



**Trabalho de Conclusão de Curso
Curso de Relações Internacionais**

**TCC em Formato de Artigo Científico Conforme Definido Pelo Regulamento de TCC
Projeto Pedagógico de Curso do Curso de Relações Internacionais em Cumprimento das
DCNs do Curso de Relações Internacionais (MEC/CNE)**

Título do Trabalho: A Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina

Nome do(a) Estudante: José Vitor Honório Monteiro de Barros

Nome do(a) Orientador(a): Carolina Silva Pedroso

Ano de Depósito: 2020

RESUMO

Essa pesquisa busca analisar a Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina, com foco na inserção da China na região à luz dessa iniciativa. Para tal, primeiramente a iniciativa em si e a política externa chinesa serão contextualizadas, e dado isso, será percorrido como ela tem se apresentado na região latino-americana, com a análise de casos, projetos, obras acadêmicas e documentos relacionados. Essa pesquisa tem a hipótese de que a Iniciativa Cinturão e Rota traz uma atualização importante para as relações entre China e América Latina, revitalizando antigos projetos, investimentos e, também, trazendo novos mecanismos de cooperação. Foi utilizado um método de abordagem hipotético-dedutivo e uma investigação qualitativa para análise dos dados a serem coletados, começando por uma investigação documental e bibliográfica para descrever a Iniciativa na região, e partindo para uma análise mais ampla de suas implicações e ramificações para os atores envolvidos.

PALAVRAS-CHAVE

Iniciativa Cinturão e Rota; China; América Latina; Política Externa; Cooperação;
Desenvolvimento; Infraestrutura

1 INTRODUÇÃO

Essa pesquisa busca analisar a inserção chinesa na América Latina Contemporânea por

meio da Iniciativa Cinturão e Rota. Sendo assim, será estudada a forma como ocorre a política externa chinesa na região, por meio dessa Iniciativa, e como os países latino-americanos têm interagido com tal projeto.

A China começou a incorporar a América Latina nessa Iniciativa somente em meados de 2017. Entretanto, é válido destacar que o escopo da Iniciativa é abrangente e pode acabar inserindo projetos anteriores, de maneira retroativa, dentro de seu guarda-chuva. Em alguns casos da América Latina, em especial, a Iniciativa apenas insere uma mesma estrutura discursiva para políticas e ações que já ocorriam ou vinham ocorrendo.

O que se busca responder com esse estudo é como a Iniciativa Cinturão e Rota tem se projetado na América Latina, quais as suas implicações para as relações da região com a China e os desafios que ela enfrenta para sua efetivação e avanço nos países latino-americanos. A partir desses objetivos, temos a hipótese de uma revitalização das relações chinesas com a região, trazendo uma estrutura discursiva coesa que estabiliza as expectativas para tais relações.

Primeiramente, haverá uma contextualização da política externa chinesa contemporânea, principalmente no âmbito da sua atuação na América Latina e da gênese e evolução da Iniciativa Cinturão e Rota. Com isso, será possível discorrer sobre como a Iniciativa tem se projetado na região de forma geral e específica, ao analisar casos e projetos que estão relacionados a essa temática. Ao final, o intuito é ter claro quais os desafios, perspectivas, significados e decorrências que norteiam o envolvimento da região com a iniciativa chinesa.

O estudo da política externa chinesa contemporânea se faz necessário para entender a atualidade da América Latina. Durante o século XXI, observou-se um grande crescimento econômico chinês, o que a coloca atualmente como a segunda maior economia mundial (WORLD BANK, 2020). A sua projeção global acompanhou esse crescimento, e passou a se expandir também em diversas esferas e regiões, inclusive na América Latina. Atualmente, a China já é a principal parceira comercial dos principais países da região, como Brasil (GOVERNO DO BRASIL, 2019), Colômbia, Chile, Peru, Paraguai e Venezuela (EQUIPE COMEX DO BRASIL, 2019). Na esfera política, a ascensão chinesa na região não é diferente, há diversos fóruns e iniciativas multilaterais que surgiram unindo a China com esses países, como os BRICS e o Fórum China-CELAC, assim como a entrada na Organização dos Estados Americanos (OEA) como membro-observador e no Banco Interamericano de Desenvolvimento como financiador. Dessa maneira, a China tem sido um ator relevante e participativo na América Latina, o que justifica um estudo mais aprofundado

sobre a sua inserção chinesa na região. Muitos acadêmicos já estão estudando a Iniciativa Cinturão e Rota, porém a interação entre essa iniciativa e a América Latina ainda é um tema muito pouco abordado, e o presente projeto busca explorar essa temática.

O principal objetivo do presente estudo é analisar como tem sido a projeção chinesa na América Latina a partir da Iniciativa Cinturão e Rota. Para tal, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

1. Apresentar uma contextualização da Política Externa Chinesa contemporânea, com um enfoque nas atualizações ocorridas após a posse de Xi Jinping em 2013, elucidando conceitos importantes que norteiam a visão internacional do país, e como tem sido sua atuação recente na América Latina;
2. Descrever a Iniciativa Cinturão e Rota, explicando sua gênese e como esta evoluiu e se expandiu no decorrer dos anos, adquirindo o atual escopo massivo, multifacetado e global;
3. A partir dessa contextualização, elucidar como tal iniciativa tem se apresentado na América Latina de maneira geral específica, analisando alguns projetos abarcados pela iniciativa;
4. Após a análise, identificar possíveis implicações, vantagens (ou desvantagens), dificuldades e perspectivas da Iniciativa na região.

Esta é uma pesquisa teórica sobre a Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina, suas possíveis implicações para a região e que tem o objetivo de descrever como esse fenômeno está se desenvolvendo nessa área geográfica.

Para tal, será utilizado um método de abordagem hipotético-dedutivo e uma investigação qualitativa para análise dos dados coletados, que incluem documentos, artigos acadêmicos, jornalísticos, entre outros.

A estrutura está em formato monográfico: primeiramente será contextualizado e descrito o que é a Iniciativa Cinturão e Rota, depois será explicado como ela é aplicada na América Latina, de forma geral e específica, trazendo uma visão geral de alguns projetos da Iniciativa para exemplificar. Finalmente, tudo isso será analisado, buscando evidenciar perspectivas, dificuldades, possíveis vantagens, desvantagens e decorrências dessa iniciativa chinesa na região latino-americana.

Para essa primeira parte descritiva, foi realizada uma investigação documental da Iniciativa Cinturão e Rota e dos governos envolvidos nos projetos dela, e também uma investigação bibliográfica para solidificar essa descrição.

Posteriormente, na segunda parte da pesquisa, que tem um enfoque analítico maior, foi

feita, primordialmente, uma investigação bibliográfica para sustentar a análise, trazendo perspectivas de diferentes analistas sobre possíveis desafios, vantagens e implicações do objeto de estudo, bem como alguns conceitos que serão úteis para a análise.

2 A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA NA AMÉRICA LATINA

Para obter uma compreensão mais clara sobre a Iniciativa Cinturão e Rota, em primeiro lugar é necessária uma breve contextualização da política externa chinesa na era contemporânea. Com isso, será possível identificar características e conceitos marcantes e constantes da projeção internacional chinesa e como elas se integram diretamente na Iniciativa. Posteriormente, será apresentada a Iniciativa Cinturão e Rota, sua gênese e como ela veio a se tornar parte integral da política externa da China.

2.1 A Política Externa Chinesa na era contemporânea

No Livro Branco sobre o Desenvolvimento Pacífico Chinês de 2011, a China coloca a paz mundial como grande objetivo do seu próprio desenvolvimento. Para tal, busca se utilizar de inovação, abertura, cooperação e benefício mútuo com as outras nações. Além do grande foco na paz e cooperação, esse desenvolvimento também busca ser científico e independente. Todos esses conceitos voltam a se repetir e basicamente norteiam o documento que registra o posicionamento chinês, que ao final conclui que o Desenvolvimento Pacífico Chinês traz um modelo fora do tradicional, um modelo de potência em ascensão que não busca ser hegemônica e nem expansão militar contra as outras nações (CHINA, 2011).

É possível notar que a política externa chinesa tem um grande elemento de linearidade ao se considerar as últimas décadas, e mesmo com as mudanças no sistema internacional ela foi capaz de manter uma estratégia contínua que evolui e se adapta sem perder sua essência. Pecequillo e Carmo (2014) conseguem demonstrar isso com clareza ao falarem sobre os “Cinco Princípios da Coexistência Pacífica” que foram formulados pelo primeiro-ministro chinês Zhou Enlai na década de 1950. Os princípios são:

- Respeito mútuo e preservação da soberania e da integridade nacional;
- A não-agressão;
- A não intervenção em outras nações,
- A reciprocidade e a igualdade
- E a coexistência pacífica entre os Estados independente de suas motivações

ideológicas ou sistemas políticos.

Pode-se notar grande similaridade entre esses pontos e que são muito complementares entre si, visto que da ideia de respeito mútuo pela soberania e reciprocidade nas relações entre as nações é possível presumir que não haja agressão, nem intervenção, mas sim uma coexistência pacífica entre os países. Tais princípios têm sua gênese no contexto de um sistema internacional bipolar e conflituoso e, também, no surgimento de identidades como Terceiro Mundo e o Sul Global. A China se encontrava em uma posição mais vulnerável na época dessa formulação, porém mesmo com o seu crescimento e ascensão, continua trazendo esses princípios como parte de sua tradição, apenas atualizando seus métodos conforme foi garantindo maior destaque econômico e político, principalmente após as reformas promovidas pela gestão de Deng Xiaoping (1977/1999) (PECEQUILO; CARMO, 2014). Por exemplo, ao determinar sua política estrangeira independente, que busca perseguir o Desenvolvimento Pacífico, os Cinco Princípios são definidos como base da promoção chinesa de relações amigáveis e cooperativas com todas nações, e mais uma vez é destacado um posicionamento de não intervenção e respeito das soberanias, mesmo quase 60 anos depois (CHINA, 2011).

O destaque na preservação da soberania no caso chinês é especialmente relevante ao considerar que este foi um país que passou por processos históricos de intervenção externa que ameaçaram sua integridade nacional. Adentrando o século XXI como uma potência global, a política externa chinesa foi atualizada tendo os princípios ainda em sua essência, como foi mencionado. Dessa forma a China buscava uma projeção mais assertiva na primeira década deste século, e começou a colocar no seu discurso a busca de um mundo multipolar e um novo multilateralismo nas relações internacionais (PECEQUILO; CARMO, 2014). O elemento da linearidade estratégica novamente se faz claro aqui, pois essa continuidade e evolução se faz possível pela renovação das gerações de líderes do Partido Comunista da China (PCC), que permitiu que um plano estratégico nacional de longo prazo fosse estabelecido e seguido, chegando no chamado Desenvolvimento Pacífico.

A paz começa a ser o principal elemento da política externa chinesa, de forma coerente com sua tradição, e também é colocado como condição para a prosperidade do modelo chinês. Bijian (2004 apud PECEQUILO; CARMO, 2014) demonstra que a coerência desse discurso da paz pode ser observada ao considerar como a China se inseriu na globalização econômica, mas sem depender necessariamente dela para se autogerir, pois mesmo ela se insere de uma maneira aberta, cooperativa e mutuamente benéfica, mas detendo de muitos recursos e um grande território nacional, consegue lidar com seus desafios internos a partir de si própria. Sendo assim, a ascensão chinesa se difere de outras ascensões do

passado que se utilizaram de conflito e disputas militares ou ideológicas, pois traz um modelo que o meio de atingir seu sucesso e prosperidade é dependente da paz e relações de cooperação, da qual outras nações podem fazer parte e se beneficiar.

Já sob o governo do atual presidente chinês Xi Jinping, conforme Livro Branco sobre a Estratégia Militar (CHINA, 2015), o país mais uma vez reiterou sua jornada de Desenvolvimento Pacífico, prosperidade mútua e cooperação, citando a ideia de que os países fazem parte de uma comunidade de destino comum. Aqui também é apresentada uma posição mais incisiva de oposição ao hegemonismo e políticas de poder.

De fato, desde que Xi assumiu o poder em 2013, o discurso chinês tem sido mais incisivo, aliado à uma estratégia mais assertiva também, o que pode se explicar devido à posição global que a China atingiu na segunda década deste século, se tornando a segunda maior economia mundial. Um termo que tem sido constante nos discursos de Xi é o “Sonho Chinês”, que se trata de um rejuvenescimento da nação, com destaque no povo e no indivíduo, mas que também está relacionado diretamente com a política externa chinesa (MOHANTY, 2013).

Para Li e Poh (2017), esse aumento na intensidade de posições mais assertivas pode ser percebido inicialmente em como Xi se coloca em relação à esfera militar chinesa, dando apoio ao fortalecimento do poderio militar para garantir a preservação da soberania e dos interesses nacionais do país, ao mesmo tempo em que busca deixar claro como a projeção chinesa se diferencia da projeção ocidental. Além disso, a China tem sido mais ativa em instituições e agrupamentos multilaterais — como a ONU, G20 e os BRICS — e participado de um número considerável de operações de paz em países como Mali e Sudão do Sul, demonstrando um papel relevante na reconstrução do Afeganistão. De forma geral, o país tem buscado um engajamento maior com a governança global, o que reflete um empenho para participar mais ativamente na formulação de regras e normas internacionais.

