

Ungaretti, Carlos Renato; Nunes, Ticiana Gabrielle Amaral; Di Marco, Giulia Marianna Rodrigues; de Mendonça, Marco Aurélio Alves

Working Paper

Iniciativa cinturão e rota na América Latina: Entre adesões e hesitações

Texto para Discussão, No. 2818

Provided in Cooperation with:

Institute of Applied Economic Research (ipea), Brasília

Suggested Citation: Ungaretti, Carlos Renato; Nunes, Ticiana Gabrielle Amaral; Di Marco, Giulia Marianna Rodrigues; de Mendonça, Marco Aurélio Alves (2022) : Iniciativa cinturão e rota na América Latina: Entre adesões e hesitações, Texto para Discussão, No. 2818, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, <https://doi.org/10.38116/td2818>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/284874>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/2.5/br/>

TEXTO PARA DISCUSSÃO

2818

**INICIATIVA CINTURÃO E
ROTA NA AMÉRICA LATINA:
ENTRE ADESÕES E HESITAÇÕES**

**CARLOS RENATO DA FONSECA
UNGARETTI LOPES FILHO**

TICIANA GABRIELLE AMARAL NUNES

**GIULIA MARIANNA
RODRIGUES DI MARCO**

MARCO AURÉLIO ALVES DE MENDONÇA



**INICIATIVA CINTURÃO E
ROTA NA AMÉRICA LATINA:
ENTRE ADESÕES E HESITAÇÕES**

CARLOS RENATO DA FONSECA UNGARETTI LOPES FILHO¹

TICIANA GABRIELLE AMARAL NUNES²

GIULIA MARIANNA RODRIGUES DI MARCO³

MARCO AURÉLIO ALVES DE MENDONÇA⁴

1. Pesquisador do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos Internacionais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dinte/Ipea). *E-mail*: <carlos.fonseca@ipea.gov.br>.

2. Pesquisadora do PNPD na Dinte/Ipea. *E-mail*: <ticiananunes@ipea.gov.br>.

3. Pesquisadora do PNPD na Dinte/Ipea. *E-mail*: <giuliamarco@ipea.gov.br>.

4. Técnico de planejamento e pesquisa na Dinte/Ipea. *E-mail*: <marco.mendonca@ipea.gov.br>.

Governo Federal

Ministério da Economia

Ministro Paulo Guedes

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério da Economia, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

ERIK ALENCAR DE FIGUEIREDO

Diretor de Desenvolvimento Institucional

ANDRÉ SAMPAIO ZUVANOV

**Diretor de Estudos e Políticas do Estado, das
Instituições e da Democracia**

FLÁVIO LYRIO CARNEIRO

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas
MARCO ANTÔNIO FREITAS DE HOLLANDA CAVALCANTI

**Diretor de Estudos e Políticas Regionais,
Urbanas e Ambientais**

NILO LUIZ SACCARO JUNIOR

**Diretor de Estudos e Políticas Setoriais,
de Inovação, Regulação e Infraestrutura**

JOÃO MARIA DE OLIVEIRA

Diretor de Estudos e Políticas Sociais

HERTON ELLERY ARAÚJO

Diretor de Estudos Internacionais

PAULO DE ANDRADE JACINTO

**Coordenador-Geral de Imprensa e
Comunicação Social (substituto)**

JOÃO CLÁUDIO GARCIA RODRIGUES LIMA

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Texto para Discussão

Publicação seriada que divulga resultados de estudos e pesquisas em desenvolvimento pelo Ipea com o objetivo de fomentar o debate e oferecer subsídios à formulação e avaliação de políticas públicas.

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – **ipea** 2022

Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica
Aplicada.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea , 1990-

ISSN 1415-4765

1. Brasil. 2. Aspectos Econômicos. 3. Aspectos Sociais.
I. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

CDD 330.908

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos).
Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

JEL: F10; F30; F34; F50; F55; F59; F6.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2818>

SUMÁRIO

SINOPSE

ABSTRACT

1 INTRODUÇÃO	6
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	8
3 A EXTENSÃO NATURAL DA BRI: A AMÉRICA LATINA ENTRE ADESÕES E HESITAÇÕES	13
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
REFERÊNCIAS	37

SINOPSE

A contribuição deste estudo consiste em analisar a recente expansão da Iniciativa Cinturão e Rota (em inglês, Belt and Road Initiative – BRI) na América Latina e no Caribe (ALC). O trabalho justifica-se pelo perceptível adensamento, bem como diversificação das transações entre a região e a China nos últimos anos. O avanço da BRI na ALC é interpretado à luz das formulações do campo da Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (CID). Os casos específicos de países latino-americanos selecionados foram analisados, destacando-se suas particularidades. Argumenta-se que a adesão desses países à iniciativa não constitui um fenômeno homogêneo, mas dotado de potenciais e desafios plurais.

Palavras-chave: China; América Latina e Caribe; Iniciativa Cinturão e Rota; investimento externo direto; infraestrutura.

ABSTRACT

The present article analyzes the recent expansion of the Belt and Road Initiative (BRI) in Latin America and the Caribbean (LAC). The study is justified by the noticeable increase and diversification of economic relations between the region and China in recent years. The advance of the BRI in Latin America is interpreted in line with the theoretical and conceptual contributions of the field of International Cooperation for Development (ICD). Specific cases of Latin American countries have been analyzed and their particularities highlighted. It is argued that these countries' decision to join the initiative is not a homogeneous phenomenon, but endowed with multiple potentials and challenges.

Keywords: China; Latin America and the Caribbean; Belt and Road Initiative; foreign direct investment; infrastructure.

1 INTRODUÇÃO

A Iniciativa Cinturão e Rota (em inglês, Belt and Road Initiative – BRI) ou Nova Rota da Seda (New Silk Road) é, potencialmente, a mais emblemática das ações promovidas pelo governo chinês no âmbito internacional. Seu propósito inicial foi estruturar uma série de projetos visando impulsionar o desenvolvimento, as transações econômicas e a conectividade no entorno regional da China. No entanto, gradualmente a BRI adquiriu dimensão global.

Anunciada em 2013 pelo atual presidente chinês, Xi Jinping,¹ a promessa de implementação da BRI aludiu à reconstrução ou reformulação da antiga Rota da Seda, cuja memória aos cidadãos chineses remete a elementos como prosperidade, integração, intercâmbio cultural e amizade entre os povos. Dessa forma, ao adaptar seu simbolismo ao século XXI, Xi declarou o objetivo de enfatizar a construção de infraestruturas para conectar regiões fronteiriças menos desenvolvidas do oeste da China com os países vizinhos, o que foi seguido pelo lançamento da Rota da Seda Marítima (Maritime Silk Road), voltada para a integração entre costa leste e sudeste asiático por meio de portos e ferrovias.

Ao se converter em um projeto de dimensões globais, novas teorizações fizeram-se necessárias a fim de conferir interpretações atualizadas sobre os mecanismos e impactos da BRI.

Nos últimos anos, uma série de estudos identificou na iniciativa uma estratégia de inserção da China em sua renovada condição de grande potência, disposta a projetar sua esfera de influência para além de seu entorno geográfico imediato, ao se consolidar como Estado que participa ativamente nas instâncias de governança global, e que engendra desenvolvimento internacional por meio de uma diplomacia econômica robusta, caracterizada pela expansão dos investimentos e financiamentos de projetos de grande porte em economias emergentes.

Nesse cenário, é possível conceber a BRI como égide do atual patamar da diplomacia econômica chinesa, mais assertiva e orientada globalmente. Por meio da iniciativa, o governo chinês dispõe de mecanismos oportunos para solucionar uma série de desafios e desequilíbrios da economia doméstica, possibilitando, ao mesmo tempo, a unificação de projetos dispersos geograficamente e setorialmente sob um mesmo emblema.

1. Em discurso durante o Belt and Road Forum for International Cooperation, o presidente chinês declarou cinco objetivos primordiais da iniciativa: i) coordenação de políticas; ii) conectividade de infraestrutura; iii) comércio desimpedido; iv) integração financeira; e v) conexão entre pessoas. Para acesso ao discurso completo, ver: <<https://bit.ly/3dKYwJQ>>.

Segundo Cai (2018), esses desafios incluem, principalmente:

- resolver desequilíbrios internos, como excesso de capacidade produtiva, declínio do crescimento econômico e subdesenvolvimento das províncias do oeste;
- reformar a economia global, com base nas normas e instituições propostas no pós-guerra pelos Estados Unidos;
- elevar o uso do renminbi (RMB) nas transações internacionais;
- enfrentar desafios de ordem geopolítica por meio do estreitamento de laços com outras nações; e
- fortalecer a segurança econômica mediante, por exemplo, o aprimoramento das rotas de fornecimento de recursos estratégicos.

A ascensão econômica, financeira e tecnológica da China representa um fenômeno global com implicações diretas sobre a distribuição de poder e riqueza internacional. Seus impactos sobre regiões como a América Latina e Caribe (ALC) são complexos e exigem esforços para identificar as potencialidades e os desafios aos países da região.

O trabalho é resultado de ampla pesquisa realizada no âmbito do projeto *Panorama da China: economia, sociedade e relações internacionais*, dividido em dois textos. O primeiro, *Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina: perspectiva geoeconômica*, buscou interpretar o avanço da BRI na América Latina à luz do marco teórico conceitual da economia política internacional (EPI) e a partir de formulações do campo da geoeconomia, apresentando a evolução das relações econômicas da China com os países latino-americanos no século XXI. Correspondendo à segunda etapa do projeto, este estudo tem o objetivo de, à luz das formulações do campo da Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (CID), mapear o quadro de adesões e hesitações dos países da ALC em relação à BRI.

Este texto é composto por três seções, além desta introdução. A segunda seção estabelece os marcos teóricos a partir dos quais se realiza a análise da pesquisa. Em seguida, a terceira seção apresenta a BRI e sua reverberação na América Latina, última região a ser oficialmente “integrada” e entendida como “extensão natural da Rota Marítima” (Celac, 2018). Procura-se destacar principalmente as oscilações por parte dos países latino-americanos: enquanto alguns preferem aderir; outros, hesitam. O quadro de adesões dos países andinos (à exceção da Colômbia) é evidenciado, assim como as motivações que levaram aos distintos veredictos sobre o ingresso na iniciativa por parte das três maiores economias regionais: Brasil, Argentina e México. Argumenta-se que a expansão da iniciativa representa um fenômeno complexo e multifacetado, ou

seja, seus instrumentos e objetivos na região não devem ser inerentemente compreendidos de forma homogênea, mas, preferencialmente, com atenção aos casos específicos. A quarta seção, por fim, apresenta as considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A BRI é sustentada pela conectividade transnacional, meio primordial de facilitação dos fluxos de investimento e comércio. Sob múltiplos aspectos, tal conceito é priorizado como um mecanismo e uma finalidade. Contudo, uma vez que a conectividade é identificada como necessidade em termos de competitividade global, resultados de natureza geopolítica são inerentemente vinculados, visto que o processo de internacionalização de companhias (estatais ou privadas) é constantemente associado e habilitado por práticas e conexões estatais no âmbito externo (Flint e Zhu, 2019).²

Embora seja argumentável que essas dimensões são indissociáveis, a projeção de influência internacional não é necessariamente resultado não previsto, mas deve também ser concebido pela agência do Partido-Estado que, sob o emblema do “sonho chinês”, busca a superação de desafios domésticos, o acesso a recursos e a participação assertiva nas instâncias de governança global (Aoyama, 2016). Conforme a definição proposta pelo governo, a BRI é um empreendimento geoeconômico multifacetado baseado em cinco pilares: i) coordenação política entre as nações integrantes; ii) construção de infraestrutura; iii) facilitação de investimentos e comércio; iv) integração financeira; e v) contatos interpessoais (NDRC, MFA e Mofcom, 2015).

Sendo assim, a promessa de mais conectividade e desenvolvimento, possibilitada pelas extensas reservas internacionais chinesas e posição de maior credor mundial, atraiu expectativa em países em desenvolvimento, interessados em encontrar parcerias capazes de alavancar investimentos e financiamentos de projetos de grande porte, com potencial de transformação estrutural. O caráter geoeconômico da BRI está também associado à CID promovida pela China.

2. A identificação da agência e da percepção estratégica do governo chinês na implementação da BRI não implica entender que esta deriva de processos de decisão coerentes de cima para baixo (*top-bottom*), livres de deliberação e conflito. Ye (2019) argumenta que em virtude das dissonâncias e da fragmentação interna entre interesses domésticos (governos locais, grupos econômicos, entre outros) a implementação da BRI ocorre, inexoravelmente de forma descentralizada, visto que a própria natureza do Estado chinês seria dispersa e ambígua.

2.1 CID

Os países em desenvolvimento que se engajam na CID, unindo esforços com economias avançadas para promover o desenvolvimento no exterior, passaram a ser chamados de “doadores emergentes” ou “novos doadores”. Ainda que essa qualificação seja permeada pela disputa de narrativas atribuídas, sobretudo, a contestação da transferência de responsabilidade aos países emergentes, ela designa um novo campo de articulação e engajamento no âmbito internacional para a promoção do desenvolvimento. Ao lado de agentes privados e organizações civis, os países emergentes tornaram-se protagonistas no campo da cooperação e corroboraram no aprofundamento da descentralização da CID por meio do estabelecimento de novas práticas, veículos de financiamento e metas. Segundo Milani (2012, p. 211),

a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (CID) pode ser definida como um sistema que articula a política de Estados e atores não governamentais, um conjunto de normas disseminadas (ou, em alguns casos, prescritas) por organizações internacionais e a crença de que a promoção do desenvolvimento em uma base solidária seria uma solução desejável para as contradições e desigualdades geradas pelo capitalismo no plano internacional.

Nesse contexto, a transformação da China, de país absorvente de investimento estrangeiro em um dos maiores exportadores de capital do mundo, foi decisiva na consolidação de um novo campo de alternativas disponíveis aos países emergentes que buscavam financiar seu desenvolvimento. Os financiamentos de projetos de geração de energia, infraestrutura, entre outras áreas são considerados pilares do modelo de CID promovido pela China.

