratégia geral, nós estamos focando em alguns aspectos.

O primeiro é a **renovação**. Muitas cidades, sobretudo as cidades com histórias mais antigas, estão sofrendo com a deterioração das suas infraestruturas, às vezes afetando até a segurança de

seus habitantes. A partir de 2020, o governo chinês começou o plano de renovação das principais cidades, os seus principais focos são: aperfeiçoar a configuração geográfica espacial das cidades sem fazer grandes projetos de remoção e deslocamento, concentrando em como preservar, melhorar e reestruturar os edifícios já existentes. Nos edifícios antigos, estamos tentando torná-los mais verdes, mais ecologicamente sustentáveis e aliviar a pressão de transportes públicos e da segurança urbana. Esse é o primeiro ponto, ou seja, “como aperfeiçoar a configuração geográfica dessas cidades, dos antigos bairros?”.

Em segundo lugar, “como fazer um **melhor planejamento das instalações** do subsolo e terrestres?”. Isso porque a China é um país que sofre muito com inundações, portanto no processo de renovar as instalações dessas cidades, precisamos dar muita atenção à Defesa Civil, sobretudo no combate às inundações, precisamos aperfeiçoar as barragens, os sistemas de escoamento pluvial e os sistemas de retenção de águas, os reservatórios e etc, para melhorar a segurança e a resiliência das cidades. Esse é o segundo foco.

O terceiro foco é “como criar um **sistema de avaliação**, de exame, de monitoramento das cidades?”. Muitos dos problemas que essas cidades modernas enfrentam são sistemáticos e já têm uma longa história, portanto precisamos criar um sistema com o qual nós podemos fazer avaliações constantes e ajustes periódicos para que as instalações urbanas possam ser acompanhadas, monitoradas e modificadas conforme os trabalhos de avaliação. Estabelecemos 8 indicadores básicos para podermos fazer esse tipo de avaliação. Um tipo de diagnóstico das cidades. Esses 8 indicadores básicos incluem: a questão do meio ambiente, a questão da saúde, a questão da segurança, o transporte público, a fisionomia, a limpeza, a inovação e etc. Isso para que nós possamos diagnosticar os problemas urbanos e depois adotarmos as medidas necessárias.

A renovação é a medida principal. Ou seja, a renovação das cidades antigas e dos bairros antigos. A segunda medida mais importante é a mútua interação das cidades através da construção de cidades modernas, inteligentes, verdes e de baixo carbono. Outra medida é a digitalização, estamos criando os

padrões para aumentar o grau de digitalização das instalações urbanas, através de reformas dos sistemas de transporte público, água e eletricidade, sobretudo no aspecto terminal, diretamente ligado aos consumidores e à população. Ou seja, uma gestão da cidade de modo mais digitalizado. Em seguida, é a arborização das cidades, tornando essas cidades mais verdes. Estamos abrindo mais espaço para o público, construindo mais ciclovias e vias exclusivas para pedestres e promovendo o uso de materiais de construção mais verdes. Estamos aperfeiçoando a rede de transporte público nas cidades.

Por último, essa é uma questão que já tem sido feita, mas estamos tendo uma maior ênfase em aperfeiçoar o *layout* das cidades da China. Como eu falei, um dos principais problemas que nós temos é o desequilíbrio de desenvolvimento entre as megacidades, as grandes cidades, as cidades médias e as pequenas cidades. Nesse momento, as principais cidades, essas que a população ultrapassa 10 milhões de pessoas, estão sendo superlotadas, enquanto as médias e pequenas cidades ainda têm sua capacidade ociosa. Portanto, temos que tentar construir canais de fluxo entre essas grandes cidades e as médias e pequenas. Nesse sentido, mais uma vez, a China está tentando reforçar o papel do planejamento. Nós pretendemos construir 19 conglomerações urbanas, através das quais nós vamos tentar alocar melhor os recursos que temos para equilibrar o desenvolvimento regional e, por outro lado, incentivar o desenvolvimento e a construção de médias e pequenas cidades para que os serviços públicos e as estruturas públicas possam ser estendidas às cidades de menor tamanho, criando pontes de ligação entre a população urbana e a população rural, de modo que eles possam encontrar mais empregos. Isso vai ajudar o emagrecimento das megacidades. Claro que é uma tarefa muito difícil porque os jovens preferem as megacidades onde ainda têm serviços públicos melhores. Entretanto com paciência e políticas públicas inteligentes, nós podemos começar a caminhar para esse caminho correto. Quem acompanha a China sabe que essas 19 conglomerações metropolitanas ou urbanas são espalhadas no norte, nordeste, centro, sudeste, centro-oeste. A ideia é aproveitar essas conglomerações urbanas para equilibrar o desenvolvimento regional da China. Assim, seu