Como foi mencionado anteriormente, a China vem almejando um mundo multipolar nos últimos anos, e tomando seus princípios de igualdade e benefício mútuo como base, isso se traduz em uma governança global mais igualitária e multilateral. Entretanto, essa jornada tem encontrado seus obstáculos e a ordem vigente tem resistido a essas mudanças, principalmente por meio do país que hoje tem posição central nesse *status quo*, que é os Estados Unidos da América (EUA). Levando esse cenário em consideração, é possível perceber mais um elemento da maior assertividade chinesa trazida por Xi, uma vez que seu governo tem se mostrado mais impaciente com a resistência dos EUA em atualizar a ordem internacional, de uma maneira que tenha mais equidade e seja condizente com os novos atores

e potências que hoje se apresentam.

Li e Poh (2017) demonstram que o meio que a China utilizou para buscar superar esses obstáculos foi protagonizando iniciativas próprias. O governo chinês criou o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) e tem papel importante na criação do banco dos BRICS, abrindo novas janelas de oportunidade para a economia global. No âmbito da segurança, lidera uma proposta de uma nova estrutura de cooperação asiática. Já na esfera política, novas redes globais de parcerias são formadas, principalmente com as regiões a seguir: África, América Latina, Caribe, Europa Central e Leste Europeu. Finalmente, os autores também citam a própria Iniciativa Cinturão e Rota — que será explicada em mais detalhes a seguir — como uma ferramenta chave desse posicionamento mais assertivo trazido por Xi.

Apesar disso, eles argumentam que essa fase da política externa chinesa não representa uma mudança drástica e um posicionamento assertivo e forte em sua totalidade, uma vez que essa projeção enfrenta diversos desafios domésticos e externos. A esfera doméstica apresenta desafios demográficos e até econômicos, enquanto na esfera externa cabe à China expandir suas capacidades e experiências para tomar maior responsabilidade internacional e poder atingir seus objetivos diplomáticos, principalmente garantindo uma posição mais estável na região Ásia-Pacífico. Assim sendo, Li e Poh (2017) classificam esse momento da política externa do país como uma “fase transitória” e que provavelmente deve se manter dessa forma no médio-prazo.

De qualquer modo, o último Livro Branco sobre a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento Chinês (CHINA, 2021a) demonstra uma continuidade da comunidade de destino comum não só na retórica, mas também substancialmente, uma vez que o crescimento da ajuda externa chinesa se mostra crescente em um momento no qual muitos países estão cortando esses tipos de custos devido ao impacto da crise sanitária mundial. Outro fator de destaque é o autorreconhecimento como um dos principais países do cenário global e a responsabilidade que isso carrega, reafirmando seu papel como membro permanente do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Além disso, a Cooperação Sul-Sul aparece como uma prioridade dentro desse espectro das relações que a China coloca como peça-chave para um maior desenvolvimento internacional com benefício mútuo.

Também é possível notar a relevância que a Iniciativa Cinturão e Rota atingiu na política externa chinesa, dado que há uma seção específica para apontar como a China a utiliza como um catalisador da cooperação internacional.

Considerando os aspectos discutidos sobre o contexto da diplomacia e projeção

chinesa, suas tradições, elementos, adaptações e sua face atualizada na era contemporânea, podemos analisar a seguir do que se trata a Iniciativa Cinturão e Rota, e como — em linhas gerais — ela se insere na atuação global da China.

2.2 A Iniciativa Cinturão e Rota

Após assumir o cargo de maior liderança do governo da China, Xi Jinping buscou já em 2013 estabelecer uma extensa conexão econômica na Eurásia, chamado de “Cinturão Econômico da Rota da Seda”. Também buscou uma conexão similar, mas de forma marítima, a chamada “Rota da Seda Marítima do Século XXI”. Essas duas iniciativas foram unificadas posteriormente com o nome “Um Cinturão, Uma Rota” (em inglês: “*One Belt, One Road*”, ou OBOR). A última mudança, a que traz o nome atual do projeto chinês, se deu em Março de 2015, com uma publicação oficial do governo que formalizou o projeto como parte chave da política externa chinesa sob o nome de “Iniciativa Cinturão e Rota”, do inglês: “*Belt and Road Initiative*”, ou apenas BRI (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

Abdenur e Muggah (2017, np) afirmam que “A iniciativa Cinturão e Rota [...] teria como inspiração a histórica Rota da Seda, que interligava Oriente e Ocidente e contribuiu para o desenvolvimento de civilizações complexas em diversas partes da Eurásia”. Essa alusão histórica à Antiga Rota da Seda busca trazer o “Espírito da Rota da Seda” como um símbolo da Iniciativa que representasse a paz, cooperação, abertura e benefício mútuo princípios já tradicionais da diplomacia chinesa, como o próprio documento que formalizou a BRI aponta:

Há mais de dois milênios, o diligente e corajoso povo da Eurásia explorou e abriu várias rotas de comércio e intercâmbios culturais que ligavam as principais civilizações da Ásia, Europa e África, chamadas coletivamente de Rota da Seda pelas gerações posteriores. Por milhares de anos, o Espírito da Rota da Seda - "paz e cooperação, abertura e inclusão, aprendizado mútuo e benefício mútuo" - foi passado de geração em geração, promoveu o progresso da civilização humana e contribuiu grandemente para a prosperidade e o desenvolvimento dos países ao longo da Rota da Seda. Simbolizando a comunicação e a cooperação entre o Oriente e o Ocidente, o Espírito da Rota da Seda é um patrimônio histórico e cultural compartilhado por todos os países do mundo.

No século 21, uma nova era marcada pelo tema da paz, desenvolvimento, cooperação e benefício mútuo, é muito importante para nós continuarmos com o Espírito da Rota da Seda diante da fraca recuperação da economia global, e situações internacionais e regionais complexas (CHINA, 2015, np, tradução nossa).

Além disso, a China colocou a BRI como uma Iniciativa aberta para cooperação com todos países e Organizações Internacionais e Regionais que queiram se engajar, com respeito aos modelos de desenvolvimento e as diferenças das outras nações envolvidas, buscando uma conexão harmoniosa. Também reitera que ela seguirá de acordo com as normas internacionais

e tendo como objetivo o benefício mútuo, almejando utilizar o potencial específico de cada ator ali envolvido (CHINA, 2015).

Para definir a maneira e os pilares da cooperação que se dará pela BRI, são colocadas cinco áreas chave que são as prioridades de cooperação da Iniciativa:

[São propostas] cinco áreas principais de cooperação: (1) diálogo de políticas, que visa a criação de um mecanismo intergovernamental para esses diálogos; (2) conectividade com o objetivo de desenvolver uma rede de infraestrutura para conectar as sub-regiões da Ásia, Europa e África (observe que a ALC não é mencionada); (3) comércio livre para eliminar as barreiras comerciais e de investimento e criar zonas de livre comércio entre os países; (4) apoio por meio da cooperação financeira e da promoção da estabilidade dos sistemas asiáticos monetários, de investimento e de crédito e (5) intercâmbio entre pessoas como uma medida cooperativa amigável (HUANG, 2016 apud MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020, np, tradução nossa).

Para atingir tais prioridades políticas, comerciais, financeiras, interpessoais e de conectividade, são definidos alguns mecanismos bilaterais e multilaterais que serão utilizados. No campo bilateral, é incentivada a criação de planos de desenvolvimento em conjunto e também desenvolvimento de projetos pilotos para abastecer as relações entre as nações envolvidas. Já no campo multilateral, há um enfoque na utilização de mecanismos e plataformas já existentes, como a Organização para Cooperação de Xangai (OCX), a Área de Livre Comércio entre a Associação de Nações do Sudeste Asiático e a China (ALCAC), a Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC), o Fórum de Cooperação China-Estados Árabes (CASCF), bem como fóruns internacionais relacionados, entre outras plataformas que a China faz parte pela Eurásia (CHINA, 2015). Dessa maneira, fica claro que a China pretende trazer a BRI como pauta em diversos debates e diálogos, na esperança de atrair mais membros, estabelecer projetos em conjunto e outras parcerias.

A BRI seguiu se institucionalizando cada vez mais, entrando no 13º plano quinquenal da China, integrando-se na Constituição do PCC e com a realização do primeiro Fórum do Cinturão e Rota para Cooperação Internacional em 2017 (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020). O segundo Fórum do Cinturão e Rota para Cooperação Internacional seguiu com essa trajetória e foi realizado em 2019.

Em termos de escopo e grandeza, Shahriar (2019) destaca como a Iniciativa Cinturão e Rota foi declarada como “projeto do século” e o plano chinês de investir um trilhão de dólares para o desenvolvimento de infraestrutura nos países da BRI. Já Abdenur e Muggah (2017, np) demonstram como a iniciativa percorre por “cerca de setenta países na Ásia, na África e na Europa, englobando [...] um terço do PIB mundial e 65% da população do planeta. Estima-se que um quarto de todos os bens e serviços do mundo passariam pelo Obor”. No âmbito comercial e financeiro, Kotz (2018, p. 103) ressalta que “o volume de comércio da China com

os países que integram a BRI cresceu em uma média anual de 19% na última década” e que no primeiro ano da Iniciativa “os [...] países da BRI representaram 25% do volume total de comércio do país (em um valor de US\$ 1.04 trilhões).” De acordo com Xi Jinping (2017 apud KOTZ, 2018, p. 103), no período entre 2014-2016 “o comércio entre a China e os países que compõem a Belt and Road excedeu o montante de US\$ 3 trilhões”.

Atualmente, a Iniciativa Cinturão e Rota tem 140 países membros (GREEN BELT AND ROAD INITIATIVE CENTER, 2021), tendo evoluído substancialmente principalmente na América Latina, Caribe, África e Europa.

Em 2019, quando a BRI completava 6 anos de existência, a China fez um balanço dos progressos, contribuições e perspectivas até aquele momento (CHINA, 2019). Os progressos foram detalhados conforme as cinco áreas chave definidas como pilares de cooperação da Iniciativa, mas também com a inclusão de uma sexta área, a da cooperação industrial, mostrando uma evolução na abrangência da BRI.

Desses progressos e contribuições se destaca a inclusão da BRI em documentos de diversas organizações internacionais, o avanço significativo nos projetos de infraestrutura, a contínua evolução do comércio entre os membros da Iniciativa (passando o valor de US \$6 trilhões no período 2013-2018), a maior integração financeira com o AIIB e o Fundo da Rota da Seda, variadas iniciativas humanitárias, cooperação para transferência de tecnologias, a criação de diversas alianças, ligas, exposições, eventos e redes no âmbito do intercâmbio cultural, bolsas de estudo e isenções ou facilitação de visto da China para os membros, e o registro de mais de US \$90 bilhões em investimento direto nos membros da BRI por parte do governo chinês (CHINA, 2019).

Mais uma vez também é afirmado que há uma estrutura de governança global desatualizada, e que a China (2019) busca trazer uma solução alternativa para problemas do sistema internacional que não foram apropriadamente endereçados, como segurança e desenvolvimento. Se reafirma que a China não pretende impor seu modelo de desenvolvimento e nem sua ideologia nesse processo.

Outro fator relevante no documento é a menção aos primórdios da Rota da Seda Digital e da Roda da Seda da Saúde, que vieram a ser essenciais durante a pandemia de COVID-19.

Finalmente, são estabelecidas as perspectivas para o futuro da Iniciativa Cinturão e Rota, que almeja trazer uma “rota de paz, prosperidade, abertura, desenvolvimento sustentável, inovação, civilizações conectadas e governos sem corrupção” (CHINA, 2019, tradução nossa).

No que tange a projetos de infraestrutura, já é possível checar alguns resultados que demonstram o grande potencial que a Iniciativa Cinturão e Rota tem e o que ela pode oferecer a seus membros e parceiros.

Como parte da ideia de criar uma “Nova Ponte Terrestre da Eurásia”, uma ferrovia que conecta a cidade chinesa de Yiwu com Londres foi criada, com uma rota que excede 12.000km e vem funcionando desde 2017 (BBC, 2017). Outro destaque é a Ponte Temburong, o maior projeto de infraestrutura na história do pequeno país asiático de Brunei, e a maior ponte do Sudeste Asiático. Se trata de uma mega ponte que atravessa o mar, tem cerca de 30km de extensão e desde 2020 está em atividade, facilitando o transporte no país (PARAMESWARAN, 2020). Outro projeto que vale mencionar é a ferrovia de alta velocidade Jakarta-Bandung, principalmente por mostrar um elemento cooperativo de transferência de tecnologia, uma vez que é a primeira ferrovia estrangeira a receber a tecnologia padrão chinesa de ferrovias de alta velocidade. Os trens da ferrovia poderão chegar à velocidade de até 350 km/h realizando o trajeto que conecta a capital da Indonésia até a cidade de Bandung (BELT & ROAD NEWS, 2019a). Mesmo com o impacto da pandemia de COVID-19, o projeto continuou e está 64% completo, com expectativas de que seja inaugurado no segundo semestre de 2021 (GCR STAFF, 2020).

Moreno, Telias e Urdinez (2020) apontam que as interpretações acadêmicas sobre a BRI são variadas. Alguns analistas colocam que a Iniciativa possui outros objetivos além dos oficiais, como internacionalizar a moeda chinesa, servir como um contraponto para a tentativa dos EUA de conter a relação dos países emergentes com a China e também uma posição mais favorável para desafios geopolíticos e de segurança na Eurásia. Por outro lado, eles mencionam que outros já veem a Iniciativa como “intangível e difusa”, criticando que falta clareza para definir o que se encaixa dentro da BRI ou não.