O entendimento léxico do significado de cooperação internacional, conforme sustentado pelo governo chinês, é encontrado nos Livros Brancos de Ajuda Externa da China, divulgados, respectivamente, em 2011, 2014 e 2021. Conforme indicam esses documentos, a China não orienta suas práticas de cooperação com base em definições e normas consentidas externamente. Sua identidade como país em desenvolvimento constitui um componente que aproxima a China dos países do sul global e, portanto, do modelo de Cooperação Sul-Sul (CSS) ou Cooperação Sul-Sul para o Desenvolvimento (CSSD).

A China é o maior país em desenvolvimento do mundo. Em seu desenvolvimento, tem se empenhado em integrar os interesses do povo chinês aos de outros países em desenvolvimento, prestando assistência da melhor maneira possível no âmbito da Cooperação Sul-Sul (China, 2014).

É notório que a China tenha desempenhado um papel crucial no desenvolvimento da CSS como eixo de engajamento entre o sul global desde seu surgimento nos anos 1950, no contexto da independência das antigas colônias europeias e na consolidação do Movimento dos Países Não Alinhados (MNA). A visita de Zhou Enlai, ex-primeiro-ministro chinês, à Índia, em abril de 1954, com o objetivo de negociar a resolução do conflito bilateral no Tibete, serviu para afirmar os cinco princípios da coexistência pacífica,³ considerados não apenas os pilares normativos da política externa chinesa, mas também um guia para o engajamento da CSS até os dias atuais.

A CSS, diferente da ideia de “assistência”, propõe uma relação de benefícios mútuos, horizontalidade e mais participação e controle local dos recursos. Além disso, substitui os conceitos de doador e receptor pela noção de “parceiros” (Mello e Souza, 2014). Enquanto a assistência ao desenvolvimento Norte-Sul é guiada pelos princípios de “filantropia e altruísmo”, a CSS obedece à reciprocidade e aos benefícios mútuos (Chaturvedi, 2012).

Segundo Milani e Carvalho (2013), a CSS é protagonista de uma “nova visão de desenvolvimento”, não mais orientada exclusivamente em uma visão liberal da ordem internacional, mas, ao contrário, assumindo que os países em desenvolvimento podem cooperar com outras nações emergentes e solucionar seus próprios desafios com base em sua identidade compartilhada, seus esforços conjuntos e sua reciprocidade.

Apesar disso, conforme destacado por Chediek (2017, p. 41), a CSS é complemento e não substituto para a Cooperação Norte-Sul, constituindo um “instrumento de desenvolvimento conjunto entre os países do hemisfério sul em face a seus desafios comuns” que não substitui as responsabilidades sobre a redução das assimetrias globais por parte dos desenvolvidos.

Observa-se que, na definição de seu padrão de cooperação internacional, a proposta do governo chinês consiste em não se comprometer nem se limitar à padronização dos fluxos financeiros e do engajamento que consistem na ajuda oficial ao desenvolvimento (AOD) e no financiamento oficial ao desenvolvimento (ODF), em seu sentido amplo como formulados pelo Comitê de Assistência ao Desenvolvimento (CAD) da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Estabelecido em 1960 como um subcomitê especial para coordenar a assistência ao desenvolvimento entre os estados-membro da OCDE (Cheng, 2015), o CAD desempenhou papel

3. São eles: i) respeito mútuo à soberania e integridade nacional; ii) não agressão; iii) não intervenção nos assuntos internos de outros países; iv) igualdade e benefícios mútuos; e v) coexistência pacífica entre países com sistemas sociais e ideológicos distintos.

importante no estabelecimento das definições e no significado lexical de termos como “ajuda” e “assistência” e na unificação de combinações de práticas sobre os termos abrangentes.⁴

Em entendimento diferente do proposto pelo CAD, os instrumentos de financiamento considerados como “ajuda” nos documentos oficiais chineses incluem doações, empréstimos a juro zero e concessionais (a juros baixos). Enquanto as doações e os empréstimos a juro zero são destinados a projetos de menor porte, o documento explica que as linhas concessionais são utilizadas principalmente para financiar projetos de infraestrutura de grande e médio portes com benefícios econômicos e sociais, ou para fornecer fábricas completas, maquinários e produtos eletrônicos.

Na prática, o engajamento da China na CID tem se destacado por enfatizar grandes projetos em áreas como as de infraestrutura e energia, financiados pelos bancos de política (*policy banks*) – o China Exim-Bank (Chexim) e o Banco de Desenvolvimento da China (CDB, em inglês). A China também estabeleceu fundos especiais, sendo alguns dos mais robustos o Fundo da Rota da Seda e o Fundo Climático de Cooperação Sul-Sul. No entanto, os bancos de política ainda são responsáveis pela parcela mais extensa dos financiamentos fornecidos à CID chinesa.

O Chexim é responsável pela captação de recursos a taxas de juros abaixo das referências publicadas pelo Banco do Povo da China (BPC), tendo por desígnio a implementação do *going global* (ou *go out*), estratégia que visa promover a internacionalização das empresas chinesas. Em regra, o banco oferece empréstimos e financiamentos a taxas que oscilam entre 2% e 3% ao ano (a.a.), com prazo de reembolso de quinze a vinte anos, incluindo cinco a sete anos de carência (Zhang, 2018). Adicionalmente, o banco também possui uma linha preferencial em dólar com juros baixos: o crédito de comprador preferencial.

O CDB tem por objetivo apoiar as políticas macroeconômicas estabelecidas nos planos quinquenais, com foco em oito áreas: energia elétrica, construção de estradas, ferrovias, petróleo e petroquímica, carvão, correios e telecomunicações, agricultura e indústrias relacionadas e infraestrutura pública (Chin e Gallagher, 2019). Inversamente ao Chexim, o CDB fornece créditos com juros altos, normalmente para projetos mais caros e complexos. De acordo com Chen (2020), por meio dessa modalidade de juros altos, o Estado chinês atua na promoção do desenvolvimento não pela canalização de recursos financeiros, mas aumentando a credibilidade dos projetos por meio de apoio indireto, oferecimento de garantias e coordenação política.

4. O CAD delimita o conceito de AOD aos movimentos que contenham os requisitos de: i) serem recursos transferidos para países em desenvolvimento; ii) visarem principalmente o crescimento econômico e o bem-estar social dos beneficiários; e iii) serem estruturados como fluxos financeiros semelhantes a empréstimos com elemento de doação não inferior a 25% (OECD, 2020).

Um ponto enfatizado pelos chineses refere-se à premissa da não interferência e ausência da imposição de condicionalidades políticas, historicamente associada à formulação inicial da CID chinesa nos anos 1950. Segundo o State Council da China, ao oferecer sua ajuda, o governo chinês baseia-se na igualdade, no respeito à soberania e na não imposição de condicionalidades, no benefício mútuo, além de não contemplar a cooperação como ação assistencial.

Na prestação de assistência externa, a China segue os princípios de não impor condições políticas, não interferir nos assuntos internos dos países beneficiários e respeitar plenamente o direito de escolher de forma independente seus próprios caminhos e modelos de desenvolvimento. Os princípios básicos que a China defende ao fornecer assistência externa são respeito mútuo, igualdade, cumprimento da promessa e benefícios e ganhos mútuos (China, 2014).

Recentemente, é possível observar a expansão da CID chinesa na América Latina, identificada, sobretudo, por meio do aumento dos volumes de empréstimos concessionais e não concessionais (verificados a seguir no estudo) e da institucionalização de metas e mecanismos de cooperação, tanto no âmbito bilateral quanto em relação à região.

Entre os marcos da cooperação multilateral, pode-se mencionar a Cúpula do BRICS em Fortaleza, em 2014, onde em sua segunda viagem à América Latina, o presidente Xi Jinping anunciou o Marco de Cooperação 1+3+6.⁵ Adicionalmente, em 2015, comparável ao estabelecido no Fórum de Cooperação China-África (Focac), por meio da consolidação do Fórum China-Celac, a China prometeu aumentar o comércio com a América Latina para US\$ 500 bilhões e investir US\$ 250 bilhões na região na década seguinte. Além disso, o compromisso inclui, notadamente, uma cláusula para a criação de um fundo de US\$ 35 bilhões para financiar projetos nos setores de transporte, portos, estradas, tecnologia da informação e comunicação (TICs), eletricidade, entre outros setores.⁶

Finalmente, cabe mencionar que dimensionar a real extensão da CID chinesa na região é um processo altamente complexo por duas razões principais. Primeiro, devido ao fato de não haver convergência entre os especialistas em torno de taxonomia única para classificar a CID chinesa, assim como não há consenso sobre a classificação de muitos instrumentos financeiros que, como

5. A fórmula refere-se a um engajamento econômico baseado em um plano com três motores (comércio, investimento e cooperação financeira) que deve se concentrar em seis áreas principais (energia e recursos; infraestrutura; agricultura; manufatura; ciência e tecnologia e tecnologia da informação) (Niu, 2015).

6. O fundo conta com capital inicial de US\$ 20 bilhões do CDB, US\$ 10 bilhões do Chexim e outros US\$ 5 bilhões da Comissão Nacional de Reforma e Desenvolvimento da China (NRDC, em inglês).

os empréstimos garantidos por recursos naturais, constituem grande proporção dos fluxos financeiros da China (Strange *et al.*, 2017).

Adicionalmente, o rastreamento dos fluxos de CID da China se desdobra em uma agenda de pesquisa complexa e contestada (Xu e Carey, 2015, p. 3). Isso se deve ao fato de o governo chinês não divulgar periodicamente seu orçamento de ajuda externa. A falta de fontes primárias unificadas e relatórios periódicos contendo informações sobre os fluxos de ajuda resulta em estimativas abrangentes. Portanto, ainda que seja possível inferir o avanço da CID na região devido à compilação sistemática de informações primárias e secundárias sobre projetos financiados, em muitas ocasiões, uma análise mais aprofundada sobre esses fluxos é condicionada à realização de estudos direcionados a um ou alguns casos específicos.

3 A EXTENSÃO NATURAL DA BRI: A AMÉRICA LATINA ENTRE ADESÕES E HESITAÇÕES

As relações sino-latino-americanas evoluíram de forma significativa ao longo da última década, com a inserção cada vez mais contundente do país asiático, seja como investidor, financiador ou construtor de infraestruturas.

Nesse contexto, a China decidiu, durante o II Fórum China-Celac, realizado em 2018, no Chile, incorporar a ALC à BRI. A Declaração de Santiago colocou a região como “extensão natural” da Nova Rota da Seda, tornando-a uma iniciativa com escopo global (Celac, 2018).

O Panamá foi o primeiro país latino-americano a aderir à iniciativa, antes mesmo do II Fórum China-Celac (Barrios, 2018). O país centro-americano, estratégico por questões de logística e transportes,⁷ até pouco tempo desfrutava de relações diplomáticas com Taiwan. O reconhecimento do princípio de “uma só China” e a entrada na BRI vieram acompanhados da assinatura de dezenove acordos bilaterais (Garzón, 2017). Em seguida, outros dezenove países da região se integrariam à BRI,⁸ com as notáveis exceções de Brasil, México e Colômbia. Outros nove países da região mantêm relações diplomáticas com Taiwan (Jenkins, 2021).

7. Oliveira e Myers (2021) mencionam que, em janeiro de 2018, foram iniciados estudos de viabilidade para a construção da ferrovia de cargas e passageiros conectando a costa do Atlântico com a do Pacífico, possivelmente contornando o Canal do Panamá, controlado pelos Estados Unidos.

8. Nove países são da América do Sul (Argentina, Bolívia, Chile, Equador, Guiana, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela); três, da América Central (Costa Rica, El Salvador e Panamá); e oito, do Caribe (Antígua e Barbuda, Barbados, Cuba, Dominica, República Dominicana, Granada, Jamaica e Trindade e Tobago).

Segundo Zhang (2019), os governos e as empresas da região consideram a BRI uma oportunidade para impulsionar o seu engajamento internacional. A conectividade de infraestruturas, presente no Plano de Cooperação 2015-2019 e reforçado no último encontro do Fórum China-Celac, em 2021,⁹ representa o grande atrativo da BRI.

Para Strauss (2012), a lógica de *complementaridade* permeia a projeção chinesa na região. O eixo articulador da BRI e sua extensão para a ALC baseia-se no financiamento e na assistência para execução de projetos de infraestrutura (Oviedo, 2018), coaduna-se às históricas vulnerabilidades regionais, em grande medida vinculadas à qualidade e ao alcance dos serviços de transportes, energia, comunicações, saneamento, entre outros (Chauvet *et al.*, 2020; Pautasso *et al.*, 2020).

As possibilidades de cooperação por meio da BRI, todavia, ainda não foram suficientes para seduzir as duas maiores economias da ALC (Brasil e México). Para estes países, os benefícios adicionais com uma possível entrada na BRI parecem ainda não ser suficientemente claros para justificar uma adesão.¹⁰

Nessa linha, Jenkins (2021, p. 2) argumenta que não houve uma mudança radical no envolvimento da China com a ALC, mas a continuação de tendências existentes, principalmente desde a crise financeira global. Oliveira e Myers (2021) também inferem que as autoridades chinesas pouco fizeram além de formalizar a participação de alguns países latino-americanos na iniciativa, tendo a extensão para a ALC sido também resultado de pressões de elites políticas e econômicas de determinados países da região.¹¹

Por seu turno, ressalta-se que a extensão da BRI na ALC é recente, dificultando até o momento avaliações mais precisas em relação aos seus impactos. Neste sentido, é possível entendê-la como uma mudança em um panorama de continuidade, isto é, atualização e nova roupagem para tendências em curso (Moreno, Telias e Urdínez, 2020).

9. O encontro teve como resultado o anúncio do Plano de Ação Conjunta China-Celac para Cooperação em Áreas-Chave (2022-2024) (Celac, 2021). O novo plano reforça os objetivos da China de expandir seu envolvimento com a América Latina e o Caribe em uma ampla gama de setores econômicos, com ênfase na construção de infraestrutura em vários domínios. Para mais detalhes, ver Ellis e Lazarus (2022).