desenvolvimento será mais objetivo, para que possa atender melhor às necessidades de desenvolvimento de cada região, em vez de repetir o fenômeno anterior, no qual o sudeste da China se tornou muito mais avançado do que o centro-oeste. Eu confesso que isso vai levar tempo, mas acho que estamos no caminho certo.

Em seguida, para falar sobre urbanização, é preciso conhecer um pouco mais sobre a infraestrutura na China. Isso porque a infraestrutura é a ferramenta fundamental para que a nossa urbanização possa ser melhor distribuída e possa nos ajudar a planejar a configuração ideal. Não adianta falarmos sobre 19 conglomerações urbanas sem pensarmos na conectividade entre essas conglomerações. Quando todas elas estiverem conectadas, o fluxo de pessoas se tornará mais facilitado. Uma das ideias é que se uma pessoa trabalhar no sul da China, em Guangzhou, no futuro ela poderá levar apenas 2 ou 3 horas para chegar a Pequim. Isso vai ajudar as pessoas a tomar decisões para que elas não fiquem fixas em uma certa cidade. Isso ajudará no plano geral. Portanto, temos que observar a própria urbanização, mas por outro lado, temos que olhar além, para uma urbanização mais geral, ou seja, para a construção de redes logísticas, para a construção de infraestruturas ao nível nacional. É como se fosse o xadrez, não podemos olhar apenas para uma peça, temos que olhar para todo o tabuleiro. Portanto a China, neste momento, continua a priorizar a questão de infraestrutura.

Como eu falei, a urbanização é um dos segredos que explica o desenvolvimento da China nos últimos anos. O outro segredo é justamente o investimento da China em infraestruturas, que ajudam a tornar o país mais competitivo e auxiliam no aperfeiçoamento da sua urbanização e do desenvolvimento nacional. Nesse âmbito, queria mencionar dois aspectos. O primeiro é o transporte. Eu falei da mobilidade urbana, mas o transporte interurbano é ainda mais importante para que nós possamos planejar tudo conforme nossas ideias. Graças aos reforços de mais de 40 anos, a China já dispõe de uma rede de transporte bastante completa, multimodal, tridimensional e bastante moderna. A China já é número um em vários aspectos: em extensão de trem-bala; em autoestrada, rodovias; em

extensão em operação de trilhos (tanto para metrô quanto para VLT) nas cidades; em termos de números de portos litorais que conseguem atracar navios de calado maior do que 10 mil toneladas.

Até 2020, a malha ferroviária em operação na China era de 146 mil km. Acho que é o segundo lugar do mundo, atrás dos Estados Unidos, mas nós já temos uma extensão de trem-bala de 38 mil Km, aí somos o maior do mundo na categoria. Temos estradas em operação da ordem de 5.200.000 Km, e nessa categoria temos uma extensão de rodovias de auto estradas de 161 mil km. Falando sobre a extensão de trilhos de metrô e VLT, a extensão em operação na China é de 7.300km. Temos 241 aeroportos, número bastante expressivo e que está em rápida expansão.