Entretanto, essa característica “difusa” mencionada pode muito bem ser proposital em certo nível, uma vez que a China quer manter a Iniciativa aberta para participação e não quer necessariamente se prender em normas e procedimentos formais para determinar seus membros, projetos e sub iniciativas, pois assim é possível se adaptar às necessidades dos atores em cada situação, e também estimula a participação, dado que não há condições políticas específicas a serem seguidas pelas nações que quiserem aderir, respeitando o princípio de não-intervenção. As nações ocidentais a princípio podem encarar isso com estranheza, visto que o modelo ocidental de cooperação, ao se considerar plataformas como FMI e Banco Mundial, geralmente traz certas condições e requisitos, porém que em muitos momentos podem servir como obstáculos ou até mesmo um fardo caso as nações participantes

não consigam atendê-los. De qualquer maneira, a China tem se movimentado para responder essas críticas e outras, buscando trazer mais transparência para a BRI. As perspectivas de analistas e acadêmicos sobre a Iniciativa serão abordadas com mais detalhes na Seção 3 desta pesquisa.

Como colocado anteriormente, no Livro Branco sobre a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento Chinês (2021) há um espaço específico que define a BRI como um motor da cooperação internacional chinesa. São detalhadas as iniciativas que o governo chinês tem feito com os membros da BRI de acordo com as cinco áreas principais de cooperação da BRI, como sessões de treinamento em temas de infraestrutura, comércio e indústria, parques industriais criados em conjunto, rodovias, ferrovias e portos. No campo financeiro, foi criada uma plataforma para dar apoio aos países membros aprimorarem seus sistemas financeiros e macroeconômicos. Já no campo de laços interpessoais, a China assistiu diversos países membros na criação de hospitais e sistemas de fornecimento de água potável.

Considerando os fatores mencionados até aqui e a descrição realizada da Iniciativa Cinturão e Rota, é possível notar como esta tem importância fundamental para a política externa chinesa, sendo atualmente um pilar essencial da diplomacia da China. Além disso, percebe-se que os princípios norteadores de tal diplomacia estão presentes não só nos documentos e discursos que formam a BRI, mas também podem ser verificados na prática, como evidenciado por suas contribuições e progresso.

2.2.1 A Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina

Com o objetivo de descrever como a Iniciativa Cinturão e Rota tem se estabelecido na América Latina, nessa seção primeiro será realizada uma breve apresentação da projeção chinesa nessa região, assim como feito anteriormente, porém dessa vez não apenas para contextualizar, mas também para evidenciar caminhos que podem ser apropriados pela Iniciativa (ou que já foram), desde que a temática seja coerente e esteja seguindo os princípios estabelecidos pela BRI, uma vez que a dinâmica da Cinturão e Rota oferece essa possibilidade. Posteriormente, será discorrido o envolvimento da América Latina na BRI em linhas gerais, definindo quais nações latino-americanas são membros e como tem ocorrido essa interação. Logo após, projetos específicos e alguns dados serão abordados para obter uma ótica mais substancial da relação entre América Latina e BRI.

2.2.1.1 A projeção chinesa na América Latina

A relação entre a China e a América Latina foi retomada na década de 1970, e desde então, foi crescendo, atingindo uma intensificação na década de 1990, com o fim da Guerra Fria e o advento da Globalização. A partir dessa década, foram estabelecidas parcerias de cooperação com muitos países da região, inclusive com a criação de Áreas de Livre Comércio com o Chile, e, posteriormente, com o Peru. Nessa mesma época, as exportações da região para a China e as importações de produtos chineses na América Latina também cresceram exponencialmente. Essa aproximação do país asiático permitiu que a Cooperação Sul-Sul entrasse no debate das relações América Latina-China (PEDROZO, 2016).

Pedrozo (2016) aponta que em 2008 foi criado o primeiro Policy Paper da China para a América Latina e Caribe, um documento que sintetizava os interesses chineses ali e convidava para uma cooperação mais estruturada. Por exemplo, foi proposta a participação da China em blocos da região, maior cooperação em comércio, infraestrutura, ciência, tecnologia, educação, saúde, agricultura, entre muitas outras áreas políticas, econômicas, sociais e culturais.

O autor destaca a importância da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (CELAC) na dinâmica dessa relação, sendo a primeira plataforma que permite um diálogo entre esses países latino-americanos sem a participação dos EUA. Em 2015, no 1º Fórum China-CELAC, a China anunciou a criação de um fundo de US \$35 bilhões para financiar projetos de infraestrutura na região. Outro ponto relevante é que a América Latina foi a região que mais recebeu ajuda chinesa no período 2001-2011, principalmente no campo de recursos naturais.

Ainda referente à intensificação da projeção chinesa na América Latina a partir da década de 1990, Pecequillo e Carmo (2014) apontam como essa dinâmica se manteve em crescimento com a onda rosa na América Latina, que seria a ascensão de diversos governos de esquerda ao final da década de 1990 e começo dos anos 2000, o que possibilitou que a agenda da Cooperação Sul-Sul ganhasse mais relevância na região latino-americana. Nesse sentido, foram definidos também os interesses chineses na América Latina: busca de *commodities* para abastecer sua imensa capacidade industrial, novos mercados consumidores para seus produtos industrializados e intensificar a *One China Policy* (já que alguns países ainda reconheciam Taiwan). Outro fator relevante é o modelo chinês de Cooperação Sul-Sul ofertado aos países latino-americanos: além da possibilidade de livre comércio, houve o acesso a investimentos, financiamentos e perdão de dívidas.

Entretanto, esse avanço chinês na região trouxe desafios para o Brasil, principal país

da região. Isso porque acarretou um elemento de competição política e econômica, já que o Brasil ocupava um posto estratégico sendo a maior e mais rica nação da região. Além disso, há efeitos diretos sobre o país no sentido de dependência, uma vez que a China se torna a principal parceira econômica do Brasil, desbancando os EUA (PECEQUILO; CARMO, 2014).

Ao final de seu estudo, Pecequilo e Carmo (2014, p. 63) mencionam o surgimento de hipóteses sobre um possível Consenso de Beijing, porém logo aponta a contradição de tal ideia, isso porque a “[...] imposição de uma regra política, ou mesmo de atribuição de responsabilidade ao Estado chinês em escala global poderia chocar-se com o conceito de ascensão pacífica e de cooperação Sul-Sul igualitária”, o que demonstra também coerência com o princípio da diplomacia tradicional chinesa de não intervenção.

Seguindo com a história recente da relação sino-latino-americana, especialmente no âmbito da CELAC, Javier Vadell (2018) realizou uma análise do 1º Fórum China-CELAC de 2015 e do *Policy Paper* da China para a América Latina de 2016. Referente ao 1º Fórum China-CELAC, o autor o destacou como o marco inicial da institucionalização do sistema de cooperação chinesa com a região, no qual a China defende trazer um padrão de Cooperação Sul-Sul. Entretanto, essa tentativa de institucionalização das relações pelo Fórum não deve ser compreendida como um fenômeno isolado, pois há de ser considerado o novo papel protagonista da China no sistema internacional.

Este Fórum segue os tradicionais princípios chineses, que por sua vez são bastante similares aos princípios da Cooperação Sul-Sul. Nele, foi criado o Plano de Cooperação China-CELAC 2015-2019 com participação voluntária e respeito às políticas nacionais e acordos já estabelecidos anteriormente, buscando fortalecer esses laços e trazer novos horizontes para o desenvolvimento na região latino-americana, conforme aponta Vadell (2018). Nesse contexto, são destacados quatro pontos de consenso entre a China e as nações da CELAC, que tratam de buscar maior multilateralismo, democratização da ONU, combater a crise climática e se empenhar por uma paz duradoura.

As reuniões do Fórum são realizadas trienalmente, o que estabelece uma periodicidade para assegurar uma continuidade do aprofundamento das relações da China com a região, que cada vez mais vem se fazendo de maneira multilateral ao ter esse Fórum como uma importante ferramenta dessa cooperação.

No tocante ao segundo *Policy Paper* chinês, Vadell (2018) demonstra que o Fórum China-CELAC antecipou muitos quesitos deste documento. A partir desse *Policy Paper*, a China relaciona seu objetivo de Cooperação Sul-Sul na região latino-americana com sua

busca por um mundo multipolar, democrático e no qual os países emergentes tenham maior participação, convidando as nações da América Latina e do Caribe a fazer parte desse processo em um esforço conjunto por mudanças no sistema internacional. Aqui também é estabelecido um compromisso chinês em fomentar a Cooperação Sul-Sul com a região, dessa vez com foco no comércio, buscando uma reforma das estruturas de governanças para se obter um sistema econômico aberto e com plataformas multilaterais de comércio consolidadas.

A proposta de Cooperação Sul-Sul chinesa para a América Latina se baseia em uma estrutura de cooperação “1+3+6”: um plano, três motores e seis campos de ação. O plano se refere ao Plano de Cooperação China-CELAC 2015-2019; os três motores tratam do comércio, do investimento e da cooperação financeira; e os seis campos de ação são: energia e recursos naturais, agricultura, manufatura, inovação científica e tecnológica, e tecnologia da informação (TI). De forma complementar a essa estrutura, há o modelo “3x3” que visa realizar a interação de três elementos, que seriam os governos, as sociedades e as empresas chinesas e latino-americanas em três aspectos: logística, energia e TI (VADELL, 2018).

Ao final de seu estudo, Vadell (2018) aponta diversos destaques do papel atual da China na região latino-americana. Os chineses são os principais parceiros econômicos dos principais países da região, com quem estabeleceram alguns tratados de livre-comércio, e os financiamentos, investimentos e assistência chinesa têm sido constantes e apresentam um crescimento acelerado. Dessa forma, o autor defende que as relações estratégicas entre China e América Latina devem continuar se aprofundando nos moldes dessa Cooperação Sul-Sul proposta, e que a Iniciativa Cinturão e Rota pode trazer um ampliação dessa dinâmica.

Ainda no que se refere ao Plano de Cooperação China-CELAC 2015-2019, Dussel-Peters (2019) discorre sobre os diversos instrumentos de cooperação que o plano oferece nas esferas da política, cultura, educação e economia, além de melhorias em empresas, instituições financeiras, infraestrutura, indústria, ciência, tecnologia e aeronáutica. No campo industrial, por exemplo, ele destaca a menção da construção conjunta de parques industriais de alta tecnologia, acompanhados por diversos fóruns e fundos para concretizar essa e outras propostas. Além disso, ele destaca a importância que o 2º Fórum China-CELAC de 2018 teve ao dar continuidade à essa agenda, renovando os instrumentos mencionados acima e trazendo novos também.

Já no âmbito socioeconômico das relações da China com a América Latina, os chineses se destacam em vários aspectos. No período 2000-2018, o investimento estrangeiro direto (IED) na América Latina advindo da China foi de US \$122 bilhões, gerou 324.096 empregos na região, tendo um maior destaque na segunda década desse período, porém foi

caindo em 2017 e 2018 devido às mudanças e à regulação na China e ao cenário macroeconômico de países como Argentina, Brasil e Venezuela. O campo de financiamento também se destaca, atingindo um valor de US \$140 bilhões no período 2005-2018, sofrendo queda parecida entre 2017 e 2018. Já no que se refere aos projetos de infraestrutura, que vem a se relacionar diretamente com a BRI, a China definiu 69 projetos na América Latina, totalizando mais de US \$56 bilhões e gerando mais de 214.000 empregos na região (DUSSEL-PETERS, 2019).

Especificamente na esfera do comércio, a China se tornou o segundo maior parceiro comercial dos países latino-americanos desde 2013, e a América Latina é a segunda maior parceira comercial da China desde 2012, ficando atrás apenas dos EUA e superando países como Japão e Coreia do Sul. Em 2017, 9,9% das exportações da região foram para os chineses e 18,5% das importações vieram do país asiático. Esse aumento das importações teve os EUA como principal perdedor, pois a fatia deles caiu de cerca de 50% em 1999 para 33,3% em 2017. Entretanto, o déficit comercial da região com a China vem aumentando e bens de médio e alto valor agregado têm sido boa parte das importações vindo da China, enquanto tem sido apenas uma pequena fatia das exportações para os chineses (DUSSEL-PETERS, 2019).

Para esquematizar as relações sino-latino-americanas, Pires (2019) traz seis variáveis importantes para a análise. Primeiro, a proatividade chinesa na busca de intensificar sua presença na região, como já foi abordado aqui sobre os *Policy Papers*, os fóruns China-CELAC, o Plano de Cooperação 2015-2019 e a estrutura de cooperação 1+3+6. Segundo, é importante considerar a reação dos EUA a esses avanços chineses, dado que tradicionalmente foi o parceiro principal da região por muito tempo, e que já vem esboçando críticas a esses avanços, sob a alegação de que a China pode prejudicar as indústrias latino-americanas e também estar praticando um imperialismo.

A terceira variável se trata do quadro institucional das nações latino-americanas, que possui elites locais engessadas e tradicionais, que visam manter contato preferencial com EUA e União Europeia (UE), além de terem um sistema político instável e frágil, o que acarreta em mudanças constantes nas estratégias nacionais. A falta de agilidade também é perceptível, havendo conflitos de interesse, excessiva burocracia e uma estrutura de regulação desorganizada, ocasionando em atrasos de projetos na região. Em quarto lugar, há o elemento da dificultosa integração regional da América Latina, especialmente mais em perigo com a recente crise da UNASUL e o “refluxo” no Mercosul (PIRES, 2019).