10. Estudos como o de Jenkins (2021) entendem que os memorandos de entendimento são de natureza genérica, não prevendo compromissos de elevações de investimento.

11. Oliveira e Myers (2021) não sugerem que a política externa chinesa resulte da barganha de grupos de interesse, mas indicam que o surgimento da BRI na América Latina é coproduzido por atores chineses e também latino-americanos. Esse alinhamento, contudo, não é linear, tendo sido objeto de resistência política por conta de receios sobre a "superextensão" da BRI.

As controvérsias postas continuaram representando desafios importantes a serem enfrentados, tais como: a desindustrialização da pauta exportadora, a desindustrialização da ALC, bem como os impactos ambientais e sociais decorrentes dos investimentos e projetos chineses (Jenkins, 2021).

3.1 Os países andinos e a incorporação à BRI

A região andina pode ser considerada, até o momento, a mais aberta à BRI na ALC, com adesões de todos os países, exceto a Colômbia. Para a China, o objetivo é seguir promovendo seus interesses na região, com destaque para a obtenção de recursos naturais e busca de novos mercados para exportação de seus produtos, serviços e tecnologias. Do lado dos países andinos, a intenção é absorver investimentos, financiamentos e contratos de construção que possibilitem avanços em infraestrutura, e também desenvolvimento econômico e social.

Essa *complementaridade* de interesses permite a projeção de poder e influência da China por meio de instrumentos econômicos. Os impactos, embora não inteiramente novos, retratam a conformação de uma geoeconomia híbrida,¹² com a coexistência de potencialidades e desafios para todos os entes envolvidos.

3.1.1 Chile

O comércio exterior constitui o motor das relações bilaterais sino-chilenas, embora o país andino venha se apresentando como destino importante de investimentos chineses nos últimos anos. O Chile é o terceiro maior parceiro comercial da China na ALC e o maior fornecedor de cobre.

O Tratado de Livre Comércio (TLC), firmado entre os dois parceiros, foi recentemente modificado, ampliando a liberalização do comércio de bens e serviços nas duas economias (Chile, 2017). A cooperação bilateral se estendeu para áreas como agricultura, novas energias e infraestrutura, elevando as relações diplomáticas ao nível de “parceria estratégica integral”, em 2016 (Chile y China..., 2016).

No campo dos investimentos, uma das transações de maior magnitude foi a aquisição da Sociedad Química y Minera de Chile (SQM), que atua na exploração e mineração de lítio, fundamental

12. Por “geoeconomia híbrida”, se entende o emprego de instrumentos econômicos em determinados países ou regiões, a partir de uma dualidade multiforme e assimétrica, traz consigo “tanto o desenvolvimento quanto a dependência, o progresso e o atraso, o bônus e o ônus”. Noutros termos, é um processo de projeção geoeconômica que se expressa pela “composição de elementos díspares, ambíguos e em diversas modalidades político-econômicas” (Rodrigues, 2021, p. 5).

para a produção de baterias elétricas (Myers, 2021). Com base nas informações do InvestChile, os investimentos chineses no Chile incluem projetos em tecnologia, energia, mineração, alimentos e finanças, havendo também, crescente interesse em concessões de obras de infraestrutura (Villagrán e Pizarro, 2020).

O Chile vem buscando formas de aprofundar a cooperação com a China, tendo ingressado na BRI em novembro de 2018. Na ocasião do anúncio, o então presidente Sebastian Piñera declarou que desejava fazer do Chile uma porta de entrada para que empresas chinesas alcancem toda a região, visando sobretudo à atração de investimentos em tecnologia, inovação e comunicações (Chile busca..., 2019).

Em 2019, Piñera fora o único chefe de Estado da ALC a participar do II Fórum Cinturão e Rota para a Cooperação Internacional (BRF, em inglês). Dois anos antes, em 2017, a então presidente Michele Bachelet também havia comparecido ao I BRF, junto a Mauricio Macri, mandatário da Argentina na ocasião. Em julho de 2021, o Chile ainda ingressaria como membro pleno no Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB, em inglês), seguindo as adesões do Equador, do Uruguai, do Brasil e da Argentina.

A adesão à BRI sugere que a posição chilena é de pragmatismo, objetivando tornar o país atrativo ao capital chinês e propiciando a este a obtenção de vantagens. Adicionalmente, Santiago procura reter participação no mercado chinês, fato que também pode ter influenciado a decisão chilena, a exemplo do que ocorrera com outros países da região (Jenkins, 2021).

Ao que tudo indica, a visão chilena também englobou a exploração de potencialidades em setores emergentes, como energia solar, veículos elétricos e infraestrutura de telecomunicações.

A parceria sino-chilena, porém, é permeada por contradições e desafios. Há o reforço das assimetrias no relacionamento bilateral, com crescente especialização das exportações chilenas de minérios para o gigante asiático. As preocupações com a relação de dependência em relação à China também vêm à tona no setor de eletricidade, uma vez que a State Grid já controla 57% do segmento de distribuição de energia no país (Guzmán, 2021).

De qualquer forma, as relações entre os dois países se intensificaram nos últimos anos, culminando com a renovação do TLC, a elevação do *status* da parceria estratégica e novas possibilidades de cooperação em mineração (lítio, especialmente), infraestrutura e tecnologia.

3.1.2 Peru

As relações sino-peruanas evoluíram progressivamente no século XXI, com incremento do comércio e recepção de investimentos chineses. Com a assinatura do TLC em 2009, as exportações do país andino, sobretudo de cobre, cresceram a uma média anual de 13,5% (Ungaretti e Haffner, 2020).

Os investimentos chineses no Peru no setor de mineração somaram mais de US\$ 15 bilhões nos últimos onze anos (Inversiones..., 2020), com destaque para os grandes projetos de Las Bambas e Toromocho (cobre), e Marcona (ferro). Por sua vez, a China vem buscando também diversificar suas atividades no país por meio da realização de projetos nos setores de energia e telecomunicações (RED ALC-China, 2021b), além dos investimentos no setor elétrico.

O ingresso formal do Peru na BRI ocorreu em 2019, dez anos depois da assinatura do TLC. A entrada do país sul-americano reforçou perspectivas de investimentos não somente no setor mineral, mas também em infraestrutura, com expectativas de inversões em projetos como o megaporto de Chancay, bem como em Ilo (Liévano, 2019).

O projeto de Chancay constitui obra fundamental no marco da BRI, com potencial para se tornar a conexão mais importante da China com a América do Sul. A construção do porto foi estimada em cerca de US\$ 3 bilhões, ficando a cargo do consórcio Cosco Shipping Ports Chancay Port, no qual a estatal chinesa Cosco Shipping Ports Limited detém o controle de 60%.

Além da geração de empregos e negócios locais, os benefícios da construção do porto se dariam especialmente no descongestionamento do maior porto do país, Callao, que concentra cerca de 70% da carga portuária nacional. Quando finalizado, o novo porto possivelmente poderá distribuir cargas da Ásia para o restante da América do Sul, elevando a competitividade do Peru em relação a seus vizinhos da costa do Pacífico, como Chile ou Colômbia (Torrico, 2021).

Outro projeto relevante no contexto da BRI é a ferrovia bioceânica, estagnada desde o seu lançamento, ainda em 2014. A hidrovía Amazônica também parece somar aos objetivos da BRI na ALC, embora o projeto seja criticado por ativistas ambientais (Collins, 2019; Espinosa, 2021).

Os conflitos de natureza socioambiental também emergiram no próprio caso do megaprojeto de Chancay, com organizações da sociedade civil denunciando que o porto, localizado na área urbana de Chancay, estaria causando inúmeros danos a residências próximas (Custódio, 2021). Além disso, protestos recentes reativaram conflitos envolvendo o projeto de Las Bambas (León, 2021).

Os objetivos do Peru com a BRI parecem se vincular não somente ao objetivo de reforçar os laços de comércio e investimento, mas também de incrementar a sua integração nos mercados globais e elevar sua posição competitiva por meio da construção de infraestrutura portuária (Chancay, especialmente). Além das questões ambientais e sociais, a dependência comercial e a concentração da pauta exportadora em único produto (cobre) representam grande desafio para o desenvolvimento do país no longo prazo.

Sob a perspectiva chinesa, o Peru constitui um parceiro estratégico, não somente por conta do fornecimento estável de minerais, mas também por sua localização na costa do Pacífico. O controle sobre rotas logísticas facilita o escoamento de recursos, expandindo a conectividade com a América Latina e conseqüentemente a própria extensão da BRI na região.

3.1.3 Equador

As relações entre China e Equador também evoluíram de forma significativa, com aproximação político-diplomática e estabelecimento de acordos de cooperação durante o período Rafael Corrêa (2007-2017). O destaque do relacionamento bilateral foi o papel da China como financiadora de projetos de infraestrutura.

A primeira visita de Corrêa à China ocorreu ainda em 2007, quando foram assinados catorze acordos bilaterais.¹³ A segunda visita oficial se deu em 2015, durante o Fórum China-Celac, tendo como resultado a assinatura de um acordo de “parceria estratégica”. Em 2016, o presidente Xi Jinping visitou o país e elevou as relações entre os dois países ao *status* de “parceria estratégica abrangente” (Castro, 2021).

O aprofundamento dos laços com Pequim visava à obtenção de financiamento para projetos de infraestrutura entendidos como estratégicos. Com isso, o país se tornou um dos principais destinos de financiamento chinês entre 2005 e 2020, ficando atrás apenas de Venezuela e Brasil.¹⁴

13. A visita veio na esteira da decisão do governo do Equador de romper relações com o Banco Mundial. Um ano depois, o governo ainda decidiu pela paralisação do pagamento da dívida externa, perdendo acesso aos mercados financeiros internacionais (Castro, 2021).

14. Entre 2010 e 2018, foram assinados 26 acordos de empréstimo, totalizando US\$ 13,6 bilhões. A maior parte dos créditos chineses se direcionaram para projetos considerados estratégicos, contemplando empreendimentos em hidrocarbonetos, energia, mineração, transportes, educação, saúde, entre outros (Salgado, 2019).

Os recursos foram direcionados em grande medida ao setor energético, assegurando às empresas chinesas contratos para a construção de sete hidrelétricas¹⁵ e um parque eólico. O objetivo da “revolução hídrica” equatoriana consistia em impulsionar o desenvolvimento por meio da diversificação da matriz energética e reduzir a dependência de termelétricas e importação de combustíveis.¹⁶

Diante da cooperação em infraestrutura, o então presidente do Equador, Lenin Moreno, em visita oficial a Pequim, assinou um memorando de entendimento em dezembro de 2018, sinalizando o interesse em aderir à BRI. Em novembro de 2019, o Equador ainda se tornaria o primeiro país latino-americano a se tornar membro pleno do AIIB, e, posteriormente, o primeiro país da região a receber um empréstimo do banco (AIIB, 2020).

Entre os projetos BRI¹⁷ anunciados, encontram-se a reconstrução do aeroporto *Eloy Alfaro* e das estradas nas províncias de Esmeraldas e Imbabura, no norte do país, bem como pontes na província de Manabí (Las obras..., 2019). Os projetos concluídos ou em andamento também foram incorporados ao guarda-chuva da BRI, incluindo as usinas hidrelétricas e as minas de cobre de Panantza-San Carlos e Mirador (Liévano, 2019; Castro, 2021).

A despeito dos benefícios advindos da complementaridade entre os dois países, é possível identificar desafios, como a ocorrência de conflitos socioambientais em projetos hidrelétricos e de mineração, sobretudo em Mirador (Latinoamérica Sustentable, 2020). Para Castro (2021), falta também transparência aos contratos de empréstimo e à qualidade dos equipamentos utilizados em projetos como o da usina hidrelétrica de Coca Codo Sinclair.

A sustentabilidade financeira também aparece como desafio importante. Entre 2008 e 2016, o montante da dívida com a China cresceu de US\$ 6 milhões para US\$ 8,1 bilhões (Palma, 2021). Durante a pandemia, porém, houve renegociação de US\$ 891 milhões por meio de dois empréstimos (Myers e Ray, 2021).

15. Garzón e Castro (2018) assinalaram que os bancos chineses ajudaram o Equador com financiamento de US\$ 3 bilhões para estes projetos, sendo a usina de Coca Codo Sinclair o maior deles.

16. Segundo Lozano (2019), as novas usinas hidrelétricas contribuíram para elevar em 35% a produção de energia hidrelétrica, com geração de mais de 2.400 megawatts (MW).

17. Cabe ressaltar que a categorização de um “projeto BRI” remete a extenso debate sobre a própria falta de transparência da iniciativa e dos países e projetos que a integram. Em função disso, adotou-se essa nomenclatura considerando os discursos, comunicados e acordos firmados entre a China e os países que oficialmente aderiram a BRI.

Ressalta-se que as relações dos países latino-americanos com a China são também mediadas por alternâncias nos ciclos políticos nacionais. No caso do Equador, o fim do governo Rafael Corrêa implicou realinhamentos nos laços tanto com a China quanto com os Estados Unidos. Durante o governo Moreno (2017-2021), a sustentabilidade (ambiental e financeira) dos projetos financiados pela China foi questionada de forma mais marcante, enquanto as relações com Washington atravessaram um processo de reaproximação.

Nesse contexto, o Equador acordou com o Fundo Monetário Internacional (FMI) o provimento de US\$ 6,5 bilhões em linhas de crédito, com desembolso imediato de US\$ 2 bilhões (Georgieva, 2020). Além disso, o governo equatoriano e a agência norte-americana DFC – US International Development Finance Corporation – assinaram um acordo de US\$ 3,5 bilhões para refinar a dívida externa e promover o financiamento privado de infraestrutura (DFC and Ecuador..., 2021). Em contrapartida, foi exigido ao Equador a exclusão da China da rede 5G do país (Dube, 2021).