Quando se fala de trem-bala, como se sabe, a tecnologia de trem-bala na China já é uma das mais avançadas do mundo. A linha de trem-bala de operação na China representa dois terços das linhas totais em operação no mundo. Até agora nós conseguimos interligar as principais cidades da China com trem-bala num raio de 1 a 4 horas. Como eu falei, de Guangzhou para Pequim, é muito provável que nós possamos viajar dentro de 3 ou 4 horas. Isso facilita muito a integração e a conectividade entre as principais conglomerações urbanas da China. Outra infraestrutura que contribui com a urbanização da China é o trilho de VLT e metrô nas grandes cidades. Nós já temos 49 cidades operando com VLT ou metrô, contando com 250 linhas. Por exemplo, Pequim tem 24 linhas de metrô, Xangai tem 19 e Guangzhou tem 17. Em Pequim, a meta é que um cidadão caminhe até 1km para que possa encontrar uma estação de metrô, o que alivia muito o transporte público terrestre.

Outra questão ligada à infraestrutura é o transporte inteligente. Estamos promovendo, com o empenho de muita energia, o transporte no modelo de Internet+, através de tecnologias como 5G, big data, inteligência artificial etc. Essa é uma questão que contribui muito para a área de transporte na China, assim como o “transporte verde”, no qual investimos muito. Até agora a China já possui mais de 400 mil ônibus que utilizam energia verde, representando mais de 60% da frota total de ônibus de

transporte público. O país já conta com mais de 6 milhões de carros que utilizam energia renovável, e este número é um dos maiores do mundo. Com isso, conseguimos diminuir a poluição e construir mais transportes verdes ao nível mundial. Essa questão do transporte tem desempenhado um papel fundamental na infraestrutura da China, e tem complementando o processo da urbanização.

Outra área que a China investe muito na infraestrutura são as telecomunicações. Nós já construímos a maior rede de fibra óptica do mundo. Construímos também a maior rede de 5G que utiliza a tecnologia de *standalone* (SA). Já temos mais de 1 milhão de antenas de 5G, representando cerca de 70% do total de antenas para 5G no mundo. Todas as cidades da China já estão cobertas por sinal de 5G. Já temos 400 milhões de terminais conectados a 5G, representando 80% do total de terminais conectados ao 5G no mundo. Até 2023, estimamos dispor mais 2,5 milhões de antenas de 5G. Isso vai revolucionar a fisionomia da urbanização e da construção de infraestrutura da China. Através de indústrias inteligentes, saúde inteligente, energia inteligente, portos inteligentes, mineração inteligente etc. Isso vai ajudar a aperfeiçoar o nível de gestão social nas cidades.

E, claro, para falar de infraestrutura ainda temos muitas coisas a dizer, mas esses dois aspectos, o transporte e as telecomunicações, são duas áreas diretamente ligadas à urbanização e ao urbanismo dessas cidades chinesas e, por isso, merece tamanha atenção por parte do governo.

Para terminar, eu gostaria de frisar que é fundamental que haja um planejamento na urbanização em países como China ou Brasil. São dois países continentais com desafios muito semelhantes e sem planejamento, ou pré-planejamento, é muito difícil conseguirmos uma urbanização verde, sustentável e que possa atender às necessidades das nossas populações. Essa é a experiência chinesa. Claro que cada país tem sua própria realidade e seus próprios problemas, mas eu defendo que em caso como o da China e do Brasil, esse planejamento é fundamental. Isso porque não podemos falar da urbanização só de São Paulo e só do Rio de Janeiro, ou só de Xangai e de

Pequim. Temos que olhar para a questão da urbanização como um todo, não apenas para uma cidade individual, separada, mas também para sua conectividade. Dentro da cidade devemos cultivar uma cultura de planejamento. E planejamento não quer dizer que o governo vai tomar todas as iniciativas, vai fazer tudo, ignorando o setor privado. O papel dos governos é sempre buscar identificar os problemas, os desafios, e propor soluções através de consultas à sociedade, à população e ao setor privado, além de poder elaborar políticas públicas a partir das quais podemos planejar as melhores estratégias que possam promover uma urbanização mais pragmática e mais objetiva.

Essa é a minha mensagem para concluir minha fala e mais uma vez convido nossos amigos brasileiros a acompanhar mais a China e as nossas relações. E podem ter certeza que essa será uma das parcerias mais promissoras para o século XXI se nós pudermos trabalhar juntos nesse sentido.