O quinto aspecto se refere ao posicionamento da diplomacia brasileira em relação à China, pois apesar de avançar substancialmente nas iniciativas bilaterais com os chineses, não

demonstra muito interesse nas articulações regionais da América Latina com a China. O sexto e último fator se refere à "Quarta Revolução Industrial", uma vez que a China tem se tornado uma potência no desenvolvimento dessas tecnologias e as nações latinoamericanas por sua vez carecem nesse aspecto, podendo haver potencial para interação que venha a trazer uma nova onda de desenvolvimento para a região (PIRES, 2019).

A partir do histórico e da descrição da projeção chinesa na América Latina, e também do delineamento das variáveis que podem afetar o futuro dessas relações sino-latino-americanas, pode-se elucidar como a Iniciativa Cinturão e Rota se insere e traz novos horizontes para essa dinâmica.

2.3 Uma visão geral da Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina

Desde os primeiros anos da Iniciativa Cinturão e Rota, alguns líderes e diplomatas de países da América Latina — como Bolívia, Peru, Equador, Chile e Argentina — já demonstravam interesse no programa chinês, citando como poderia ser importante para o desenvolvimento da região, ressaltando benefícios da Iniciativa e expressando suas esperanças de que essa inclusão fosse feita (MYERS, 2018).

A BRI se posicionava como uma plataforma aberta para participação desde seus primórdios e provou isso ao atender a esses chamados, inicialmente ao declarar em 2017 a América Latina como uma “extensão natural” da Iniciativa Cinturão e Rota (MYERS, 2018). O convite formal foi, de fato, enviado em 2018 no 2º Fórum China-CELAC pelo Ministro Exterior da China Wang Yi, destacando o convite à Iniciativa como uma proposta de cooperação para expandir a conectividade sino-latino-americana e integrar mercados, indústria e tecnologias de forma aberta, recíproca e independente. A CELAC como um grupo, no entanto, apenas “acolheu com interesse” o convite chinês (PIRES, 2019). De qualquer maneira esses marcos abriram as portas para que as nações latino-americanas iniciassem efetivamente sua participação na BRI.

Como mencionado anteriormente, acordos bilaterais e multilaterais já existentes são alguns dos mecanismos da BRI, e no caso da América Latina são especialmente importantes. Isso porque além da China iniciar novos projetos nas nações que vierem a formalizar sua adesão na BRI, acordos que já existiam entre a China e os países da região podem entrar nesse guarda-chuva da Iniciativa, sendo revitalizados e ganhando uma estrutura discursiva para sustentá-los.

Conforme aponta Osterloh (2019), atualmente 19 países da América Latina e do

Caribe assinaram memorandos de entendimento (MOU) com a China, documentos que formalizam sua adesão à Iniciativa Cinturão e Rota. O Panamá foi o primeiro país a assinar em 2017, e desde então, países pivotaes da região como Chile, Uruguai, Peru, Venezuela, Bolívia e Equador continuaram esse processo (vide tabela 1 e figura 1). Aqui se destaca que a maior parte dos países assinaram tal documento em 2018, ano em que foi realizado o 2º Fórum China-CELAC, que como argumentado anteriormente, foi o convite formal para a América Latina participar da Iniciativa Cinturão e Rota e serviu como um marco que impulsionou nações para aderirem individualmente, uma vez que coletivamente como CELAC ainda não foi possível.

Tabela 1 - América Latina e Caribe: países que firmaram um MOU da Iniciativa Cinturão e Rota

País	Data
Panamá	17/11/2017
Trindade e Tobago	14/05/2018
Suriname	05/2018
Antígua e Barbuda	05/06/2018
Dominica	13/06/2018
Bolívia	19/06/2018
Guiana	27/07/2018
Uruguai	20/08/2018
Costa Rica	03/09/2018
Venezuela	14/09/2018
Granada	19/09/2018
El Salvador	01/11/2018
Chile	02/11/2018
República Dominicana	02/11/2018
Cuba	08/11/2018
Equador	12/12/2018
Barbados	21/02/2019
Jamaica	11/04/2019
Peru	27/04/2019

Fonte: OSTERLOH, 2019, p. 13, tradução nossa.

As quatro maiores economias da região — Brasil, México, Argentina e Colômbia — ainda não assinaram formalmente o memorando de entendimento com a China. Os quatro países juntos representam 70% do PIB da região (KOOP, 2020) e a inclusão deles na BRI certamente está no radar da diplomacia chinesa. Apesar de não estarem incluídos

formalmente, os países mantêm relações econômicas próximas com a China e tem seus próprios acordos bilaterais, alguns também incluindo projetos de infraestrutura que viriam a receber o guarda-chuva da BRI caso viessem a assinar o MOU. De qualquer maneira, esse cenário da inclusão formal dessas nações pode vir a mudar, uma vez que aproximações recentes têm sido notadas. Essas aproximações específicas serão abordadas com mais detalhes na próxima subseção deste estudo.

Figura 1 - Mapa de países latino-americanos que participam formalmente da Iniciativa Cinturão e Rota



Fonte: SANTA GADEA, 2020, p. 154.

Referente aos memorandos de entendimento da BRI, a assinatura do documento é mais simbólica do que vinculativa, uma vez que não se trata de um tratado mandatário com normas e procedimentos rígidos e hierarquizados (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020). De certa forma, isso demonstra a coerência da Iniciativa com seus princípios de não intervenção e sua intenção de ser democrática e aberta, buscando cooperação sem ingerência

externa sobre seus parceiros.

Diante desse dilema sobre o MOU, Moreno, Telias e Urdinez (2020) defendem que é importante definir individualmente o nível de envolvimento de cada nação latino-americana com a Iniciativa Cinturão e Rota para poder realizar uma análise adequada da relação da região com o programa chinês. Sendo assim, sugerem três variáveis iniciais para analisar esse engajamento: data de assinatura do MOU, participação nos fóruns oficiais e grau de participação no AIIB (vide tabela 2).

Tabela 2 - América Latina: engajamento dos países com a BRI

País	Data de assinatura do MOU	Participação oficial em fóruns (representantes executivos e ministros)*	Membro prospectivo do AIIB
Chile	06/11/2018	Presidente (2017 e 2019)	Sim
Bolívia	03/09/2018	Ministro das Relações Exteriores (2019)	Sim
Uruguai	20/08/2018	Ministro das Relações Exteriores (2019)	Sim**
Peru	28/04/2019	Ministro de Comércio Exterior (2019)	Sim
Venezuela	14/09/2018	Ministro da Economia (2019)	Sim
Equador	12/12/2018	—	Sim**
Costa Rica	03/09/2018	Ministro da Economia (2019) e Ministro da Agricultura (2019)	—
Cuba	08/11/2018	Vice-presidente (2019)	—
Panamá	17/11/2017	Ministro do Comércio (2019)	—
Guiana	27/07/2018	Ministro de Finanças (2019)	—
Argentina	—	Presidente (2017) e Ministro das Relações Exteriores (2019)	Sim
El Salvador	01/11/2018	—	—
Suriname	—	—	—
Brasil	—	—	Sim**
Colômbia	—	—	—
México	—	—	—

Notas: *Os dados foram limitados a esses cargos específicos devido às informações sobre a presença de outros oficiais (por exemplo, embaixadores) que não puderam ser coletados. **Brasil, Equador e Uruguai são os únicos países da ALC que são membros do AIIB.

Fonte: MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020, np, tradução nossa.

Os variados níveis de engajamento das nações latino-americanas com a BRI podem ser explicados pelo nível de dependência econômica de cada uma delas com a China e a proximidade política de tal nação com os EUA. Respectivamente, o primeiro fator favorece o

engajamento, enquanto o segundo fator desfavorece (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

A Iniciativa Cinturão e Rota traz para a América Latina uma proposta alternativa de globalização, com menos foco em tratados e mais estímulo ao comércio e cooperação. Como foi apontado anteriormente, a BRI serve como carro-chefe da política externa mais assertiva de Xi Jinping, porém não se trata de uma mudança radical no posicionamento chinês, apenas um momento mais assertivo em uma fase transitória. Sendo assim, a BRI não pretende revolucionar as relações sino-latino-americanas, mas busca revitalizá-las e atualizá-las sob uma estrutura discursiva abrangente. Essa estrutura pode permitir a construção de uma narrativa coerente para diversos projetos e iniciativas chinesas na região na esfera política, econômica e social (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

A partir da análise dos projetos de infraestrutura chineses na região latino-americana, é possível observar alguns efeitos da Iniciativa Cinturão e Rota na região. No período 2010-2014 houve 31 projetos na América Latina e Caribe, totalizando um investimento de mais de US \$21 bilhões de dólares e gerando 130.122 empregos. Após esse período, a BRI foi amadurecendo e também convidou a América Latina para seu escopo, e isso se reflete no avanço dos números sobre os projetos de infraestrutura no período 2015-2019. Nesse período, foram registrados 51 projetos, sob um investimento total de mais de US \$54 bilhões de dólares e gerando 134.801 empregos. Desses projetos do período 2015-2019, os setores mais investidos foram o de energia e transporte, que juntos respondem por 70% dos projetos, seguidos de portos, telecomunicações, saúde, tratamento de água e militar (DUSSEL-PETERS, 2020).

A dinâmica desses projetos é variada e irá depender substancialmente das capacidades de cada nação, tanto a capacidade de negociação de contratos que atinjam seus interesses, quanto da existência em seu país de empresas e trabalhadores especializados para àquele determinado projeto. Sendo assim, há projetos em que as empresas nacionais são subcontratadas, mais empregos são gerados, e também pode haver transferência de tecnologia e processos de aprendizado, assim como há projetos *turnkey*, que são aqueles em que a China é responsável pelo projeto em sua totalidade, desde o design até os serviços pós-construção (DUSSEL-PETERS, 2019).

Mais recentemente, com a crise sanitária causada pela pandemia do vírus COVID-19, a Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina se adaptou a essa nova realidade, tendo a contenção do vírus como principal objetivo. Neste caminho, novas oportunidades se apresentam nas esferas da saúde e do mundo digital. A Rota da Seda da Saúde trouxe equipamentos médicos e hospitalares chineses para a região que tem sido duramente afetada

pelo vírus. Nas doações estão incluídos: capacetes com câmeras térmicas, máscaras, respiradores, luvas, roupas protetoras e termômetros (CHINA DAILY, 2020).

Enquanto isso, a Rota da Seda Digital também tem sido importante nessa missão e demonstra a coerência chinesa com o elemento da inovação que vinha sendo promessa em sua política externa. Além das soluções digitais disponíveis para combater o coronavírus, há também a possibilidade da implementação da tecnologia 5G na região, por via de empresas chinesas como ZTE e Huawei (KOOP, 2020).

A partir dos fatores descritos até aqui, a Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina foi apresentada em linhas gerais, notando sua evolução, seus membros, sua dinâmica de participação e a mecânica de funcionamento de seus projetos. Com essa visão geral delimitada, podemos partir para uma análise mais específica dos países e projetos envolvidos nessa Iniciativa.

2.4 Uma visão aprofundada da Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina

Nesta seção, está presente a análise da relação de países específicos com a Iniciativa Cinturão e Rota, que formalmente assinaram o memorando de entendimento com a China sobre a BRI, começando pelo primeiro a aderir: o Panamá.

A China é o segundo país que mais se utiliza do canal do Panamá, além de que os portos de entrada do canal serem controlados por um consórcio de Hong Kong. Os chineses fizeram a proposta de uma ferrovia de alta velocidade no país e já iniciaram a construção de outros projetos, que foram pagos pelo governo do panamense: uma quarta ponte para o canal do Panamá, uma doca de navios e o maior centro de convenções do país (THE ASSOCIATED PRESS, 2019). Além disso, a aproximação bilateral tem sido intensificada nos últimos anos pelos setores bancário, marítimo, aéreo e de regulação financeira. Xi Jinping também foi o primeiro chefe de estado chinês a visitar o país e, além da ferrovia mencionada, também fez propostas de rodovias que seriam importantes para uma maior conexão panamericana (BELT & ROAD NEWS, 2019b).

No Peru, essa conexão pelo mar também é relevante e a China tem buscado expandir a infraestrutura marítima do país com a construção do porto de Chancay, projeto liderado pela empresa chinesa COSCO e com valor estimado em US \$3,2 bilhões (FREIRE, 2019). Os peruanos também demonstraram interesse em reativar o projeto da ferrovia transoceânica sob o guarda-chuva da BRI. Entretanto, esse projeto envolve não só o território peruano mas também o território brasileiro e boliviano no seu escopo. O Peru e a Bolívia querem reacender

o projeto, porém o Brasil tem se mostrado resistente a continuar. De qualquer forma, a China segue expandindo sua cooperação com o Peru, focando não só no setor portuário, mas também investindo na mineração do país (LIÉVANO, 2019), e estabelecendo um acordo de livre comércio com os peruanos (DEVONSHIRE-ELLIS, 2020a).