O desenrolar da BRI no Equador, portanto, encontra-se permeada pela competição sino-estadunidense. A China tem interesse em manter sua presença no país, assegurando recursos e mercados para suas empresas. A renegociação de quase US\$ 900 milhões em dívidas sinaliza a disposição de Pequim em não perder espaço, bem como esvaziar a retórica em torno da “armadilha da dívida” (*debt trap*). Os Estados Unidos, por sua vez, observam o Equador como uma das primeiras trincheiras de contenção à presença chinesa em seu “quintal”, utilizando-se de ferramentas de diplomacia econômica para alijar as empresas chinesas e as suas tecnologias do país.

Ao Equador, o objetivo parece ser o de revisar os termos das relações com a China e solucionar diligências em torno dos empréstimos contratados. A parceria estratégica com o país asiático e a adesão às iniciativas chinesas (BRI e AIIB) também fornecem ao Equador instrumentos para barganhar com os Estados Unidos condições vantajosas em termos de investimentos e financiamentos.

3.1.4 Venezuela

Ao longo do século XXI, a China se converteu em um dos principais aliados da Venezuela, com o estabelecimento de uma parceria estratégica ainda em 2001, durante visita do presidente Jiang Zemin a Caracas. Ao longo do governo Chávez (1999-2013), diversos acordos bilaterais de cooperação foram firmados em áreas como energia, transportes, infraestrutura e desenvolvimento industrial (Castillo, 2020).

A parceria bilateral entre os dois países tem como motor uma complementaridade evidente, visto que o país sul-americano detém as maiores reservas provadas de petróleo e a China rapidamente se tornou o maior importador desta *commodity*. Neste sentido, o governo Chávez, imbuído

ainda de uma tendência anti-hegemônica frente aos Estados Unidos, tratou de promover relações estreitas com a China (Castillo, 2020).

A Venezuela voltou-se para a China em busca de fontes alternativas para financiar seu desenvolvimento, construindo com o país asiático dois fundos de investimento. Entre 2005 e 2020, a Venezuela recebeu mais de US\$ 60 bilhões em financiamento, sendo o principal receptor de recursos chineses na ALC (Gallagher e Myers, 2021). Em 2007, foi criado o Fundo Conjunto China-Venezuela (JCVF, em inglês) e, em 2010, o Fundo de Longo Prazo e Grande Volume (LTLVF, em inglês) foi estabelecido.¹⁸ Em conjunto, esses fundos realizaram desembolsos da ordem de US\$ 50,3 bilhões (Alex, 2020).

As linhas de créditos chinesas também foram direcionadas ao aumento do financiamento da produção de petróleo por meio de *joint ventures* entre a China National Petroleum Corporation (CNPC) e a Petróleos de Venezuela (PDVSA), contabilizando US\$ 14,7 bilhões em sete desembolsos, entre 2007 e 2018. Outros empréstimos ainda foram empregados para atividades de construção e mineração, com valores acumulados de US\$ 2,2 bilhões (Piña, 2019).

Ao total, os fundos e empréstimos, lastreados em sua maioria em exportações do petróleo venezuelano, teriam financiado 790 projetos no país (Piña, 2019). Entre esses, é possível mencionar a termoelétrica de La Cabrera e a planta elétrica de La Vígia, ambas com funcionamento parcial (Liévano, 2019; RED ALC-China, 2021b).

Com a morte de Chávez, em 2013, e o choque nos preços internacionais do petróleo, em 2014, as dificuldades venezuelanas elevaram-se sobremaneira, com impactos sobre a estabilidade econômica e social do país, bem como sua capacidade gerencial. Ademais, houve controvérsias relacionadas a diferentes projetos sob alegação de irregularidades, incluindo um sistema ferroviário inacabado e a construção de uma fábrica de eletrodomésticos que não se concretizou.¹⁹

A crise econômica e político-institucional colaborou para a deterioração da capacidade produtiva venezuelana e, conseqüentemente, a disposição para o pagamento dos empréstimos. A crise também ocasionou a queda da produção de petróleo pela metade e o declínio das exportações para a China em mais de 50%, entre 2013 e 2019 (Kaplan e Penfold, 2019; Sweigart e Cohen, 2021).

18. Segundo Piña (2019), esses mecanismos foram criados a partir de contribuições da China, por meio do CDB, e da Venezuela, por meio do Fundo de Desenvolvimento Nacional (Fonden).

19. Cabe ressaltar projetos exitosos, como o lançamento dos satélites Simón Bolívar, Francisco de Miranda e Antonio José de Sucre. Para mais detalhes sobre projetos de cooperação bilaterais, ver: Diálogo Chino, Armando.info e Clip (2021).

As sanções impostas por Washington também acrescentaram obstáculos à indústria petrolífera, embora não tenham eliminado as exportações para a China (Cohen e Parraga, 2019). Nesse contexto adverso, a Venezuela não honrou todos os compromissos firmados com a China, implicando mais cautela por parte dos emprestadores, os quais, desde 2016, não liberaram novos empréstimos ao país (Myers e Ray, 2021).

Na visão de Pequim, seus interesses estratégicos se viram ameaçados pelo colapso enfrentado pela Venezuela, que culminou com o fornecimento instável de petróleo, baixo retorno financeiro sobre investimentos e queda nas exportações chinesas de bens, tecnologias e serviços para o país sul-americano. Além disso, a crise econômica e humanitária passou a ser vista como um risco reputacional para a China, que advoga pela promoção da prosperidade e do desenvolvimento regional (Guevara, 2020; Patrick e Padilha, 2021).

Para a Venezuela, a adesão à BRI significara a oportunidade para revitalizar as relações com Pequim, com possibilidades de reestruturar os empréstimos existentes e obter compromissos adicionais de investimento. Até o momento, porém, a inclusão de Caracas permanece meramente discursiva e diplomática (Oliveira e Myers, 2021). Com a pandemia, a China concordou em conceder um período de carência para a dívida venezuelana – estimada em cerca de US\$ 19 bilhões (Armas e Pons, 2020).

Com o endosso à BRI e sua expansão na ALC, a Venezuela pretendia recuperar os laços com seu principal aliado, visando possíveis benefícios em termos de renegociação de dívidas e atração de recursos. À China, interessa o apoio venezuelano, bem como a sua recuperação econômica, possibilitando tanto o atendimento de seus interesses quanto a projeção de sua influência na região como um todo, além de promover sua reputação como ator promotor do desenvolvimento.

3.1.5 Bolívia

O aprofundamento da projeção chinesa na ALC na última década também surtiu efeitos nas relações sino-bolivianas, sobretudo por meio da elevação do comércio e realização de projetos de cooperação e infraestrutura. A China se tornou o segundo principal parceiro comercial da Bolívia, sendo a principal fonte de importações do país (Yazhong, 2020). Em 2018, uma parceria estratégica foi estabelecida, ao passo que um ano depois se deu o ingresso oficial da Bolívia na BRI (China-Bolívia..., 2018).

O ingresso se justificou principalmente pela busca por investimentos em infraestrutura de transportes.²⁰ A maioria dos projetos apoiados pelos chineses envolve a construção de rodovias, incluindo El Sillar – trecho da estrada que liga Santa Cruz a Cochabamba –, e Rurrenabaque a Riberalta (Liévano, 2019).

O projeto mais emblemático diz respeito à construção de uma rodovia de 160 quilômetros ligando departamentos do leste do país entre si (Santa Cruz, Chuquisaca e Tarija) aos vizinhos Paraguai e Argentina (Devonshire-Ellis, 2020). A Bolívia, ao lado do Peru, também demonstrou interesse em reativar o projeto da ferrovia bioceânica, que conta atualmente com a resistência brasileira (Ferrovia..., 2020).

A entrada do país na BRI poderia contribuir para facilitar seu acesso ao mercado chinês,²¹ bem como para explorar sinergias com outras áreas. Como exemplo, é possível citar o apoio chinês na construção de um complexo siderúrgico integrado nas jazidas de ferro de Mútun, cuja produção será capaz de suprir 50% da demanda nacional de laminados (Inicia..., 2019).²²

Por razões estratégicas, Pequim também teria interesse em explorar as reservas de lítio bolivianas.²³ Em 2019, o grupo Xinjiang TBEA e a estatal Yacimientos de Litio Bolivianos (YLB) anunciaram a criação de uma empresa mista para a construção de fábricas de carbonato de lítio nos departamentos de Oruro e Potosí (Ramos, 2019). Embora o projeto tenha ficado sob suspeição durante o governo provisório (Jemio, 2019), a parceria foi retomada, refletindo uma reaproximação entre o atual governo de Luís Arce e Pequim (Baijie, 2021).

Esse movimento de aproximação ainda poderia abrir caminho para iniciativas de cooperação em áreas como a de telecomunicações. Sob a lógica de expandir a Rota da Seda Digital na ALC e exportar tecnologias (Koop, 2020), é possível que experiências de cooperação sejam reproduzidas,

20. Desde 2013, as empresas chinesas, China Harbour Engineering (CHEC) e China Railway Construction Company, realizaram mais de vinte projetos de estradas e pontes no país (Myers, 2018).

21. Segundo Koop (2020), a BRI oportunizou às exportações bolivianas acesso facilitado ao mercado chinês. As exportações de carne bovina, por exemplo, cresceram sete vezes entre 2019 e 2020.

22. A chinesa Sinosteel está encarregada da construção do projeto, que contou com financiamento do Chexim.

23. A Bolívia, ao lado de Chile e Argentina (triângulo do lítio), guarda os maiores depósitos de lítio do mundo. O mineral é utilizado para produção de baterias e armazenamento de energia de fontes intermitentes, como a eólica e solar

como as que resultaram no lançamento do satélite Tupac Katari (TKSat-1), construído pela China Aerospace Science and Technology Corporation (CASTC).²⁴

Os chineses também fincaram presença no setor de energia boliviano. A hidrelétrica de Rositas constitui o empreendimento de maior magnitude, cuja construção – orçada em cerca de US\$ 1,3 bilhão – ficaria sob responsabilidade de um consórcio com participação da China Three Gorges (CTG) e contaria com o suporte financeiro chinês. No entanto, o projeto, desenhado ainda na década de 1970 para suprir a demanda por energia no departamento de Santa Cruz, continua sendo alvo de críticas das comunidades afetadas e dos grupos ambientalistas (Crittenden *et al.*, 2021).²⁵

Os interesses bolivianos primordiais com a BRI se assentaram principalmente nas possibilidades de financiamento e construção de projetos em infraestrutura. Além disso, há o interesse em acessar o mercado chinês e forjar iniciativas de cooperação em siderurgia, mineração e telecomunicações. Os desafios enfrentados se associam aos impactos, inclusive ambientais, dos projetos chineses, exigindo a construção de capacidades institucionais de regulação, monitoramento e avaliação.

Para a China, a Bolívia se apresenta como mais um parceiro relevante para a projeção de sua influência na ALC. A abundância de recursos naturais, importantes aos seus propósitos de desenvolvimento no longo prazo, é fator central para Pequim. A Bolívia também constitui mercado possível para a expansão das firmas chinesas, sobretudo na construção de infraestruturas com potencial de facilitar o escoamento da produção regional para o abastecimento de seu próprio mercado.

3.1.6 Colômbia

As relações sino-colombianas, embora com seu início datado ainda na década de 1980, são uma das menos sólidas na América do Sul, justificando sua posição como o único país andino não signatário da BRI. Como se sabe, a Colômbia desenvolveu fortes laços com os Estados Unidos desde a década de 1990, especialmente por meio dos programas de cooperação financeira e militar, além das relações comerciais e de investimento.²⁶

24. Tupac Katari, construído ao custo de US\$ 300 milhões, é o primeiro satélite de comunicações do país, tendo sido resultado de uma parceria entre o CDB e o governo da Bolívia (Tiezzi, 2013).

25. O projeto encontra-se suspenso desde outubro de 2018, tendo sido “reconsiderado” em outubro de 2019, ainda sob o governo interino. Até o momento, não há informações sobre a retomada das obras.

26. Os Estados Unidos são o principal parceiro comercial e de investimento da Colômbia. Os investimentos foram alavancados pelo acesso preferencial resultado do Acordo de Livre Comércio, assinado em 2012. O valor combinado das exportações e importações de bens entre os dois países atingiu uma média de US\$ 27,6 bilhões por ano na última década (Mejía, 2021).

O país sul-americano não possui o *status* de “parceiro estratégico” com a China, tampouco desenvolveu relações econômicas robustas, sendo um recipiente marginal de investimentos e financiamentos da China na ALC. Por sua vez, as relações comerciais cresceram ao longo da última década: a China tornou-se o segundo parceiro comercial colombiano, com exportações anuais médias de US\$ 3,4 bilhões, entre 2011 e 2020, quase sete vezes maiores que as da década anterior. As importações de US\$ 9,9 bilhões, por sua vez, agora representam quase um quarto do total (Mejía, 2021).

Na arena diplomática, cabe destacar a visita do presidente Iván Duque à China, em 2019, a primeira desde a ascensão de Xi Jinping à presidência. Durante o encontro, ambos os lados discutiram sobre políticas de promoção de exportações de produtos agropecuários da Colômbia (abacate, proteína animal, café, banana, flores) e possibilidades de cooperação em áreas como turismo, incluindo propostas para a criação de um voo direto ligando Bogotá e Xangai (Chiape, 2019).

Além disso, foi destacado o interesse colombiano em receber investimentos no setor de infraestrutura, embora sem qualquer menção direta ou inclinação para eventual adesão à BRI. Isso se deve sobretudo ao peso do relacionamento com os Estados Unidos, principal fornecedor de ajuda militar do país, bem como a exclusão da China das prioridades de política externa do governo Duque (2019-atual), centradas inicialmente na crise venezuelana (Liévano, 2019; Moreno, Telias e Urdinez, 2020). Por seu turno, a cooperação durante a pandemia contribuiu para maior aproximação bilateral.²⁷

Paralelamente, o país asiático vem ganhando espaço no âmbito de infraestrutura, particularmente por meio de parcerias público-privadas (PPPs). As empresas chinesas CHEC e Xi’na Metro Company Limited, por exemplo, ganharam a licitação para a construção de uma linha de metrô em Bogotá (Metro..., 2021). Outros projetos incluem uma linha de trem (Regiotram de Occidente), para conectar Bogotá a quatro municípios adjacentes, e a aquisição de ônibus elétricos de empresas chinesas para renovação das frotas de Cali e Medellín (Liévano, 2020).

A maior presença de empresas chinesas em projetos de infraestrutura ocorreu em meio às propostas de reforma tributária na Colômbia, tida como solução para os desequilíbrios fiscais causados pela crise do coronavírus (Torrado, 2021). Neste cenário de austeridade, a China se apresentou como possível parceiro para financiar, construir e gerir empreendimentos, embora não

27. As vacinas da Sinovac foram particularmente relevantes no estágio inicial de imunização, com o fornecimento de 2,5 milhões das 3,5 milhões de doses aplicadas até o fim de março de 2021. A chegada antecipada das vacinas chinesas ofuscou a generosa, embora tardia, diplomacia das vacinas dos Estados Unidos para a Colômbia (Mejía, 2021).

elimine preocupações sobre os impactos dos projetos chineses e suas implicações geopolíticas (Urrego-Sandoval, 2021).

Há, portanto, complementaridades e possibilidades de expansão da cooperação, especialmente no campo de infraestrutura. Para a China, o mercado colombiano pode servir para ampliar o aprendizado e o portfólio de projetos sob a modalidade PPP, ferramenta ainda pouco utilizada pelas empresas chinesas (CEPAL, 2018; Chauvet *et al.*, 2020). Outros interesses chineses ainda se vinculam ao fornecimento estável de recursos (petróleo, especialmente) e expansão de negócios em setores emergentes, como telecomunicações, energias renováveis e veículos elétricos.

Para Mejía (2021), a Colômbia depara-se com uma posição de difícil equilíbrio entre Pequim e Washington, devendo, enquanto as circunstâncias permitirem, extrair benefícios dessas relações. Além de pleitear investimentos por meio da iniciativa Reconstruir um Mundo Melhor (3BW, em inglês), programa de investimentos criado pelos Estados Unidos para “rivalizar” com a Nova Rota da Seda, a Colômbia também deveria avaliar as possibilidades de sua entrada na BRI e no AIIB.²⁸

A Colômbia permanece como principal aliado dos Estados Unidos na América do Sul, com intensa cooperação em segurança e defesa, o que torna os custos de uma adesão à BRI potencialmente maiores do que seus benefícios. Ao mesmo tempo, o incremento das relações econômicas não é necessariamente limitado ou condicionado à assinatura de um memorando de entendimento, conforme sugerem os casos analisados a seguir.

3.2 O panorama das maiores economias: o ingresso da Argentina e as possibilidades e os desafios para Brasil e México

Os casos a seguir dizem respeito ao Brasil, à Argentina e ao México, que em conjunto correspondem a 70% do produto interno bruto (PIB) regional da ALC (Zhang, 2019). Até fevereiro de 2022, os três países ainda não haviam assinado acordos com a China para oficializar suas entradas na BRI, panorama que se modificou com a recente adesão da Argentina.

Da mesma forma que em relação à região andina, a análise de casos contribui para desconstruir a BRI como política monolítica, demonstrando-a como estrutura ampla, flexível e que permite diferentes níveis de engajamento (Moreno, Telias e Urdinez, 2020; Santoro, 2019). Para esses três países, em particular, cuja posição e peso regional possibilitam mais margens de manobra

28. A Colômbia e o Paraguai são os únicos países na América do Sul que ainda não são membros plenos ou prospectivos do banco.

(Jenkins, 2021), é possível sumarizar que a adesão à BRI decorre: i) da identificação de benefícios adicionais para a formalização de uma parceria no âmbito da BRI; e ii) do grau de relacionamento, potencial e efetivo, com os Estados Unidos.

3.2.1 Brasil

As relações sino-brasileiras foram reestabelecidas em 1974, com avanços importantes desde então. Em 1993, os países estabeleceram uma “parceria estratégica”, com aproximações nos campos comercial e da cooperação tecnológica. O componente estratégico se cristalizou no século XXI, com elevação da interdependência econômica e atuação conjunta em diversas instâncias multilaterais.

O ingresso da China na Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2001, e sua elevada demanda por matérias-primas impulsionaram o comércio entre as duas nações, tornando o país asiático o principal parceiro comercial do Brasil. Em 2021, a China seria o destino de mais de 30% das exportações brasileiras.²⁹

O incremento dos intercâmbios comerciais veio acompanhado do que Becard (2011) denominou como período de “maturação” das relações (2003-2011), marcado pela criação de espaços institucionalizados de cooperação e convergência em temas da agenda global. Em 2012, as relações bilaterais seriam ainda elevadas ao patamar de “parceria estratégica global”.

Além das relações comerciais, os investimentos chineses no Brasil se tornaram cada vez mais presentes a partir de 2010. Segundo Cariello (2021), as empresas chinesas efetivaram 176 empreendimentos no Brasil entre 2007 e 2020, com aportes que superaram US\$ 66 bilhões.

A agenda da infraestrutura se apresentou então como uma das mais relevantes para as relações bilaterais, dada a lacuna existente no setor e os seus efeitos sobre o crescimento e a competitividade. Em 2019, o Brasil seria o país latino-americano que, em termos relativos, menos realizou investimentos públicos em infraestrutura, com aportes em torno de 0,5% do PIB (Cavallo, Powell e Serebrisky, 2020).

29. Disponível em: <<http://bit.ly/3AB1Qzx>>. Acesso em: 10 mar. 2022.

Diante dessas carências no setor, a China seguiu ampliando sua presença. Além da construção das linhas de transmissão de Belo Monte com o uso de tecnologia de ultra-alta tensão (UHV, em inglês)³⁰ pela State Grid, os chineses mostraram-se interessados em projetos de cunho logístico.

Desde 2016, quando a China adquiriu 80% da Concremat (Pires e Pinheiro, 2016), a China Communications Construction Company (CCCC) encontra-se envolvida na construção da ferrovia do Pará.³¹ Ao mesmo tempo, a atuação das firmas chinesas também se estendeu para a construção e operação de portos (São Luís e Paranaguá), com o objetivo de aumentar a eficiência e facilitar o transporte de mercadorias, principalmente a importação de soja pela China (Baumann *et al.*, 2021).

A presença de investimentos e de empresas chinesas no mercado brasileiro suscitaram questionamentos em relação à possível adesão à BRI. No entanto, mesmo não sendo signatário, o Brasil permanece como principal receptor de IED chinês na ALC, ao mesmo tempo que compartilha com a China mecanismos bilaterais e multilaterais de financiamento, como o Fundo Brasil-China³² e o Novo Banco de Desenvolvimento³³ (NDB, em inglês), conhecido como Banco dos BRICS.

A falta de endosso à BRI dificilmente modificaria a posição do Brasil como principal parceiro da China na ALC. Baumann *et al.* (2021) entendem que a não adesão do Brasil em parte se explica pelo fato de o país não identificar benefícios adicionais com a entrada formal na iniciativa, dado que as empresas chinesas têm se favorecido pelas oportunidades de mercado no Brasil. Um eventual apoio brasileiro à BRI ainda significaria um movimento geopolítico relevante, com possíveis implicações para as relações com os Estados Unidos.³⁴

30. A tecnologia de UHV é ideal para a transmissão de energia em longas distâncias, resultando em aumento da eficiência energética e redução de perdas.

31. Outro projeto ferroviário que conta com o interesse chinês é o projeto da Ferrogrão, que busca ligar áreas de produção agrícola em Mato Grosso a portos fluviais do rio Tapajós, no Pará (Abdenur, Folly e Santoro, 2021).

32. O Fundo Brasil-China, criado em 2015, possui US\$ 20 bilhões disponíveis para financiamento – US\$ 15 bilhões provenientes de fundos chineses (Claifund) e outros US\$ 5 bilhões de bancos brasileiros (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDES e Caixa Econômica Federal – Caixa). Por diversos fatores, o fundo não havia financiado nenhum projeto até fevereiro de 2021 (Maia, 2021).

33. Desde o início de 2020, o Brasil teve nove projetos de financiamento aprovados pelo NDB, representando US\$ 4,4 bilhões em investimentos (Possa, 2022).

34. Durante as discussões sobre o leilão das redes 5G no Brasil, o embaixador dos Estados Unidos no país, Todd Chapman, chegou a sugerir que poderiam haver consequências caso o Brasil permitisse a participação da chinesa Huawei (Rosa e Antunes, 2020).

Por seu turno, Santoro (2019) lembra que a BRI não apresenta um desenho institucional rígido, sendo um processo ainda em formação e que se adapta às circunstâncias, admitindo várias possibilidades de relações políticas e econômicas. O peso do Brasil no cenário regional e o grau de diversificação de sua economia, embora não o sujeitem ao ingresso na iniciativa, ao menos oferece possibilidades de negociar concessões econômicas.

Evidentemente, o debate acerca da adesão do Brasil permeia as oportunidades e os desafios existentes. Além das complementaridades imediatas (comércio, investimento, infraestrutura), há oportunidades em áreas como economia digital (incluindo as redes 5G e *e-commerce*), biotecnologia, cidades inteligentes, energias renováveis, veículos elétricos etc. (Rosito, 2020).

Por sua vez, os desafios atrelam-se aos impactos da ascensão chinesa sobre a desindustrialização e perda de mercados regionais, sendo o caso da Argentina o mais emblemático (Barros *et al.*, 2021). O imperativo de agregar valor às exportações e de se integrar às cadeias de produção asiáticas ainda se somam com a necessidade de promover um processo constante de aprendizado institucional frente à atuação de empresas chinesas em diferentes áreas e projetos.

O Brasil permanece sendo o principal parceiro econômico chinês na ALC, apesar do comportamento ambíguo e contraditório com a China durante o governo Jair Bolsonaro. Dessa forma, o Brasil, além de ser um dos maiores fornecedores de recursos para a China (soja, petróleo e ferro especialmente), segue sendo um mercado regional prioritário para internacionalização de empresas chinesas, com crescentes oportunidades de parceria no campo da infraestrutura. Ao Brasil, cabe elaborar uma estratégia coerente de longo prazo para a China, conforme defende Rosito (2020), o que pode vir a incorporar uma futura entrada na Nova Rota da Seda.

3.2.2 Argentina

As relações da China com a Argentina foram estabelecidas em 1972, embora o seu aprofundamento tenha começado apenas no século XXI, quando as sinergias políticas e os fluxos comerciais, financeiros e de investimento se intensificaram. Durante o governo Nestor Kirchner (2003-2007), a Argentina buscou um parceiro comercial e financeiro alternativo, resultando no estabelecimento de parceria estratégica, em 2004 (Bernal-Meza e Zanabria, 2020). Em 2014, o patamar das relações seria elevado à categoria de "parceria estratégica integral", de forma similar ao Brasil.

Na esfera do comércio, o país asiático recentemente desbancou o Brasil como principal parceiro comercial argentino, tendo sido origem de cerca de 21% das importações e destino de 8% das exportações, com um saldo comercial negativo de US\$ 7,3 bilhões (Indec, 2022). Assim como no

Brasil, os investimentos³⁵ começaram a fluir a partir de 2010, especificamente por meio de duas grandes aquisições no setor de petróleo e gás.

Na dimensão financeira, os laços bilaterais abrangem duas formas principais, a saber: os acordos de *swap*, particularmente relevantes para a Argentina a partir de 2014, contribuindo para robustecer as reservas internacionais e estabilizar a taxa de câmbio;³⁶ e os empréstimos para infraestrutura, com aportes para ao menos onze projetos, incluindo ferrovias, energia solar, energia nuclear e barragens (Lara, 2020).

No setor de energia, os bancos chineses financiaram as hidrelétricas Néstor Kirchner e Jorge Cepernic, notabilizadas por atrasos e controvérsias; e o parque solar de Caucharí, maior da América do Sul. O segmento de renováveis se apresentou como área promissora de cooperação, com diversas empresas ativas em processos de licitação e prestação de serviços de construção (Jáuregui, 2021).

No setor de transportes, é importante mencionar a renovação de trechos da rede ferroviária Belgrano Cargas, estratégica para o escoamento da produção agrícola, e a adição de novas locomotivas e vagões à frota existente (Argentine cargo..., 2019). Em 2020, ambos os países celebraram um acordo no valor de US\$ 4,6 bilhões para financiar outros projetos ferroviários, incluindo novos trechos de reabilitação das redes da Belgrano (US\$ 816 milhões) e San Martín (US\$ 2,6 bilhões) (El presidente..., 2020; Empresas..., 2020).

O potencial multidimensional da Argentina oferece oportunidades para o avanço de interesses estratégicos chineses em outras áreas, como mineração, petróleo, agropecuária, tecnologia, defesa e cooperação espacial. Destacam-se, por exemplo, o interesse na exploração de minas de lítio, a presença de petrolíferas chinesas em projetos de extração na Patagônia e em Vaca Muerta, a venda de tecnologias associadas com “cidades inteligentes”, bem como o acordo firmado para a construção da estação espacial em Neuquén (Ellis, 2021).

Diante dessa evolução, bem como as necessidades de financiamento e o papel da China como “emprestador de última instância” (Stanley, 2018), o ingresso do país na BRI era mais que esperado. Em 2017, o ex-presidente Mauricio Macri compareceu ao I Fórum da Belt and Road (BRF, em inglês), antes mesmo de a BRI ter “desembarcado” na região. A renegociação de dívidas

35. No acumulado, o IED chinês na Argentina soma cerca de US\$ 13 bilhões (RED ALC-China, 2021a).

36. O acordo de *swap* estabelecido em 2014 previa aportes de RMB 70 bilhões (US\$ 11 bilhões) e tinha vigência de três anos. Em 2017, o acordo foi renovado, tendo sido suplementado, em 2018, para RMB 130 bilhões (US\$ 19 bilhões). Em 2020, o acordo foi novamente renovado, incorporando o valor suplementado em 2018 (Sousa e Daldegan, 2020).

com o FMI e o acirramento da competição China-Estados Unidos, contudo, postergaram a adesão argentina (Dalto, 2020).