Já no Chile, a conexão marítima ganha destaque de uma forma diferente: redes de fibra óptica. A empresa chinesa Huawei foi a responsável por instalar o cabo submarino de fibra óptica que percorre quase 3.000km, oferecendo uma capacidade de alta transmissão de dados para os chilenos que antes não era possível (UOL, 2019). A ferrovia de alta velocidade que conectaria a capital Santiago a Valparaíso é outro projeto que vem sendo rediscutido, com revisões que permitiram diminuir seu orçamento. Caso siga adiante, o projeto seria de extrema importância ao conectar a capital chilena à cidade da costa pacífica em viagens de menos de 45 minutos, com velocidades que chegariam até 200 km/h (DEVONSHIRE-ELLIS, 2020a).

Outro país que tem recebido atenção da Iniciativa Cinturão e Rota é o Equador. Assim que assinaram o memorando da BRI, já concordaram com um empréstimo chinês de quase US \$1 bilhão, mais US \$69,3 milhões para reconstrução e US \$30 milhões em “assistência não reembolsável” (DEVONSHIRE-ELLIS, 2020b). Projetos anunciados incluem a reconstrução do aeroporto de Manta, que sofreu danos com o terremoto de 2016, a construção de uma rodovia e duas novas pontes. Adicionalmente, diversos projetos simplesmente entraram no guarda-chuva da BRI, incluindo sete hidrelétricas e duas minas de cobre (LIÉVANO, 2019).

A Bolívia também foi alvo da BRI, com muitos projetos chineses em andamento, a maioria sendo de rodovias, porém também há cooperação em outras áreas, como na exploração de lítio ao sul do território boliviano e na siderúrgica de Mutún (LIÉVANO, 2019). O projeto mais proeminente da BRI no país está 50% completado e se trata de uma rodovia que percorre 160 km para conectar diversas províncias do leste boliviano e o país ao Paraguai e à Argentina (DEVONSHIRE-ELLIS, 2020a).

A relação da BRI com o Uruguai, por outro lado, não envolve ainda diversos projetos e grandes quantias investidas, sendo no momento mais estratégica. O Uruguai foi o primeiro país do Mercosul a assinar o memorando da BRI e a China é responsável por comprar 27% das exportações do país. Uma empresa chegou a tentar participar da construção de uma ferrovia no país, mas perdeu na licitação para outra empresa (DEVONSHIRE-ELLIS, 2020a). Outro projeto que quase surgiu foi de um porto em Montevideu, que foi suspenso por questões legais (KOOP, 2019).

Outro membro assinante da BRI que tem tido uma relação mais conturbada com a Iniciativa é a Venezuela, principalmente por conta da crise profunda no país, que fez com que

diversos projetos chineses na região tenham funcionado apenas parcialmente ou que chegaram a ser cancelados. De qualquer forma, a China tem sido importante para o país, concedendo mais de US \$67 bilhões em empréstimos, que são pagos em grande parte pelas receitas do petróleo venezuelano (LIÉVANO, 2019).

Em relação aos principais países da América Latina, sobretudo em termos econômicos, que ainda não assinaram o memorando da BRI (Brasil, México, Argentina e Colômbia), nos propomos a analisar os motivos dessa posição. Igualmente, observamos se há indícios dessa adesão e projetos de infraestrutura ou iniciativas de cooperação existentes, que poderiam se encaixar na Iniciativa Cinturão e Rota.

Como foi discorrido anteriormente, Moreno, Telias e Urdinez (2020) apontam que a dependência econômica de cada país latino-americano com a China e a proximidade política destes com os EUA são cruciais para entender a adesão ou não dessas nações à BRI. Sendo assim, o fato de o México ainda não ter aderido não é surpreendente por ser uma nação que faz fronteira com os EUA, têm uma proximidade política e histórica longa e tradicional e que, no momento da expansão da BRI na região latino-americana, se encontrava em uma situação complicada devido às crises diplomáticas envolvendo o governo de Donald Trump e a questão migratória. Ademais, alguns projetos chineses no país não deram certo, o que dificultou ainda mais a participação mexicana (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

Similarmente, a Colômbia também não é um membro oficial da BRI, principalmente devido à sua parceria histórica com os EUA no âmbito da segurança, recebendo imenso suporte militar dos estadunidenses, como herança do contexto bipolar da Guerra Fria, da guerra às drogas e do conseqüente embate entre as FARC, o Estado e grupos paramilitares (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

O Brasil e a Argentina se encontram em situações parecidas nesse cenário, pois ambos tiveram algum grau de participação nos fóruns da BRI, são membros do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) (o Brasil sendo o único país latino-americano que é membro fundador do banco), tem relações econômicas próximas com os chineses e procuram as aprofundar. Entretanto, os dois países no momento da expansão da BRI para a América Latina tinham redirecionado as suas políticas externas para um maior alinhamento aos EUA, o que resultou em um receio de que ao assinar o memorando chinês os estadunidenses ou até mesmo grupos domésticos anti-China gerassem tensões (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

Todavia, o cenário de adesão formal à BRI desses quatro países primordiais da região latino-americana pode estar para mudar em breve. No Brasil, por exemplo, o vice-presidente

Hamilton Mourão afirmou que “o Brasil está aberto a discutir sua participação na BRI”, o que indica uma relação um pouco mais pragmática com a China, a despeito dos discursos do presidente Jair Bolsonaro que ocasionaram em tensões políticas com este país (CONTI; MOZIAS, 2020).

Já no caso argentino, houve trocas de cartas entre Xi Jinping e Alberto Fernández, atual presidente do país. Nessas cartas, além de haver a indicação de um aprofundamento da relação bilateral, maior cooperação, luta conjunta contra o coronavírus, o mandatário argentino afirmou que a BRI “é propícia ao aprofundamento da conectividade e do entendimento mútuo entre os dois países” (CHINA, 2021b, np, tradução nossa).

Similarmente, a presidente do partido que está no poder no México, Yeidckol Polevnsky, também tem se pronunciado a favor da BRI, a classificando como uma iniciativa que poderia ajudar o México a reduzir sua dependência dos EUA e abrir novas oportunidades para o país (BELT & ROAD NEWS, 2019c).

Até mesmo a Colômbia, que entre esses quatro países foi o mais distante da China historicamente, tem buscado uma aproximação com os chineses no âmbito comercial e de infraestrutura. Os chineses também têm aumentado seus investimentos e participação no país, e devem criar a primeira linha de metrô colombiana, além de terem adquirido uma mina de ouro e estando dispostos a levar a rede 5G ao país, por meio das empresas Huawei e ZTE (JARAMILLO, 2020).

Vale ainda destacar que na análise de Dussel-Peters (2020), os países que mais receberam projetos no período 2015-2019 foram, respectivamente: a Argentina com 15, a Bolívia com 9, o Equador com 8, Peru com 4 e o Brasil com outros 4 projetos. A Argentina além de ter recebido mais, recebeu também o maior valor investido nesses projetos, que foi de mais de US \$27 bilhões de dólares. O Brasil, por sua vez, mesmo com 4 projetos, que respondem por quase US \$3 bilhões de dólares, teve o maior número de empregos, alcançando a cifra de 32.940 vagas. Sendo assim, percebe-se que mesmo não participando formalmente da BRI, a Argentina e o Brasil são atores importantes para a inserção chinesa na América Latina.

A Argentina especificamente tem se aproximado bastante da China nos últimos anos. Além da carta mencionada entre os presidentes dos países e os projetos realizados, há também o plano quinquenal 2017-2021 estabelecido entre os argentinos e os chineses sobre cooperação em infraestrutura, no qual estão previstos 16 projetos, tendo duas usinas nucleares entre eles: Atucha III e Atucha IV, que ainda não tiveram sua construção iniciada (BROCANELLI; ROZA, 2019).

Sobre a usina nuclear Atucha III, Silva (2019) pontua que esse projeto pode ser primordial para a BRI caso seja bem sucedido, isso porque além da sua grandeza e de ser em um setor de alta tecnologia refinada como o da energia nuclear, seria vantajoso para as duas partes por conta do modelo de *industrial offset*: um “modelo de venda de tecnologia sensível e de política de conteúdo local mínimo para o país importador [e] é novo aos exportadores chineses”, podendo servir como “uma ótima oportunidade para testar o interesse chinês em transferir tecnologia sensível à região, caso o país consiga levar o projeto adiante” (SILVA, 2019, p. 70-74).

Além disso, a China também investiu em melhorias na malha ferroviária argentina (DEVONSHIRE-ELLIS, 2020b) e construirá uma rodovia de 538 km que ligará a província de Buenos Aires até a província de La Pampa, com conclusão prevista para 2025 (DEVONSHIRE-ELLIS, 2020a).

Já no caso brasileiro, Silva (2019) demonstra que a China expandiu sua participação em infraestrutura principalmente pela liderança da empresa estatal chinesa State Grid nas linhas de transmissão de Belo Monte. Este projeto não se deu no modelo *turnkey*, havendo parceiros nacionais como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Ademais, há a questão da ferrovia transcontinental, da qual o Peru e a Bolívia se mostram interessados em seguir, mas o Brasil não muito. Esse caso pode ter se complicado mais por conta da pandemia, mas movimentações internas no Brasil podem indicar alguma mudança, visto que o governo de Rondônia tem solicitado a retomada das discussões sobre o projeto (GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA, 2020). Esse projeto que conectaria os Oceanos Pacífico e Atlântico teria um custo em torno de US \$40 bilhões, teria 5.300km de extensão e poderia se tornar um dos principais projetos da Iniciativa Cinturão e Rota no mundo. Dos obstáculos para o estabelecimento da ferrovia, além da tensão política entre Brasil e China e o alto custo do projeto em si, há a dificuldade em coordenar regionalmente uma posição única sobre o projeto, os riscos ambientais que devem ser calculados, e também a possibilidade de acentuar a relação chinesa com a região no sentido dos países envolvidos exportarem majoritariamente *commodities* para a China, enquanto os chineses exportam majoritariamente produtos de alto valor agregado, sendo necessário avaliar um cálculo estratégico sobre a ferrovia transoceânica e suas potencialidades (KOTZ; CARLETTI; CORREIA, 2019).

Para finalizar essa seção, é válido citar que no segundo Fórum do Cinturão e Rota para Cooperação Internacional de 2019 houve a firma de novas parcerias, principalmente com o

Chile no setor alfandegário, bancário, comercial, industrial e também de tecnologia da informação. Outros países que assinaram novas parcerias foram: Brasil, Argentina, Bolívia, Panamá, Uruguai e Venezuela (THE SECOND BELT AND ROAD FORUM FOR INTERNATIONAL COOPERATION, 2019).

3 Perspectivas para a Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina

Nesta seção serão apresentadas diferentes perspectivas referentes à Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina, o que inclui críticas, desafios e obstáculos a serem superados, possíveis soluções e vantagens para a região, além de algumas reflexões sobre como esse tema se insere no embate da China com os EUA e com o modelo tradicional de globalização presente no sistema global.

3.1 Desafios e obstáculos

Pires (2019) realiza uma extensa análise sobre o envolvimento da América Latina na BRI e esquematiza 10 desafios a serem superados para que essa cooperação entre a China e os países da CELAC possa atingir a plenitude de sua potencialidade.

O primeiro e mais importante desafio é que são necessárias estratégias nacionais e regionais bem definidas para se firmar uma parceria latino-americana com a BRI que realmente gere ganho mútuo, que possa trazer novas capacidades produtivas e que supere o atraso no desenvolvimento da região, principalmente no âmbito tecnológico. Além da ausência de uma pauta estratégica definida na América Latina, há um ambiente de negócios desfavorável, uma vez que a maior parte dos atores econômicos nacionais têm aversão ao risco e estão focados em atividades relacionadas a setores já maduros na região, como o agronegócio, siderurgia e mineração, e os setores de alto valor agregado são dominados por multinacionais com seus próprios pacotes tecnológicos. Esse cenário estratégico e de negócios dificulta que a BRI se implemente na região em sua plena potencialidade.

O segundo desafio está relacionado à dificuldade em estabelecer uma consonância entre o âmbito trabalhista e ambiental, a BRI e alguns países da região, especialmente os de maior renda per capita, que possuem elites locais alinhadas com o interesse hegemônico estadunidense, que é crítico dessa expansão chinesa. Já o terceiro desafio é o cenário de crise institucional nos países latino-americanos, no qual além de ser marcado historicamente por golpes de estado, mesmo em anos recentes impeachments não são raros, dificultando um

posicionamento contínuo e sem rupturas drásticas perante à BRI, principalmente em projetos trilaterais e multilaterais.

O quarto obstáculo seria a incongruência de prioridades de infraestrutura entre o que é proposto pela BRI e o que foi definido consensualmente como as prioridades da América Latina, uma vez que a região está focada mais em integração física entre si do que em criar *hubs* intercontinentais, portos e afins, além das já existentes dificuldades financeiras, ambientais, burocráticas e até de corrupção nos projetos prioritários. O quinto obstáculo, por sua vez, se trata da dificuldade geográfica para a criação de novas linhas aéreas entre a China e a região, havendo a possibilidade de expansão da autorização de voos charter.

O sexto desafio está relacionado à desigualdade entre os chineses e a América Latina no âmbito de acesso à internet de qualidade e na forma de distribuição entre a população, que na região latino-americana ainda é deficiente, dificultando a cooperação nesta esfera. O sétimo desafio apontado por Pires (2019) ocupa-se da inexistência, até o momento, de uma conexão direta da região com a China por cabos oceânicos de internet.