A reaproximação diplomática durante o governo Fernández, especialmente nos esforços de combate à covid-19, novamente inclinou a Argentina ao ingresso na Nova Rota da Seda, o que veio a se confirmar em recente visita do presidente argentino à China. O lado argentino especificou seus objetivos com a iniciativa antes mesmo da viagem, encaminhando ao governo chinês uma lista de dezessete projetos de infraestrutura prioritários, incluindo novos e em andamento (Dinatale, 2021).

O projeto considerado mais relevante envolve a retomada da usina nuclear Atucha III, cuja construção havia sido negociada ainda em 2015. O contrato assinado entre as estatais China National Nuclear Corp (CNNC) e Nucleoeléctrica Argentina prevê investimentos de mais de US\$ 8 bilhões para engenharia, construção, comissionamento e entrega de um reator HPR-1000 (Se firmo..., 2022).

A oficialização da entrada da Argentina na BRI deve promover investimentos na ordem de US\$ 23 bilhões, de acordo com o presidente argentino, com possíveis avanços em áreas como economia digital, telecomunicações e medidas sanitárias e fitossanitárias (Koop, 2022). Entre outros propósitos, a parceria com a China (e a recente adesão à BRI) visa melhorar as conexões logísticas, promover uma transição energética híbrida, desenvolver programas de cooperação tecnológica e assegurar a estabilidade cambial e financeira, além da ampliação e diversificação das exportações.

Tais quais as oportunidades, os desafios argentinos também são elevados, especialmente os riscos de alargamento das assimetrias financeiras e tecnológicas, com a possível consolidação de padrões de relacionamento centro-periferia (Laufer, 2020). Outros desafios se vinculam as salvaguardas ambientais e sociais de grandes obras de infraestrutura e as condições dos empréstimos contratados. A criação de encadeamentos com empresas locais igualmente representa um aspecto a ser considerado no desenvolvimento dos projetos de infraestrutura.

Para a China, o relacionamento com a Argentina é estratégico, e a entrada do país sul-americano na BRI pode influenciar futuras adesões, em especial a do Brasil. No plano mais imediato, Pequim busca assegurar o atendimento de interesses estratégicos, como o fornecimento estável de recursos (minérios, alimentos e energia) e a exportação de bens, serviços e tecnologias para uma das maiores economias da região. Em um nível mais profundo, o objetivo chinês é qualificar os fundamentos de sua ascendência na ALC, com possíveis implicações para as suas relações com a região como um todo.

3.2.3 México

O relacionamento sino-mexicano completa cinquenta anos em 2022, em um contexto no qual as interações vêm se estreitando. Esta relação é marcada pelo aumento de investimentos e pela cooperação em diferentes níveis. O comércio bilateral é o principal aspecto desta relação, embora em bases nitidamente assimétricas.

Em 2019, a corrente bilateral chegou a atingir a marca de US\$ 90 bilhões, com um *deficit* de US\$ 83 bilhões para o lado mexicano.³⁷ Ao contrário do restante da ALC, as relações de comércio sino-mexicanas apresentam-se primordialmente na esfera intraindustrial, com a importação de insumos e bens intermediários para montagem e exportação, tornando as relações com a China diretamente ligadas às cadeias de produção na América do Norte (Bárcena, 2021; Peters, 2020). Nos últimos anos, os investimentos chineses têm crescido, especialmente, por meio de anúncios de projetos (*greenfield*) em atividades de manufatura (CEPAL, 2021). Entre 2004 e 2021, cerca de US\$ 15 bilhões foram distribuídos em 135 projetos (novos e expansões), dos quais US\$ 9,7 bilhões a partir de 2017, momento em que o governo Trump deu início à guerra comercial com a China (FDI Markets, 2021).³⁸

Segundo Prazeres, Bohl e Zhang (2021), isso ocorreu por conta do desejo das firmas chinesas em garantir e melhorar o acesso ao mercado dos Estados Unidos, em um contexto de reconfiguração contínua das cadeias globais de valor. Desta forma, o comércio intraindústria e intraempresa tornou-se ainda mais proeminente, aprofundando a rede de complexas interações que permeiam essa “relação triangular” (China-México-Estados Unidos), particularmente em indústrias como a automobilística (Maya, 2021).

Cabe destacar a existência de investimentos em setores como o de telecomunicações, por exemplo o anúncio da empresa Huawei de investir na construção de uma estação de dados em Tutilán (Gutiérrez, 2021). O interesse chinês em energias renováveis verificado em outros países da ALC também se mostrou presente, com a aquisição de uma das maiores empresas do setor, a Zuma Energy, por parte da State Power Investment Corporation (SPIC) (Estatal..., 2020).

Da mesma forma, os projetos de infraestrutura encontram-se em expansão, com destaque para a participação da CCC no consórcio responsável pela construção do primeiro trecho do

37. Disponível em: <<http://bit.ly/3EPWumy>>. Acesso em: 10 mar. 2022.

38. Disponível em: <<http://bit.ly/3zwo1aq>>. Acesso em: 10 jan. 2022.

chamado “Trem Maia”.³⁹ Além disso, as firmas chinesas estão atuando em projetos de construção e modernização de redes de ônibus e trens de cidades, incluindo venda de veículos e vagões, como é o caso da renovação de uma linha do metrô da Cidade do México (Cota, 2021).

As relações político-diplomáticas, classificadas desde 2013 como “parceria estratégica integral”, tal qual outros parceiros na região, intensificaram-se nos últimos anos (Sweigart e Cohen, 2021). Depois da China, o México foi um dos países mais visados na retórica agressiva do ex-presidente Donald Trump, contribuindo para o país ter buscado na China um parceiro por “mais comércio, investimento e melhores relações econômicas”.

Durante a pandemia, a cooperação em saúde também se mostrou importante, sobretudo no estágio inicial de vacinação, com fornecimento chinês de equipamentos médicos e vacinas das farmacêuticas Sinopharm e CasSino (Mexico..., 2021). Em 2021, ambos os países ainda se comprometeram em “expandir a parceria estratégica”, apesar de não terem mencionado uma possível adesão do México à BRI (Marcelo..., 2021).

A hesitação mexicana se assemelha à brasileira, isto é, as oportunidades oriundas da cooperação com a China parecem independender da adesão ou não à Nova Rota da Seda. Nesse sentido, a provável ausência de vantagens imediatas se soma aos possíveis impactos de uma adesão para o relacionamento com os Estados Unidos, com os quais o México desfruta de um comércio superior aos US\$ 600 bilhões e de investimentos acumulados ao redor dos US\$ 290 bilhões, além dos profundos laços culturais e migratórios (Bárcena, 2021).

Desse modo, a posição mexicana se explica por esses dois fatores: a não identificação de benefícios adicionais e os possíveis custos de um gesto internacional relevante, ainda mais em um cenário de reestruturação das relações com Washington. Mesmo assim, o relacionamento com a China apresenta potencial de expansão, com possibilidades de mais integração às cadeias globais de valor, ampliação do acesso ao mercado chinês e atração de investimentos em infraestrutura, telecomunicações, energias renováveis, veículos de baixa emissão, entre outros.

Os desafios também se mostram presentes, envolvendo impactos sobre a indústria local e elevação da concorrência no mercado interno e nos Estados Unidos, sobretudo. Para Liang (2019), as relações de comércio do México com a China têm caráter mais *competitivo* do que *complementar*,

39. Trata-se de um sistema de transporte que terá uma extensão de 1.500 quilômetros de estradas, passando pelos estados de Yucatán, Campeche, Tabasco, Chiapas e Quintana Roo. A estimativa de investimento para este primeiro trecho é de US\$ 650 milhões (Hernández, 2019).

quando comparado a outros países da ALC, situação que se agrava com os desequilíbrios comerciais verificados na última década.

Sob a visão chinesa, o México oferece uma plataforma estratégica de acesso ao seu principal destino de exportações: os Estados Unidos. Além disso, o mercado mexicano é grande e diferenciado em termos de comércio e investimento, figurando como destino vantajoso para a internacionalização de empresas e exportação de bens, serviços e tecnologias.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este texto complementa estudo anterior, cujo objetivo foi demonstrar a intensificação das relações econômicas entre China e ALC, em especial do ingresso de capitais chineses por meio de investimentos e financiamentos, destacando-se os aportes a projetos de grande envergadura com potencial de mudança estrutural e incentivos ao desenvolvimento. Esse processo se reforçou a partir da expansão da BRI para a região a partir de 2018.

Além do crédito destinado às indústrias extrativas e à infraestrutura, as instituições financeiras chinesas se mostraram mais interessadas em projetos de segmentos emergentes, como energias renováveis, telecomunicações e veículos de baixa emissão. Nestes casos, houve demonstração de novos interesses na região.

A expansão da BRI na América Latina está fortemente associada à CID promovida pela China nos países em desenvolvimento, visto que o financiamento de projetos com potencial de mudança estrutural e, especialmente, os de infraestrutura são elementos integrantes da iniciativa desde sua concepção inicial. Apesar das controvérsias vinculadas aos projetos de grande porte financiados sobre o emblema da BRI, sobretudo de caráter socioambiental, é inegável que as instituições de desenvolvimento chinesas se apresentaram, nesse período, como alternativa valiosa frente ao esgotamento dos bancos multilaterais.

Não obstante, os desafios no relacionamento com a China se mantêm com a chegada da BRI, em especial as assimetrias comerciais, financeiras e tecnológicas. As preocupações em torno da desindustrialização, perda de mercados regionais e reprimarização da pauta exportadora se somam ao imperativo de atenuar possíveis impactos indesejados, principalmente de cunho social e ambiental, de grandes obras de infraestrutura capitaneadas pela China.

TEXTO para DISCUSSÃO

De todo modo, é inegável que as instituições de desenvolvimento chinesas se apresentaram, nesse período, como alternativa valiosa frente ao esgotamento relativo das fontes tradicionais de empréstimos.

A “onipresença” do setor público chinês permaneceu em alguma medida inalterada, sendo retratada na predominância das empresas estatais (SOE) no campo dos investimentos e dos projetos de infraestrutura, cujo desempenho ao longo da última década se mostrou ascendente. Neste campo, a Argentina, recém-ingressante na BRI, constitui o principal mercado, com obras previstas e em andamento para a construção de ferrovias, gasodutos, parques solares e eólicos, hidrelétricas, bem como uma de usina nuclear.

Apesar de não ser possível mensurar quantitativamente os impactos da chegada da BRI, é possível sugerir que novos projetos de infraestrutura sob o signo da iniciativa se desenvolvam nos próximos anos, por conta da “lógica de complementaridade” entre China e ALC (Strauss, 2012), na qual o país oriental pode preencher as históricas vulnerabilidades regionais de financiamento e assistência técnica para a execução de projetos de infraestrutura (Oviedo, 2018; Pautasso *et al.*, 2020).

Nesse contexto, a BRI “desembarca” na ALC, gerando debates sobre os seus desdobramentos e impactos. Por meio da análise de casos, foi possível reforçar a concepção de que a iniciativa é flexível e adaptável às circunstâncias, admitindo diferentes formas de relações políticas e econômicas e distintos níveis de engajamento (Santoro, 2019).

A ausência de rigidez no escopo da iniciativa também permitiu uma “reconfiguração” em meio à pandemia, com a introdução da “diplomacia de vacinas” e a promoção do que vagamente é conhecido como “Rota da Seda Digital” (Koop, 2020). No geral, foi possível “desconstruir” a BRI e seu avanço heterogêneo na ALC, possibilitando avaliar as oportunidades e os desafios que se apresentam aos países da região, em um exercício que se contempla sob uma perspectiva de “geoeconomia híbrida” (Rodrigues, 2021).

No caso dos países andinos, constataram-se similaridades e diferenças, com todos os países da sub-região aderindo ao marco da iniciativa, exceto a Colômbia, país que nutre fortes laços econômicos e de segurança com os Estados Unidos. Para os demais países, a atração de recursos para projetos de infraestrutura aparece como fator em comum, embora existam nuances particulares.

O Peru, por exemplo, enseja incrementar a sua integração nos mercados globais e elevar sua posição competitiva por meio da construção de infraestrutura portuária. O Chile, por sua vez, objetiva se situar como plataforma para que empresas chinesas alcancem toda a região, visando

sobretudo à atração de investimentos em tecnologia, inovação e comunicações. Já os interesses bolivianos incluem sinergias em campos como mineração, siderurgia e telecomunicações.

Os casos equatoriano e venezuelano trazem em comum a questão da dívida. Ambos os países veem na BRI uma forma de reforçar os laços com a China, alcançar reestruturações dos empréstimos contratados ao longo da última década e obter condições vantajosas em termos de futuros projetos de investimento e financiamento.

Os casos do Brasil, da Argentina e do México apresentam peculiaridades, visto que são países com maior peso regional e nível mais elevado de diversificação de suas economias. Dessa forma, a percepção de benefícios tangíveis e adicionais da iniciativa, somado ao cálculo de seus efeitos sobre as relações com a potência norte-americana, em grande medida determinaram o comportamento dessas nações até o momento.

Em relação à Argentina, o seu ingresso reflete a percepção de que os benefícios superam os possíveis riscos. Entre outros propósitos, a parceria sino-argentina sob o marco da BRI visa melhorar as conexões logísticas, promover uma transição energética híbrida, desenvolver programas de cooperação tecnológica e assegurar a estabilidade cambial e financeira, além de ampliar e diversificar as exportações.

Brasil e México, por sua vez, não identificaram, até o momento, vantagens adicionais de uma possível entrada na iniciativa chinesa, visto que suas economias não limitam a expansão dos fluxos de comércio, tampouco as oportunidades de investimento e cooperação. Os receios em relação à reação dos Estados Unidos igualmente contribuíram para maior hesitação. Vale ressaltar que, no caso brasileiro, a entrada da Argentina e uma possível troca de governo potencialmente trazem novas perspectivas sobre a temática.

Pode ser ainda prematuro avaliar os impactos decorrentes da BRI na ALC, embora seja possível identificar oportunidades e desafios atrelados à iniciativa. Neste sentido, entende-se que os casos aqui analisados cumprem papel importante ao elucidar as necessidades, os dilemas e as percepções de custo-benefício dos países da ALC em relação à “nova roupagem”, simbolizada pela BRI, no marco das relações sino-latino americanas.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, A. E.; FOLLY, M.; SANTORO, M. **What railway deals taught Chinese and Brazilians in the Amazon**. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, Aug. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3Vfm4qq>>.

AIIB – ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK. **AIIB's debut financing in Latin America helps ease Ecuador firms' liquidity access**. Beijing: AIIB, Dec. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/35m190f>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

ALEX, G. Venezuela, revolving door for Chinese interests in Latin America (Part I). **Fundación Andrés Bello**, 20 Nov. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/34ni4yW>>. Acesso em: 30 jan. 2021.

AOYAMA, R. One belt, one road: China's new global strategy. **Journal of Contemporary East Asia Studies**, v. 5, n. 2, p. 3-22, 2016.

ARGENTINE cargo rail network witnesses great improvements with China's help. **China Daily**, 18 Jan. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3sutU2B>>. Acesso em: 8 mar. 2022.

ARMAS, M.; PONS, C. Exclusive: Venezuela wins grace period on China oil-for-loan deals, sources say. **Reuters**, 12 ago. 2020. Disponível em: <<https://reut.rs/3ATPDVL>>. Acesso em: 22 jan. 2022.

BAIJIE, A. President: promote cooperation with Bolivia. **China Daily**, 29 Jan. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3rYDBGo>>. Acesso em: 30 jan. 2022.

BÁRCENA, M. Why Mexico's relationship with China is so complicated. **Americas Quarterly**, 28 Sept. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3rO4wWw>>. Acesso em: 12 fev. 2022.

BARRIOS, R. China's Belt and Road lands in Latin America. **China Dialogue**, 11 July 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3AshGep>>. Acesso em: 17 jan. 2022.

BARROS, P. *et al.* **Integração econômica bilateral Argentina-Brasil**: reconstruindo pontes. Brasília: Ipea, mar. 2021. (Nota Técnica Dinte, n. 44).

BAUMANN, R. *et al.* **Research for investment cooperation between Brazil and China**. Brasília: Ipea, Apr. 2021. (Technical Note Dinte, n. 8).

BECARD, D. O que esperar das relações Brasil-China? **Revista Sociologia Política**, Curitiba, v. 19, p. 31-44, nov. 2011.

BERNAL-MEZA, R.; ZANABRIA, J. M. A goat's cycle: the relations between Argentina and the People's Republic of China during the Kirchner and Macri administrations (2003-2018). *In*: BERNAL-MEZA,

R.; XING, L. **China-Latin America relations in the 21st century**. Cham: Palgrave MacMillan, 2020. p. 111-145.

CAI, K. The one belt one road and the asian infrastructure investment bank: Beijing's new strategy of geoeconomics and geopolitics. **Journal of Contemporary China**, v. 27, n. 114, p. 831-847, July 2018.

CARIELLO, T. (Org.). **Investimentos chineses no Brasil: histórico, tendências e desafios globais (2007-2020)**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China, 2021.

CASTILLO, C. China y Venezuela: cooperación económica y otras alianzas bilaterales durante la era Chávez. **Revista Tempo do Mundo**, Brasília, n. 24, p. 404-434, 2020.

CASTRO, D. Ecuador. **The people's map of global China**, 31 Mar. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3SBLYTV>>. Acesso em: 14 jan. 2022.

CAVALLO, E.; POWELL, A.; SEREBRISKY, T. (Org.). **De estruturas a serviços: o caminho para uma melhor infraestrutura na América Latina e no Caribe**. Washington: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2020.

CELAC – COMUNIDADE DE ESTADOS LATINO-AMERICANOS E CARIBENHOS. **Special declaration of Santiago of the II Ministerial Meeting of the Celac-China Forum on the Belt and Road Initiative**. Santiago: Celac, jan. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3jJxod>>. Acesso em: 2 fev. 2022.

_____. **China-Celac joint action plan for cooperation in key areas (2022-2024)**. Santiago: Celac, dec. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3KGodqx>>. Acesso em: 20 jan. 2022.

CEPAL – COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. **Explorando nuevos espacios de cooperación entre América Latina y el Caribe y China**. Santiago: Naciones Unidas, 2018. 100 p.

_____. **La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe**. Santiago: Naciones Unidas, 2021.

CHATURVEDI, S. Development cooperation: contours, evolution and scope. *In*: CHATURVEDI, S.; FUES, T.; SIDIROPOULOS, E. (Ed.). **Development cooperation and emerging powers: new partners or old patterns?** Nova York: Zed Books, 2012. p. 13-36.

CHAUVET, P. *et al.* **China: current and potential role in infrastructure investment in Latin America**. Santiago: Eclac, 2020. (International Trade Series, n. 144).

CHEDIEK, J. O papel do Brasil na Cooperação Sul-Sul: um estudo analítico e histórico. *In*: Almino, J.; LIMA, S. E. M. (Org.). **30 anos da ABC**: visões da cooperação técnica internacional brasileira. Brasília: Funag, 2017. p. 41-74.

CHEN, M. Beyond donation: China's policy banks and the reshaping of development finance. **Studies in Comparative International Development**, v. 55, n. 4, p. 436-459, Dec. 2020.

CHENG, C. Official development finance with Chinese characteristics: development cooperation between China and Africa. *In*: FREEMAN, C. (Ed.). **Handbook on China and developing countries**. Cheltenham: Edward Elgar, 2015. p. 193-225.

CHIAPE, S. Presidente da Colômbia vai à China para fugir da dependência do petróleo. **Diálogo Chino**, 12 ago. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3uPYJSm>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

CHILE busca más inversiones chinas, quiere ser plataforma para "toda América Latina": Piñera. **Reuters**, 25 Apr. 2019. Disponível em: <<https://reut.rs/3bqYKEEn>>. Acesso em: 17 fev. 2022.

CHILE. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Protocolo de modificación del tratado de libre comercio y del acuerdo complementario sobre comercio de servicios entre el gobierno de la República de Chile y el gobierno de la República Popular China**. Santiago: MRE, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3ruxAkk>>. Acesso em: 16 fev. 2022.

CHILE y China establecen una asociación estratégica integral. **Gob.cl**, Santiago, 22 nov. 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/3fD4DgB>>. Acesso em: 20 fev. 2022.

CHIN, G.; GALLAGHER, K. Coordinated credit spaces: the globalization of Chinese development finance. **Development and Change**, v. 50, n. 1, p. 245-274, Jan. 2019.

CHINA. **China's foreign aid**. Beijing: Information Office of the State Council, 2014. Disponível em: <<http://bit.ly/3gpLbIf>>.

CHINA-BOLIVIA cooperation: various agreements signed including MOU on Belt & Road Initiative. **CGTN**, 6 Sept. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3oeGQZg>>. Acesso em: 26 fev. 2022.

COHEN, L.; PARRAGA, M. Exclusive: Venezuela resumes direct oil shipments to China despite U.S. sanctions. **Reuters**, 26 Nov. 2019. Disponível em: <<https://reut.rs/3y3mrLx>>. 24 fev. 2022.

COLLYNS, D. Hidrovía Amazónica respaldada por China inmersa en información turbia. **Diálogo Chino**, 13 sept. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3qVQqSm>>. Acesso em: 23 jan. 2022.

COTA, I. México ahuyenta la inversión extranjera excepto la de China. **El País**, 26 abr. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3HJz80Q>>. Acesso em: 8 mar. 2022.

CRITTENDEN, M. *et al.* China's BRI in Latin America: case study – hydropower in Bolivia. **National Geospatial-Intelligence Agency**, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3oNjg6f>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

CUSTÓDIO, L. M. Peru's new Chancay mega-port shakes a village to its core. **Diálogo Chino**, 20 May 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3tRMjbV>>. Acesso em: 15 jan. 2022.

DALTO, V. Crise afeta adesão da Argentina à Iniciativa do Cinturão e da Rota. **Diálogo Chino**, 12 ago. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3HRI5FB>>. Acesso em: 15 jan. 2022.

DEVONSHIRE-ELLIS, C. South American Belt And Road projects foreign investors should be looking at. **Silk Road Briefing**, 10 Nov. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3ug8Tvg>>. Acesso em: 28 jan. 2022.

DFC and Ecuador sign framework agreement to support development, private sector investment. **DFC.gov**, Washington, 14 Jan. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3FXTOR1>>. Acesso em: 23 fev. 2022.

DIALÓGO CHINO; ARMANDO.INFO; CLIP – CENTRO LATINO-AMERICANO DE JORNALISMO INVESTIGATIVO. Venezuela e China, uma valsa sem ritmo. **Diálogo Chino**, 15 fev. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3Hacmii>>. Acesso em: 23 fev. 2022.

DINATALE, M. Anticipo: los 17 proyectos que pidió Argentina para que financie China. **Cronista**, 27 dic. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3oyq2N5>>. Acesso em: 19 fev. 2022.

DUBE, R. Ecuador's new leader needs help from U.S., but China will stay close. **The Wall Street Journal**, 12 abr. 2021. Disponível em: <<https://on.wsj.com/3rMNB5p>>. Acesso em: 16 jan. 2022.

EL PRESIDENTE encabezó la firma de cuatro acuerdos con China por USD 4.695 millones para la reactivación de líneas ferroviarias. **Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto**, Buenos Aires, 12 dic. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3mec9IW>>. Acesso em: 5 dez. 2021.

ELLIS, E. New directions in the deepening Chinese-Argentine engagement. **Global Americans**, 11 Feb. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3rMXwZS>>. Acesso em: 8 fev. 2022.

ELLIS, E. R.; LAZARUS, L. China's new year ambitions for Latin America and the Caribbean. **The Diplomat**, 12 Jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/33Ec0Cl>>. Acesso em: 18 jan. 2022.

EMPRESAS chinas e argentinas estreitam cooperação ferroviária com quatro novos acordos. **Xinhua**, 12 dez. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3GNnHEo>>. Acesso em: 5 dez. 2021.

ESPINOSA, M. Los lazos comerciales entre Perú y China se fortalecen a pesar de la crisis política. **Diálogo Chino**, 28 dic. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3E4V4ob>>. Acesso em: 21 jan. 2022.

ESTATAL china SPIC adquiere firma mexicana de energía renovable Zuma Energía. **Reuters**, 19 nov. 2020. Disponível em: <<https://reut.rs/34JXObc>>. Acesso em: 27 fev. 2022.

FERROVIA bioceânica através da Bolívia precisa do Brasil, mas Bolsonaro mira o Chile, diz ministro peruano. **Reuters**, 23 jan. 2020. Disponível em: <<https://reut.rs/3rg00im>>. Acesso em: 20 fev. 2022.

FLINT, C.; ZHU, C. The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: the belt and road initiative. **Geoforum**, v. 99, p. 95-101, Feb. 2019.

GALLAGHER, K.; MYERS, M. **China-Latin America Finance Database**. Washington: Inter-American Dialogue, 2021.

GÁRZON, P. La Ruta de la Seda aterriza en el Canal de Panamá. **Diálogo Chino**, 5 dez. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3qW3LtW>>. Acesso em: 14 jan. 2022.

GARZÓN, P.; CASTRO, D. China-Ecuador relations and the development of the hydro sector: a look at the Coca Codo Sinclair and Sopladora Hydroelectric Projects. *In*: PETERS, E. D.; ARMONY, A.; CUI, S. (Ed.). **Building development for a new era**: China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean. Ciudad de México: RED-ALC-China, 2018. p. 24-57.

GEORGIEVA, K. **IMF executive board approves 27-month US\$6.5 billion extended fund facility for Ecuador**. Washington: IMF, Sept. 2020. (Press Release, n. 20/302). Disponível em: <<https://bit.ly/3gaUjgp>>. Acesso em: 23 jan. 2022.

GUEVARA, C. China's support for the Maduro regime: enduring or fleeting? **Atlantic Council**, Washington, 13 Jan. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3IO8Avo>>. Acesso em: 3 fev. 2022.

GUTIÉRREZ, A. Huawei abre su segundo centro de datos en México. **Expansión**, 26 oct. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3uJDkKI>>. Acesso em: 4 mar. 2022.

GUZMÁN, L. State Grid aumenta presença no Chile com compra da CGE. **Diálogo Chino**, 1 fev. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3IvL2LV>>. Acesso em: 24 jan. 2022.

HERNÁNDEZ, P. El tren maya del nuevo presidente mexicano incita a la oposición. **Diálogo Chino**, 15 jan. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/34MsbO2>>. Acesso em: 6 mar. 2022.

INDEC – INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. **Argentine foreign trade statistics**. Buenos Aires: Indec, fev. 2022. (Informes Técnicos, v. 6, n. 17). Disponível em: <<https://bit.ly/34Vu3UG>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

INICIA construcción del primer complejo siderúrgico en Mutún. **El Deber**, 29 ene. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3Hg7AAb>>. Acesso em: 27 fev. 2022.

INVERSIONES chinas en minería suman casi US\$ 15 mil millones en los últimos 11 años. **Gob.pe**, Lima, 8 set. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3nVurcn>>. Acesso em: 19 fev. 2022.

JÁUREGUI, J. **How Argentina pushed Chinese Investors to help revitalize its energy grid**. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 2021.

JEMIO, M. T. Em momento de transição política, Bolívia repensa como industrializar seu lítio. **Diálogo Chino**, 19 maio 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3g8WQHT>>. Acesso em: 28 jan. 2022.

JENKINS, R. China's Belt and Road Initiative in Latin America: what has changed? **Journal of Current Chinese Affairs**, v. 51, n. 1, p. 13-39, Dec. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3Spx4Rc>>.

KAPLAN, S.; PENFOLD, M. **China-Venezuela economic relations: hedging Venezuelan bets with Chinese characteristics**. Wilson Center, Feb. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3u8Ozvu>>. Acesso em: 5 fev. 2022.

KOOP, F. Coronavírus reestrutura iniciativa cinturão e rota na América Latina. **Diálogo Chino**, 30 jul. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3HmctHN>>. Acesso em: 30 jan. 2022.