O oitavo obstáculo é a deficiência tecnológica da região, especialmente no campo de hardware relacionado à Internet das Coisas, como sistemas de pagamento *online* e sensores inteligentes. O nono obstáculo que o autor aponta é o da necessidade da região latino-americana de se inserir como parceiro notável da BRI, devido às suas favoráveis condições naturais e demográficas, principalmente no setor de energia. Por último, há um apelo para que a BRI possa criar uma economia criativa na região, mais bens culturais compartilhados e avanços para a educação em meios *online*, de audiovisual e de realidade virtual ou aumentada (PIRES, 2019).

Podemos sintetizar os 10 desafios que a América Latina apresenta para a Iniciativa Cinturão e Rota da seguinte maneira:

1. Estratégias nacionais e regionais indefinidas, somados a um ambiente de negócios averso ao risco;
2. Dificuldades de consonância trabalhista e ambiental da BRI com os países da região;
3. Crise institucional dificulta posições de longo prazo;
4. Incongruência de prioridades de infraestrutura entre a BRI e a região;
5. Dificuldade geográfica para criação de novas linhas aéreas com a China;
6. Deficiência de acesso à internet de qualidade;
7. Conexão com a China por cabos oceânicos de internet inexistente;
8. Deficiência de conhecimento tecnológico para a Internet das Coisas;
9. Necessidade de se inserir na BRI como parceiro primordial;

10. Necessidade da criação de economia criativa e educação e bens culturais compartilhados relacionados à ela (PIRES, 2019).

É interessante destacar que esses desafios não significam apenas obstáculos, mas também demonstram potencialidades da BRI para a região caso sejam superados, principalmente os que são relacionados às condições políticas que permitiriam uma implementação mais adequada da Iniciativa nos países latino-americanos. Além disso, em alguns deles, o próprio autor já deixa evidente ou sugere soluções para tais desafios. Por exemplo, no quinto ponto ele sugere o avanço nas regulamentações de voos charter, e, a partir do sexto até o décimo desafio, a própria capacidade chinesa poderia suprir as deficiências e necessidades apresentadas. Isso porque a China tem tecnologia de ponta, podendo fornecer Internet 5G e conectar-se com o continente por cabos oceânicos, como já demonstramos que foi feito com o Chile. Também são citadas as grandes empresas tecnológicas da China, as BAT (Baidu, Alibaba e Tencent), que podem agregar conhecimento tecnológico para a região tanto no âmbito da Internet das Coisas, como em bens culturais compartilhados, que é um ramo no qual a Tencent tem destaque global (PIRES, 2019). Por fim, também é válido destacar que, conforme mencionado por Dussel-Peters (2020), o setor de energia juntamente com o do transporte foi o mais investido pelos chineses na região no período 2015-2019.

Dessa maneira, é possível observar meios que a China está buscando para superar esses desafios, bem como meios que ela pode vir a se utilizar para superá-los, restando aos países da América Latina fazerem sua parte na resolução desses obstáculos e fornecer as condições políticas que permitam uma inserção adequada e frutífera da região na BRI.

Outros analistas também trazem alguns estudos sobre desafios para a BRI na região, e o desafio mais recorrente entre eles é a falta de uma estratégia unificada regionalmente para tratar com a BRI. Esse ponto é o primeiro a ser destacado por Pires (2019), mas também havia sido citado por Pedrozo (2016), Myers (2018) e, mais recentemente, também por Moreno, Telias e Urdinez (2020).

Pedrozo (2016) aponta que a China pode fornecer o desenvolvimento que a América Latina necessita e está disposta a negociar e atender outras necessidades da região, mas que para essa dinâmica seja mais provável, é preciso maior coordenação regional:

Da parte da América Latina, é importante avançar na institucionalização dos termos de cooperação. A pulverização das negociações pode diminuir o poder de barganha. A diplomacia chinesa tem uma característica histórica de buscar identificar as necessidades dos parceiros com os quais mantém negócios. Para uma adequada negociação, portanto, é necessário que os pontos positivos para a região latino-americana estejam claros. Os países da região têm uma deficiência histórica no financiamento do desenvolvimento, que poderia ser amenizada mediante esforços de negociação com os chineses, mais abertos a canais de diálogo que os países da

tradicional Cooperação Norte-Sul. O problema parece ser, justamente, a capacidade latino-americana em trazer uma resposta conjunta, dada sua heterogeneidade estrutural e de projetos atuais (PEDROZO, 2016, p.116).

Myers (2018) destaca que essa falta de coordenação intrarregional atrapalha o estabelecimento de projetos multilaterais, especialmente pela questão ambiental necessitar de um consenso coletivo. Acrescenta ainda que a região apresenta complexos e diversos processos regulatórios e de licitação, o que dificulta investimentos e a participação de empresas chinesas que não sejam de grande porte.

Moreno, Telias e Urdinez (2020) também citam a falta de coesão e que as políticas nacionais têm um caráter estratégico de curto prazo, o que segundo eles, resulta em lentidão no desenvolvimento dos projetos de infraestrutura. Também abordam os tratados de livre comércio, sinalizando que o livre comércio por si só não é suficiente para mudar a dinâmica centro-periferia que a América Latina enfrenta, e que é necessário solucionar a infraestrutura precária da região para que esses tratados possam ser mais benéficos, uma vez que uma infraestrutura bem desenvolvida permite reduzir custos de transporte, por exemplo. Além disso, afirmam que a desunião acaba gerando competição entre os países em sua participação na BRI, que por conta disso acaba ocorrendo de maneira individual, o que piora ainda mais as condições de negociação das nações latino-americanas com a China.

Outro desafio é que, como mencionado anteriormente, a relação conflituosa entre China e EUA, a presença tradicional dos EUA no hemisfério, e a expansão da projeção chinesa na América Latina acarreta algumas dificuldades e tensões para as nações da região, uma vez que há um receio em participar plenamente da BRI e que isso gere penalizações diplomáticas por parte da potência hegemônica. Dussel-Peters (2019) define esse cenário como uma “nova relação triangular” para a América Latina:

Os governos e as elites da América Latina e Caribe (ALC) [...] terão que resolver um grupo de desafios simultaneamente no futuro. Por um lado, eles devem negociar politicamente — tanto no mercado interno quanto no internacional — dentro dessa “nova relação triangular” em um contexto de tensões crescentes entre a China e os Estados Unidos. Ao mesmo tempo, eles terão que dedicar muito mais recursos — particularmente em termos de instituições públicas, privadas e acadêmicas — para entender as propostas da China para a ALC na última década em detalhes e implementá-las de acordo com suas próprias estratégias de desenvolvimento. Até agora, isso não aconteceu na ALC (DUSSEL-PETERS, 2019, p. 22, tradução nossa).

Qian e Zottele (2017) apresentam desafios no âmbito interpessoal e cultural. Destacam que boa parte da mídia latino-americana é crítica da BRI e da China, contribuindo para mostrar uma visão mais pessimista das iniciativas chinesas. Da mesma forma, destacam a falta de tolerância à diversidade cultural e institucional por parte dos líderes da América Latina. Entretanto, os autores ressaltam o caráter de não-ingerência da BRI e defendem que

ela pode contribuir para uma melhoria na qualidade de vida nas nações da região.

Mauri da Silva (2019, p. 73) é outro analista que menciona a “incapacidade da elite latino-americana em eleger e conduzir projetos de desenvolvimento nacional autônomo, que desagua na falta de soberania e no desenvolvimento da região.”. Entretanto, ele vai ainda além, refutando as críticas ocidentais e ressaltando que a cultura política chinesa se apresenta historicamente de forma condizente com a paz e a harmonia entre as nações. Dessa maneira, Silva (2019, p. 71) coloca que a América Latina deve:

[...] buscar compreender a origem histórica da proposta chinesa e sua capacidade de implementar esses projetos de infraestrutura e se integrar a eles aproveitando suas potencialidades - força de trabalho, insumos, empresas e tecnologias específicas, o que resultaria em um efetivo processo de aprendizado e desenvolvimento. Mas, se as elites e os governos da região não forem capazes de definir com clareza as suas capacidades e usar a parceria com a China para impulsioná-las, a região correrá o risco de regredir ao modelo primário exportador do fim do século XIX e início do século XX. Então, parece que a grande parcela da responsabilidade sobre o avanço da parceria em infraestrutura é dos países latino-americanos. Os chineses, por outro lado, não parecem interessados no retrocesso ainda maior da região, mas sim fazer parcerias comerciais para exportar sua competência no setor de infraestrutura.

Além disso, Silva (2019) também disserta sobre os modelos de projetos de infraestrutura oferecidos pela BRI, sublinhando que nem todos precisam ser *turnkey*, que tem sido um modelo alvo de críticas no Ocidente por supostamente intensificar a relação centro-periferia que a América Latina enfrenta.

Considerando todas essas análises e perspectivas, é possível notar que mesmo a Iniciativa Cinturão e Rota enfrentando diversos desafios na sua inserção na América Latina, há diversos caminhos e soluções que podem e têm sido buscadas para contornar esses obstáculos, o que permite introduzir outras visões mais focadas em apresentar as possíveis vantagens que a BRI pode trazer para a região.

3.2 Vantagens e benefícios

Existem alguns benefícios da Iniciativa Cinturão e Rota que são comuns aos países periféricos. O primeiro e mais claro benefício é a precária infraestrutura presente em boa parte deles, o que prejudica o comércio e seu próprio desenvolvimento, devido à essa estrutura inconsistente, o que gera maiores custos de frete e transporte de mercadorias, dificultando e encarecendo as atividades de importação e exportação. Sendo assim, os investimentos chineses nesse setor não só contribuiriam para reduzir esses custos, como permitiria maior dinamismo econômico nessas nações (CONTI; MOZIAS, 2020).

Além disso, outro cenário comum aos países periféricos é a dificuldade em obter

financiamentos de alto valor que não sejam pelo Banco Mundial, o que é prejudicial uma vez que participar nessa dinâmica inclui incorporar certas condições como políticas de austeridade e reformas neoliberais. Nesse sentido, a BRI e o AIIB se apresentam como alternativas atraentes ao oferecer quantias significativas de financiamento sem estabelecer condicionalidades políticas aos países periféricos (CONTI; MOZIAS, 2020).

Vadell, Secches e Burger (2019) discorrem sobre o modelo de globalização proposto pela China, como ele se diferencia do modelo tradicional e quais as implicações desse modelo ao Sul Global. Assim, eles ressaltam que a BRI e suas instituições relacionadas, como o AIIB, têm papel central nesse novo modelo de globalização ao se moldarem em torno da Cooperação Sul-Sul, trazendo uma nova proposta de cooperação internacional que veio a ser classificada como “globalização inclusiva”. Vadell, Secches e Burger (2019, p. 61) também acrescentam que essa globalização inclusiva chinesa “representa um retorno ao território e à geografia da interconectividade, como forma de promover não só o comércio e o investimento, mas também a comunicação e a fraternidade entre os povos”.

Outro ponto que eles destacam e que já foi mencionado neste trabalho é a importância de analisar a China perante seu posicionamento histórico e sua tradição política, que é de característica harmoniosa e pacífica. Nesse sentido, eles apontam como Xi Jinping mantém essa tradição chinesa e o respeito aos cinco princípios de coexistência pacífica. Esta retórica e tradição se repetem na sua alusão ao “Sonho Chinês”, que apesar de ser bastante focado na China a nível doméstico, também traz um componente global ao evocar paz, desenvolvimento, cooperação e benefício mútuo para todos. Os autores indicam ainda que a Iniciativa Cinturão e Rota representa a materialização global do Sonho Chinês ao advogar a conectividade como um dos seus principais objetivos. Além disso, é ressaltada a característica da não intervenção, refutando a ideia de que a expansão chinesa traria uma nova colonização ao diferenciá-la do modelo tradicional, trazendo a conectividade territorial, comercial, de infraestrutura e entre os povos como elementos essenciais a seu funcionamento (VADELL; SECCHES; BURGER, 2019).

Em outro estudo, Vadell (2020) analisou a maneira com a qual os chineses têm buscado transformar estruturalmente o Sul Global, a partir da cooperação. Ele destaca que a China é coerente ao aplicar o conceito de Cooperação Sul-Sul, levando em conta não só seu posicionamento histórico, como também sua atuação recente como protagonista em regiões periféricas como África, América Latina e Caribe, tanto no âmbito de ajuda internacional, quanto em investimentos e empréstimos.

De acordo com o autor, essa atuação chinesa tem acontecido em um momento

oportuno, ao se considerar as crises recentes e déficits de infraestrutura na periferia do sistema internacional e, também, se diferencia dos modelos e padrões de cooperação e investimento tradicionais. Inclusive, nesse contexto, é salientado como os bancos e fundos multilaterais chineses, como o AIIB, são atualmente protagonistas globais, uma vez que chegam a superar o Banco Mundial e FMI se forem considerados em conjunto as suas atuações de financiamento, principalmente nos países periféricos e do Sul Global (VADELL, 2020).

Considerando o cenário pandêmico do novo coronavírus e as perspectivas de futuro, a partir do relatório construído por Carvalho, Veras e Steenhagen (2020), ficam evidenciados novos espaços que a Iniciativa Cinturão e Rota pode ocupar e a capacidade chinesa de adaptar a BRI e fornecer mecanismos de cooperação flexíveis para os países. A Rota da Seda Digital traz oportunidades em setores como: e-commerce; infraestrutura de comunicação e redes de 5G; finanças digitais/fintechs; cidades inteligentes; internet industrial; terminais inteligentes; serviços de tecnologia da informação; e pan-entretenimento. Além disso, há a construção de mecanismos importantes de cibersegurança e a possibilidade de diplomacia na nuvem.

Outra frente que logicamente tem se destacado durante a pandemia é a Rota da Seda da Saúde, que permitiu rearticular os principais corredores e mecanismos da BRI para fornecer apoio médico às nações pelo mundo. Nesse âmbito estão envolvidos: doação de equipamentos médicos, envio de profissionais de saúde, organização de videoconferências informativas, além da vacina chinesa. Essa adaptação chinesa dos mecanismos da BRI para prover assistência médica e digital nesse cenário de crise sanitária apenas reitera que as redes de infraestrutura criadas pela BRI seguirão com sua função de conectividade, e podem se flexibilizar e se adaptar conforme as necessidades forem mudando (CARVALHO; VERAS; STEENHAGEN, 2020).

Além de todas as perspectivas discutidas até aqui de benefícios e vantagens da Iniciativa Cinturão e Rota para a região latino-americana, é válido recordar que a superação dos desafios apontados anteriormente também se traduz em diversas vantagens, principalmente nos setores de infraestrutura, e mais especificamente no setor tecnológico, ao poder desfrutar de processos de passagem de conhecimento sobre novas tecnologias das quais a China tem maestria. Dessa maneira, é possível estabelecer uma relação de benefício mútuo entre os países latino-americanos e a BRI, angariar desenvolvimento para a região, e sair das vias tradicionais e exploratórias centro-periferia, caso seja possível desenvolver estratégias nacionais e regionais coordenadas e de longo prazo.

3.3 Impacto no sistema internacional

Outro tema recorrente entre os analistas é o impacto da Iniciativa Cinturão e Rota no sistema internacional, principalmente devido à sua grandeza e seu modelo fora do padrão tradicional ocidental, mas também por causa da sua atuação em diversas regiões pelo globo, que muitas vezes são regiões que tradicionalmente eram de influência da maior potência global, os EUA. A América Latina é um exemplo de uma dessas regiões, e não escapa dessa dinâmica.

Conforme demonstrado por Moreno, Telias e Urdinez (2020), a proximidade política de cada país latino-americano com os EUA é um fator essencial para compreender a adesão ou não à BRI. Os EUA têm posição importante e de longa data na América Latina, principalmente como provedor de segurança e grande parceiro comercial. Dessa maneira, a proposta chinesa de cooperação em segurança na região e outros projetos como a expansão da infraestrutura 5G podem aumentar as tensões da China com os EUA, bem como impactar as relações dos estadunidenses com as nações latino-americanas envolvidas nesse processo.

De fato, diversos analistas (SHEPARD, 2020) e políticos (CHURCHILL, 2018) dos EUA têm se ocupado em criticar duramente a Iniciativa Cinturão e Rota, alertando ao mundo que se trata de uma armadilha. Entretanto, é importante considerar o pano de fundo por trás dessas críticas, conforme salientado por Conti e Mozias (2020, p. 230):

Nos EUA, muitos analistas afirmam que a BRI carece de transparência, não possui um forte compromisso com a sustentabilidade, ignora as práticas de boa governança e levará alguns países a “armadilhas da dívida”. Mesmo que não se possa recusar integralmente essas declarações, é mais do que óbvio que esse esforço dos EUA para comprometer a imagem internacional da BRI está profundamente enraizado em sua rivalidade econômica e geopolítica com a China, que saiu das sombras na administração de Trump.

De qualquer maneira, essas críticas podem impactar substancialmente regiões como a América Latina devido ao forte *soft power*¹ dos EUA nessas nações, principalmente por conta das elites e mídias dominantes, que tendem a ter relações preferenciais com os estadunidenses.

Devido à intensa guerra comercial travada nos últimos anos entre EUA e China, a posição política e econômica deles na América Latina, e seus respectivos interesses, faz com que os países latino-americanos tenham que lidar com uma “nova relação triangular” (DUSSEL-PETERS, 2019, p. 3, tradução nossa). Todos os países da região estão inseridos nessa dinâmica, porém com maior intensidade nas nações com maior proximidade geográfica,

¹ Nas Relações Internacionais, o *soft power* pode ser definido como mecanismos de poder que não são materiais — como produtos culturais, meios de influência e apelo de valor — e que servem para atingir interesses estatais ou influenciar e atrair outros atores no sistema internacional.

onde é possível perceber maiores esforços dos EUA para conter a atuação chinesa. O caso do México é exemplar dessa dinâmica: na renegociação do Tratado Norte-Americano de Livre-Comércio (NAFTA), há um capítulo dedicado a afastar os membros da China, praticamente proibindo-os de realizar ou ter acordos de livre comércio com os chineses. Dessa maneira, pressões são geradas aos países da América Latina para escolherem um lado nesse embate (DUSSEL-PETERS, 2019). Em contrapartida, a China não demonstra interesse em punir seus parceiros que venham a se aproximar dos EUA, seguindo fiel ao seu princípio de não-ingerência em outras nações.

Além de impactar o sistema internacional por meio das tensões geradas com a superpotência do sistema, a BRI também afeta a ordem global ao se apresentar para o mundo como uma alternativa à globalização neoliberal, sendo especialmente interessante para países do Sul Global, ou seja, países como os da América Latina. No contexto da crise do sistema capitalista, a China apresenta a BRI como um modelo de globalização diferente, baseado na “interconectividade, investimentos em infraestrutura e uma superestrutura institucional financeira controladas por Estados” (VADELL; SECCHES; BURGER, 2019, p. 49, tradução nossa). Outros pontos de diferenciação são os elementos de não ingerência e a simbologia de rejuvenescimento trazida pela ideia do “sonho chinês” (VADELL; SECCHES; BURGER, 2019, p. 61, tradução nossa).

Pires e Paulino (2017) defendem que a busca chinesa pelo desenvolvimento pacífico não é meramente um discurso sem substância, pois um mundo harmonioso e desenvolvido é do interesse da China para seu próprio desenvolvimento, uma vez que um mercado externo aberto, pacífico e integrado serviria de catalisador para o crescimento econômico, principalmente por meio do comércio. Dessa forma, há coerência, segundo eles, quando a China critica a ordem global atual, se posiciona como um país emergente e busca reformas no sistema.

A partir dessa argumentação, Pires e Paulino (2017, p. 221) definem a Iniciativa Cinturão e Rota como “uma estratégia chinesa de longo prazo em que se busca criar um clima de confiança em meio a diversos problemas políticos, econômicos, culturais e militares que se espalham no amplo território abrangido pela Iniciativa.”. Destacam também a inovação trazida pela Iniciativa ao mundo, o fator da não ingerência, o que a diferencia substancialmente de propostas passadas dos EUA como o Plano Marshall, projeto com o qual a BRI é comparada muitas vezes. Sendo assim, apontam que:

É importante ressaltar o aspecto inovador da Iniciativa, pois ela não encontra paralelos na História, mesmo que possa, em tese, se assemelhar a projetos anteriormente patrocinados pelos Estados Unidos. O projeto chinês não pressupõe

objetivos hegemônicos, não possui “condicionalidades políticas” e também não faz proselitismo ideológico, pois não busca vender o modelo político chinês e tampouco os valores culturais e filosóficos do país. Ele envolve diversos países, inclusive aqueles com os quais a China mantém disputas territoriais, como a Índia e os países da ASEAN pela questão do Mar da China Meridional. [...] A Iniciativa “Cinturão e Rota” traça um caminho diferente, buscando integrar países que possuem diferentes características étnicas, religiosas e políticas, que inclusive possuem rivalidades cristalizadas, como Índia e Paquistão, Irã e os países da Península Arábica e mesmo a própria China, que possui muitos passivos territoriais em seu entorno (PIRES; PAULINO, 2017, p. 223-224).

A atuação chinesa por meio da BRI tem se mostrado coesa e coerente com os princípios tradicionais da diplomacia chinesa, buscando a construção em longo prazo de um mundo mais conectado e integrado, que seria mais harmonioso por meio de relações de confiança construídas na prática pelo exemplo e pelo comércio, sem necessitar de discursos vazios ou imposição de condicionalidades políticas e econômicas (PIRES; PAULINO, 2017).

Por fim, é válido trazer a análise de Stuenkel (2020) para ressaltar que apesar da China travar um embate com os EUA e se posicionar criticamente à ordem global estabelecida, é muito provável que o sistema internacional sofra algumas reformas ou atualizações caso este país seja bem sucedido nessa jornada, porém nada de teor revolucionário ou que venha a trazer uma ordem global completamente nova. Isso porque a China é a grande beneficiária da globalização e do sistema atual, que permitiu sua ascensão como potência global. Pode haver mudanças sistêmicas graduais e de caráter mais igualitário via cooperação da China com outros países emergentes, mas Stuenkel nega que ocorrerá um *turning point* incisivo do sistema de poder global.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A política externa chinesa tem se apresentado de forma linear nas últimas décadas, demonstrando que o país conseguiu estabelecer uma estratégia nacional de longo prazo para sua projeção global, que é baseada nos mesmos princípios desde a década de 1970, que são os Cinco Princípios da Coexistência Pacífica. Sem perder essa essência de Desenvolvimento Pacífico, o atual líder chinês Xi Jinping, no entanto, busca trazer essa projeção da China de uma maneira mais assertiva. Nesse contexto, é criada a Iniciativa Cinturão e Rota.

A Iniciativa Cinturão e Rota trata-se de uma imensa proposta chinesa de cooperação internacional para o mundo, focando em diálogos políticos, conectividade, livre comércio, cooperação financeira e trocas interpessoais. O pilar da conectividade se destaca especialmente devido aos diversos projetos de infraestrutura que partem da BRI, porém o

escopo da BRI tem se apresentado com bastante amplitude e flexibilidade para se adaptar às mudanças do sistema internacional e às necessidades de seus parceiros.

No que se refere à América Latina, a China já se colocava na região como um ator protagonista, seja por meio do comércio ou por meios políticos como o Fórum China-CELAC. Dessa maneira, era questão de tempo para a América Latina ser incluída na BRI, e atualmente 19 países da América Latina e Caribe já assinaram um memorando de entendimento sobre a Iniciativa. Alguns países não são membros oficiais ainda, por conta principalmente da relação triangular que se encontram entre China e EUA, porém na prática estão bem conectados com a China e com a BRI, seja pelo comércio, investimentos, ajuda internacional ou projetos de infraestrutura.

Nesse contexto, após observar os resultados da BRI em diversos países e examinar certos projetos, apresentamos diversas perspectivas sobre o impacto da BRI na região, quais desafios ela enfrenta e quais vantagens pode proporcionar. Os principais obstáculos apontados foram as estratégias nacionais e regionais indefinidas, somados a um ambiente de negócios averso ao risco e uma situação de crise institucional na América Latina. Esses obstáculos dificultam uma posição latino-americana definida, linear e de longo-prazo para suas relações com a China e a BRI, impactando o poder de negociação das nações da região e gerando atrasos em projetos com as mudanças constantes de orientação política.

Sendo assim, a hipótese que a BRI traz uma revitalização das relações sino-latino-americanas se demonstra verdadeira ao observar-se que a atuação chinesa na região não muda drasticamente, apenas se expande e coloca a BRI como um guarda-chuva discursivo e institucional. Caso a América Latina e a China se empenhem em superar os desafios apontados, as vantagens da Cooperação Sul-Sul e da globalização inclusiva poderão ser usufruídas. As potencialidades existentes na relação da BRI com a América Latina são muitas, podendo gerar grandes avanços na região em desenvolvimento, infraestrutura, redução de custos para o comércio, novas tecnologias e conhecimentos.

Pelo globo, a China tem demonstrado seu impacto no sistema internacional, buscando uma ordem global mais multipolar e igualitária, se utilizando da BRI como um modelo alternativo de globalização que buscaria exatamente esses objetivos. Com isso, acabou atraindo críticas da superpotência global, os EUA, que além disso, demonstram seu incômodo com a atuação da BRI na região latino-americana, que é historicamente ligada aos seus interesses.

Entretanto, com o advento da pandemia de COVID-19, a China tem expandido seu papel protagonista no mundo por meio da Rota da Seda da Saúde e da Rota da Seda Digital,

que são frentes de atuação da BRI que tem sido imprescindíveis para auxiliar muitas nações no combate ao vírus e se adaptarem ao “novo normal”. Na região latino-americana não tem sido diferente, e os chineses vem assumindo uma posição importante pela cooperação em saúde na América Latina, especialmente com pouca ação dos EUA nesse sentido, o que gerou um vácuo do qual a China tem buscado ocupar com maior atuação econômica e política na região (CARVALHO R., 2020).

O presente estudo aborda um aspecto primordial da projeção global de uma das maiores potências globais da atualidade, que é a China. Além disso, é especialmente relevante para a região latino-americana devido ao papel protagonista dos chineses na América Latina, principalmente por meio da Iniciativa Cinturão e Rota. Esta interação entre a BRI e a América Latina é essencial para a compreensão da atualidade da região e também para refletir sobre o futuro dessas nações, porém ainda é um tema pouco abordado pela academia ao considerar sua relevância e contemporaneidade. Dessa maneira, espera-se que a temática deste trabalho possa ser continuamente estudada conforme essa relação sino-latino-americana avançar.

BIBLIOGRAFIA

ABDENUR, Adriana Erthal; MUGGAH, Robert. A nova rota da seda e o Brasil. **Le Monde Diplomatique**, v. 12, 2017.

BBC. ‘Silk Road’ freight train from China arrives in Barking. **BBC**, [S. l.], 18 jan. 2017. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/uk-38666854>. Acesso em: 14 ago. 2020.

BELT & ROAD NEWS. 10 Amazing Belt and Road Initiative Projects. **Belt & Road News**, [S. l.], 6 abr. 2019a. Disponível em: <https://www.beltandroad.news/analysis/10-amazing-belt-and-road-initiative-projects/>. Acesso em: 11 jan. 2021.

BELT & ROAD NEWS. Outdated U.S. Policies unfit for today’s world: Mexican Politician. **Belt & Road News**, [s. l.], 16 jun. 2019c. Disponível em: <https://www.beltandroad.news/opinion/outdated-u-s-policies-unfit-for-todays-world-mexican-politician/>. Acesso em: 14 jan. 2021.

BELT & ROAD NEWS. Panama continues to expand economic ties with China. **Belt & Road News**, [S. l.], p. np, 29 jul. 2019b. Disponível em: <https://www.beltandroad.news/analysis/panama-continues-to-expand-economic-ties-with-china/>. Acesso em: 12 jan. 2021.

BROCANELLI, Sofia; ROZA, Gonzalo. Argentina sigue apostando por las centrales nucleares con financiamiento chino. **Fundeps**, [s. l.], 17 out. 2019. Disponível em: <https://www.fundeps.org/argentina-centrales-nucleares/>. Acesso em: 14 jan. 2021.

CARVALHO, Evandro Menezes de; VERAS, Daniel; STEENHAGEN, Pedro. **I Relatório BR&Br (Belt and Road & Brazil)**. 2020.

CARVALHO, Raquel. As US turns inward, coronavirus gives China ‘opportunity of the century’ in Latin America. **South China Morning Post**, [s. l.], 6 jun. 2020. Disponível em: <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3087742/us-turns-inward-coronavirus-gives-china-opportunity-century>. Acesso em: 16 jan. 2021.

CHINA DAILY. How Belt and Road is blazing a trail through pandemic. **China Daily**, [S. l.], 29 dez. 2020. Disponível em: http://www.chinadaily.com.cn/a/202012/29/WS5fea8525a31024ad0ba9f265_2.html. Acesso em: 12 jan. 2021.

CHINA. **China’s International Development Cooperation in the New Era**. [S. l.], 10 jan. 2021a. Disponível em: http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/10/c_139655400.htm. Acesso em 15 jan. 2021

CHINA. **China’s Military Strategy**. [S. l.], 26 maio 2015. Disponível em: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm. Acesso em: 10 ago. 2020.

CHINA. **The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects**. 2019.

CHINA. **White Paper on China's Peaceful Development**. [S. l.], 6 set. 2011. Disponível em: http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2011-09/06/content_23362449.htm. Acesso em: 9 ago. 2020

CHINA. **Xi Jinping Exchanges Letters with Argentine President Alberto Fernández**. [S. l.], 4 jan. 2021b. Disponível em: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1844467.shtml. Acesso em: 14 jan. 2021.

CHURCHILL, Owen. Mike Pompeo warns Panama and other nations about accepting China’s ‘belt and road’ loans. **South China Morning Post**, [s. l.], 20 out. 2018. Disponível em: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2169449/mike-pompeo-warns-panama-and-other-nations-about-accepting>. Acesso em: 18 out. 2020.

CONTI, Bruno Martarello de; MOZIAS, Petr. A “INICIATIVA DO CINTURÃO E ROTA”: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA A CHINA E PARA O MUNDO. **Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, p. 212, 2020.

DEVONSHIRE-ELLIS, Chris. Chinese Companies Hunting In Latin America For Belt And Road M&A. **Silk Road Briefing**, [s. l.], 30 dez. 2020b. Disponível em: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/12/30/chinese-companies-hunting-in-latin-america-for-belt-and-road-ma/>. Acesso em: 13 jan. 2021.

DEVONSHIRE-ELLIS, Chris. South American Belt And Road Projects Foreign Investors Should Be Looking At. **Silk Road Briefing**, [s. l.], 10 nov. 2020a. Disponível em: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/11/06/south-american-belt-and-road-projects-foreign-investors-should-be-looking-at/>. Acesso em: 13 jan. 2021.

DUSSEL-PETERS, Enrique. Latin America's Socioeconomic Relationship With China: Is Development Still Possible?. **Oxford Research Encyclopedia of Politics**. 2019.

DUSSEL-PETERS, Enrique. **MONITOR OF CHINESE INFRASTRUCTURE IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN 2020**. 2020.

EQUIPE COMEX DO BRASIL. China avança e pode superar em breve o Brasil como maior parceiro comercial da Argentina. **Comex do Brasil**, [S. l.], 8 out. 2019. Disponível em: <https://www.comexdobrasil.com/china-avanca-e-pode-superar-em-breve-o-brasil-como-maior-parceiro-comercial-da-argentina/>. Acesso em: 8 ago. 2020.

FREIRE, Rita. Porto no Peru com dinheiro chinês, saída continental para a rota da seda. **Federação Nacional dos Engenheiros**, [s. l.], 28 maio 2019. Disponível em: <http://fne.org.br/index.php/artigos/5419-porto-no-peru-com-dinheiro-chines-saida-continental-para-a-rota-da-seda>. Acesso em: 12 jan. 2021.

GCR STAFF. Jakarta-Bandung high-speed railway 64% complete. **Global Construction Review**, [s. l.], 23 dez. 2020. Disponível em: <https://www.globalconstructionreview.com/news/jakarta-bandung-high-speed-railway-64-complete/>. Acesso em: 11 jan. 2021.

GOVERNO DO BRASIL (Brasil). **China é maior parceiro comercial do Brasil no mundo**. [S. l.], 12 nov. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2019/11/china-e-maior-parceiro-comercial-do-brasil-no-mundo>. Acesso em: 8 ago. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA. Governo de Rondônia deve retomar estudo da saída para o Pacífico. **Portal do Governo do Estado de Rondônia**, [s. l.], 20 jul. 2020. Disponível em: <http://www.rondonia.ro.gov.br/governo-de-rondonia-deve-retomar-estudo-da-saida-para-o-pacifico/>. Acesso em: 14 jan. 2021.

GREEN BELT AND ROAD INITIATIVE CENTER (China). Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). **Green BRI Center**, [S. l.], 10 jan. 2021. Disponível em: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 11 jan. 2021.

JARAMILLO, Andrea. Colombia Eyes Stronger Links With China to Boost Trade. **Bloomberg**, [s. l.], 5 mar. 2020. Disponível em: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-03-05/trade-war-latest-colombia-warms-to-china-s-belt-and-road-plans>. Acesso em: 14 jan. 2021.

KOOP, Fermín. Coronavírus reestrutura Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina. **Diálogo Chino**, [S. l.], 30 jul. 2020. Disponível em: <https://dialogochino.net/pt-br/infraestrutura-pt-br/36699-coronavirus-reestrutura-iniciativa-cinturao-e-rota-na-america-latina/>. Acesso em: 11 jan. 2021.

KOOP, Fermín. Projeto de porto chinês é suspenso no Uruguai. **Diálogo Chino**, [s. l.], 23 jul. 2019. Disponível em:

<https://dialogochino.net/pt-br/comercio-e-investimento-pt-br/29092-projeto-de-porto-chines-e-suspenso-no-uruguai/>. Acesso em: 13 jan. 2021.

KOTZ, Ricardo Lopes. **A Nova Rota da Seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro**. 2018.

KOTZ, Ricardo Lopes; CARLETTI, Anna; CORREIA, Gabrielly Jacques. A Nova Rota da Seda. **Carta Internacional**, v. 14, n. 3, 2019.

LI, Mingjiang; POH, Angela. A China in transition: The rhetoric and substance of Chinese foreign policy under Xi Jinping. **Asian Security**, v. 13, n. 2, p. 84-97, 2017.

LIÉVANO, Andrés Bermúdez. China's Belt and Road advances in Latin America's Andean region. **Diálogo Chino**, [S. l.], 18 jun. 2019. Disponível em: <https://dialogochino.net/en/infrastructure/27815-chinas-belt-and-road-advances-in-latin-american-andean-region/>. Acesso em: 12 jan. 2021.

MOHANTY, Manoranjan. Xi Jinping and the 'Chinese Dream'. **Economic and Political Weekly**, p. 34-40, 2013.

MORENO, Juan Enrique Serrano; TELIAS, Diego; URDINEZ, Francisco. Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America. **Asian Education and Development Studies**, 2020.

MYERS, Margaret. China's belt and road initiative: what role for Latin America?. **Journal of Latin American Geography**, v. 17, n. 2, p. 239-243, 2018.

OSTERLOH, Maria Isabel. ¿Cómo América Latina ha sido incluida en la iniciativa de la Franja y La Ruta?. **Revista Andina de Estudios Políticos**, v. 9, n. 1, p. 5-25, 2019.

PARAMESWARAN, Prashanth. New Temburong Bridge Opening Highlights China-Brunei Relations Amid Coronavirus Challenge: A closer look at the recent unveiling of the key infrastructure project.. **The Diplomat**, [S. l.], 31 mar. 2020. Disponível em: <https://thediplomat.com/2020/03/new-temburong-bridge-opening-highlights-china-brunei-relations-amid-coronavirus-challenge/>. Acesso em: 14 ago. 2020.

PECEQUILO, Cristina Soreanu; CARMO, Corival Alves do. China, the International System and the South: peaceful rise?. **Brazilian Journal of International Relations**, v. 3, n. 1, p. 31-69, 2014.

PEDROZO, Gustavo Erler. As relações China-América Latina pelo prisma da cooperação Sul-Sul para o desenvolvimento. **Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD**, v. 5, n. 9, p. 91-120, 2016.

PIRES, Marcos Cordeiro. A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA. **Mundo e Desenvolvimento: Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais**, v. 1, n. 2, p. 81-102, 2019.

PIRES, Marcos Cordeiro; PAULINO, Luís Antonio. Reflexões sobre hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa “cinturão e rota” como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. **Relaciones Internacionales**, 2017.

QIAN, Wei; ZOTTELE, Esteban. La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible. **Orientando**, n. 13, 2017.

SANTA GADEA, Rosario. CHINA Y ASIA-PACÍFICO EN LA GLOBALIZACIÓN: TENDENCIAS Y OPORTUNIDADES PARA EL PERÚ. **Tese de Doutorado. Universidad del Pacífico**, 2020.

SHAHRIAR, Saleh. The Belt and Road initiative: what will china offer the world in its rise. **Asian Journal of Political Science**, 2019.

SHEPARD, Wade. Is China’s Belt And Road Already In Retreat?. **Forbes**, Ásia, 30 jan. 2020. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/01/30/is-chinas-belt-and-road-already-in-retr eat/?sh=2ab336895ebe>. Acesso em: 17 out. 2020.

SILVA, Mauri da. REFLEXÕES SOBRE A INICIATIVA OBOR NA AMÉRICA LATINA E SUA AJUDA À SUPERAÇÃO NA DEFICIÊNCIA EM INFRAESTRUTURA ECONÔMICA NA REGIÃO. **Mundo e Desenvolvimento: Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais**, v. 1, n. 2, p. 52-80, 2019.

STUENKEL, Oliver. The BRICS and the future of global order. Lexington Books, 2020. THE ASSOCIATED PRESS. US rattled as China’s construction work under Belt and Road initiative reaches Panama in Central America. **First Post**, [S. l.], 8 abr. 2019. Disponível em: <https://www.firstpost.com/world/us-rattled-as-chinas-construction-work-under-belt-and-road-i nitiative-reaches-panama-in-central-america-6406711.html>. Acesso em: 12 jan. 2021.

THE SECOND BELT AND ROAD FORUM FOR INTERNATIONAL COOPERATION (Beijing). **Full text of outcome list of 2nd BRF**. [S. l.], 28 abr. 2019. Disponível em: <http://www.brfmc2019.cn/en/442.shtml>. Acesso em: 15 jan. 2021.

UOL. Piñera inaugura cabo de fibra óptica no Chile ao lado de executivo da Huawei. **UOL**, Santiago (Chile), 28 maio 2019. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/efe/2019/05/28/pinera-inaugura-cabo-de-fibra-optica-no-chile-ao-lado-de-executivo-da-huawei.htm>. Acesso em: 13 jan. 2021.

VADELL, Javier Alberto et al. El rol de la cooperación de China en la transformación estructural del Sur Global. **Geosul**, v. 35, n. 77, p. 451-475, 2020.

VADELL, Javier Alberto. El Foro China-CELAC y el nuevo regionalismo para un mundo multipolar: desafíos para la Cooperación Sur-Sur. **Carta Internacional**, v. 13, n. 1, 2018.

VADELL, Javier; SECCHES, Daniela; BURGER, Mariana. De la globalización a la interconectividad: reconfiguración espacial en la iniciativa Belt & Road e implicaciones para el Sur Global. **Revista Transporte y Territorio**, n. 21, p. 44-68, 2019.

WORLD BANK (org.). **The World Bank In China**. Disponível em:
<https://www.worldbank.org/en/country/china/overview>. Acesso em: 8 ago. 2020.