_____. Argentina joins China's Belt and Road Initiative. **Diálogo Chino**, 8 Feb. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3oKe0Qv>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

LARA, T. G. Con nuevo gobierno, Argentina reactiva las represas en la Patagonia. **Diálogo Chino**, 25 fev. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3HS1eXI>>. Acesso em: 10 fev. 2022.

LAS obras que China impulsará en Ecuador. **América Economía**, 8 abr. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3OEcAl8>>. Acesso em: 22 fev. 2022. Xinhua

LAUFER, R. El proyecto chino "La Franja y la Ruta" y América Latina: ¿otro Norte para el Sur? **Revista Interdisciplinaria de Estudios Sociales**, Buenos Aires, n. 20, p. 9-52, dic. 2020.

LEÓN, R. Conflicto social en Las Bambas: un corredor sin salida. **El Comercio**, 11 dic. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3tZ8VGQ>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

LIANG, W. Pulling the region into its orbit? China's economic statecraft in Latin America. **Journal of Chinese Political Science**, v. 24, n. 3, p. 433-449, Jan. 2019.

LIÉVANO, A. ¿Cómo avanza la Franja y la Ruta en la región andina? **Diálogo Chino**, 18 jun. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3fRclhM>>. Acesso em: 20 jan. 2022.

_____. Chinese rail, roads and buses arrive in Colombia. **China Dialogue**, 8 Jan. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/363amuE>>. Acesso em: 10 fev. 2022.

LOZANO, G. Ecuador's China-backed hydropower revolution. **Diálogo Chino**, 25 July 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3EUnH5a>>. Acesso em: 20 nov. 2021.

MAIA, B. Fundo Brasil-China não financiou nenhum projeto em seis anos. **Diálogo Chino**, 18 fev. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/34CQT3a>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

MARCELO Ebrard: México y China ampliarán su asociación estratégica. **DW**, 2 Jan. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3gM2UpO>>. Acesso em: 11 mar. 2022.

MAYA, J. Mexico's trade relationship with China in the context of the United States-China trade war. **Journal of Current Chinese Affairs**, v. 51, n. 1, p. 83-107, Oct. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3LQbwKU>>.

MEJÍA, L. Colombia, Washington's "closest ally," looks to Beijing. **Americas Quarterly**, 27 Oct. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3HROiKS>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

MELLO E SOUZA, A. de (Org.). **Repensando a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2014.

METRO em Bogotá: ¡Por fin! consorcio chino inicia las obras. **Semana**, Bogotá, 17 ago. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3JsB3Hy>>. Acesso em: 2 mar. 2022.

MEXICO leans on China after Biden rules out vaccines sharing in short term. **Reuters**, 9 mar. 2021. Disponível em: <<https://reut.rs/3uNezwV>>. Acesso em: 6 mar. 2022.

MILANI, C. R. S. Aprendendo com a história: críticas à experiência da Cooperação Norte-Sul e atuais desafios à Cooperação Sul-Sul. **Cadernos CRH**, v. 25, n. 65, p. 211-231, maio-ago. 2012.

MILANI, C. R. S.; CARVALHO, T. O. Cooperação Sul-Sul e política externa: Brasil e China no continente africano. **Estudos Internacionais**, v. 1, n. 1, p. 11-35, jan.-jun. 2013.

MORENO, J.; TELIAS, D.; URDINEZ, F. Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America. **Asian Education and Development Studies**, v. 10, n. 3, p. 337-347, 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3rcx3Ef>>.

MYERS, M. China's transport infrastructure investment in LAC: five things to know. **Inter-American Dialogue**, 13 Nov. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3GinN6z>> Acesso em: 30 jan. 2022.

_____. **China-Latin America commercial loans tracker**. Washington: Inter-American Dialogue, 2021.

MYERS, M.; RAY, R. **Shifting gears**: Chinese finance in LAC, 2020. Boston: Inter-American Dialogue, Feb. 2021. (China-Latin America Report). Disponível em: <<https://bit.ly/3mMxSSE>>. Acesso em: 28 jan. 2022.

NDRC – NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION; MFA – MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS; MOFCOM – MINISTRY OF COMMERCE. **Visions and actions on jointly building the Silk Road Economic Belt and 21st century maritime silk road**. Beijing: NDRC, Mar. 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/3xKE56l>>. Acesso em: 19 maio 2022.

NIU, H. A new era of China-Latin America relations. In: SERBIN, A.; MARTÍNEZ, L.; RAMANZINI JUNIOR, H. (Coord.). **América latina y el Caribe y el nuevo sistema internacional**: miradas desde el Sur. Buenos Aires: Cries, 2015. p. 39-51. (Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Caribe, n. 11).

OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **Official development assistance**: definition and coverage. Paris: OECD, 2020. Disponível em: <<http://bit.ly/3Xq6PwQ>>. Acesso em: 9 mar. 2022.

OLIVEIRA, G.; MYERS, M. The tenuous co-production of China's Belt and Road Initiative in Brazil and Latin America. **Journal of Contemporary China**, v. 30, n. 129, p. 481-499, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3y01MrX>>.

OVIEDO, E. D. América Latina: ¿extensión natural de la Ruta de la Seda? **Comercio Exterior**, n. 15, p. 16-19, jul.-sept. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/346SLRL>>. Acesso em: 20 jan. 2022.

PALMA, J. China and the US offer competing visions for Ecuador's debt. **Diálogo Chino**, 23 Aug. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3fTS9la>>. Acesso em: 12 jan. 2022.

PATRICK, I.; PADILHA, L. China's stakes in Venezuela are too high to be ignored. **Journal of International Affairs**, 14 Feb. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3AEqhuJ>>. Acesso em: 17 fev. 2022.

PAUTASSO, D. *et al.* A Iniciativa do Cinturão e da Rota e os dilemas da América Latina. **Revista Tempo do Mundo**, Brasília, n. 24, p. 77-106, dez. 2020.

PETERS, E. D. La nueva relación triangular entre Estados Unidos, China y América Latina – el caso de México. **Heinrich Böll Stiftung**, 10 ene. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3sG4zmv>>. Acesso em: 7 fev. 2022.

PIÑA, C. E. Chinese financing in Venezuela (2000-2018). In: PETERS, E. D. (Ed.). **China's financing in Latin America and the Caribbean**. Distrito Federal: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019. p. 337-371.

TEXTO para DISCUSSÃO

PIRES, F.; PINHEIRO, V. Gigante chinesa compra Concremat por R\$ 350 milhões. **Valor Econômico**, São Paulo, 25 nov. 2016. Disponível em: <<https://glo.bo/3JmJ2pt>>. Acesso em: 6 mar. 2022.

POSSA, J. Brasil tem maior participação no Banco dos BRICS desde 2020. **Poder 360**, 1 fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3rJeloN>>. Acesso em: 10 mar. 2022.

PRAZERES, T.; BOHL, D.; ZHANG, P. (Ed.). **China-LAC trade: four scenarios in 2035**. Washington: Atlantic Council, 2021.

RAMOS, D. Bolivia picks Chinese partner for \$2.3 billion lithium projects. **Reuters**, La Paz, 6 Feb. 2019. Disponível em: <<https://reut.rs/3L0dtDO>>. Acesso em: 2 mar. 2022

RED ALC-CHINA – RED ACADÉMICA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE SOBRE CHINA. **Chinese OFDI in LAC: transactions (2000-2020)**. Ciudad de México: RED ALC-China, 2021a. Disponível em: <<https://bit.ly/3pS1cro>>.

_____. **Database of monitor of Chinese infrastructure in Latin America and the Caribbean 2021**. Ciudad de México: RED ALC-China, 2021b. Disponível em: <<https://bit.ly/3pS1cro>>.

RODRIGUES, B. Geoeconomia híbrida da China na América do Sul. **Carta Internacional**, v. 16, n. 1, p. 1-24, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3BE931j>>.

ROSA, B.; ANTUNES, C. Embaixador dos EUA alerta que se Brasil permitir chinesa Huawei no 5G enfrentará consequências. **O Globo**, Rio de Janeiro, 29 jul. 2020. Disponível em: <<https://glo.bo/3rE9yow>>. Acesso em: 7 mar. 2022.

ROSITO, T. (Org.). **Bases para uma estratégia de longo prazo do Brasil para a China**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China, 2020.

SALGADO, D. C. Chinese financing in Latin America and the Caribbean: Unpacking Chinese financing in Ecuador. *In*: PETERS, E. D. (Ed.). **China's financing in Latin America and the Caribbean**. Distrito Federal: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019. p. 295-320.

SANTORO, M. (Org.). **Cinturões e rotas: o programa de investimentos globais da China e as oportunidades para o Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China, 2019.

SE firmó el contrato para la construcción de la Central Nuclear Atucha III. **Argentina.gov.ar**, Buenos Aires, 1 fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3HIRm2D>>. Acesso em: 24 fev. 2022.

SOUSA, A.; DALDEGAN, W. A China e os Acordos de Swap Cambial com Argentina, Brasil, Chile e Suriname. **Revista Tempo do Mundo**, Brasília, n. 24, p. 251-281, dez. 2020.

STANLEY, L. Argentina's infrastructure gap and financial needs: the role of China. *In*: PETERS, E. D.; ARMONY, A. C.; CUI, S. (Ed.). **Building development for a new era**: China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean. Ciudad de México: Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China, 2018. p. 77-101.

STRANGE, A. M. *et al.* Tracking underreported financial flows: China's development finance and the aid-conflict nexus revisited. **The Journal of Conflict Resolution**, v. 61, n. 5, p. 935-963, 2017.

STRAUSS, J. Framing and claiming: contemporary globalization and going out in china's rhetoric towards Latin America. **The China Quarterly**, v. 209, p. 134-156, Mar. 2012. Disponível em: <<https://bit.ly/3Rm3fzp>>.

SWEIGART, E.; COHEN, G. Latin America's evolving relationships with China. **America's Quarterly**, 19 Oct. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3KVxsmT>>. Acesso em: 22 fev. 2022.

TIEZZI, S. China's space diplomacy. **The Diplomat**, 24 Dec. 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/3IQ21sq>>. Acesso em: 29 jan. 2022.

TORRADO, S. Iván Duque propõe aumentar impostos para cobrir rombo fiscal criado pela pandemia na Colômbia. **El País**, Bogotá, 16 abr. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/34JzA0N>> Acesso em: 2 mar. 2022.

TORRICO, G. Peru y el megapuerto de Chancay: la Franja y la Ruta empieza por el mar. **RedCaem**, 15 mayo 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3RmvVIK>>. Acesso em: 17 jan. 2022.

UNGARETTI, C. R.; HAFFNER, J. A. Os investimentos externos chineses no setor de cobre peruano: implicações e desafios ao desenvolvimento (2007-2019). **Revista de Estudos Sociais**, v. 20, p. 89-130, dic. 2020.

URREGO-SANDOVAL, C. Nuevos horizontes para la inversión china en Colombia. **Diálogo Chino**, 1 sept. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3HQCa3w>>. Acesso em: 11 fev. 2022.

VILLAGRÁN, J.; PIZARRO, C. Inversión china alista 17 nuevos proyectos en Chile. **La Tercera**, 20 nov. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3nTLqMt>>. Acesso em: 22 jan. 2022.

XU, J.; CAREY, R. **China's international development finance**. Past, present and future. Helsinki: UNU-WIDER, Sept. 2015. (WIDER Working Paper, n. 2015/130).

YE, M. Fragmentation and mobilization: domestic politics of the Belt and Road in China. **Journal of Contemporary China**, v. 28, n. 119, p. 696-711, Feb. 2019.

ZHANG, D. **Chinese concessional loans**. Canberra: Australian National University, 2018. (In Brief, n. 2018/29). Disponível em: <<https://bit.ly/3dNDRVy>>. Acesso em: 13 mar. 2022.

ZHANG, P. Belt and road in latin America: a regional game changer? **Atlantic Council**, Washington, 8 Oct. 2019.

YAZHONG, H. Avanzamos juntos para un nuevo capítulo China-Bolivia. **La Razón**, La Paz, 12 jul. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3GdwFKr>>. Acesso em: 26 fev. 2022.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

BARROS, J. A Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina. **Pienseamento Proprio**, n. 53, p. 202-240, 2021.

GÓMEZ, A. Los abusos y el daño ambiental de las inversiones chinas en Bolivia. **Asociación Ambiente y Sociedad**, 6 nov. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3IPOCSU>>. Acesso em: 27 jan. 2022.

LAS – LATINOAMERICA SUSTENTABLE. Mirador mining project. **The People's Map of Global China**, 3 Nov. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/344lO8g>>. Acesso em: 19 fev. 2022.

LI, X. (Ed.). **Mapping China's 'One Belt One Road' initiative**. Cham: Palgrave Macmillan Cham, 2019.

PIÑERA inaugura fibra óptica austral; participó Huawei. **Diario Financiero**, 28 mayo 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3tUisja>>. Acesso em: 18 fev. 2022.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

EDITORIAL

Coordenação

Aeromilson Trajano de Mesquita

Assistentes da Coordenação

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elias de Souza

Supervisão

Camilla de Miranda Mariath Gomes

Everson da Silva Moura

Revisão

Alice Souza Lopes

Amanda Ramos Marques

Ana Clara Escórcio Xavier

Barbara de Castro

Clícia Silveira Rodrigues

Olavo Mesquita de Carvalho

Regina Marta de Aguiar

Reginaldo da Silva Domingos

Brena Rolim Peixoto da Silva (estagiária)

Nayane Santos Rodrigues (estagiária)

Editoração

Anderson Silva Reis

Cristiano Ferreira de Araújo

Danielle de Oliveira Ayres

Danilo Leite de Macedo Tavares

Leonardo Hideki Higa

Capa

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Projeto Gráfico

Aline Cristine Torres da Silva Martins

The manuscripts in languages other than Portuguese published herein have not been proofread.

Ipea – Brasília

Setor de Edifícios Públicos Sul 702/902, Bloco C

Centro Empresarial Brasília 50, Torre B

CEP: 70390-025, Asa Sul, Brasília-DF

Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.



ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

MINISTÉRIO DA
ECONOMIA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL