

Avaliação da implementação da Belt And Road Initiative (BRI) na América Latina: análise das oportunidades e obstáculos na adesão da Argentina, Chile e Peru e não adesão do Brasil¹

Ana Flávia Ramos Tolentino²

RESUMO: A BRI, lançada em 2013 pela China, visa fortalecer as conexões econômicas, comerciais e infraestruturais entre a China e diversas regiões do mundo. Conseqüentemente, a América Latina tem despertado interesse devido aos seus recursos naturais, mercados em expansão e oportunidades de investimento. Ao compreender a influência da BRI na América Latina através do estudo de caso da Argentina, do Chile e do Peru, três países que já aderiram ao projeto, o artigo objetiva avaliar oportunidades e obstáculos para a adesão de outros países da região, como o Brasil, além de identificar estratégias para promover uma cooperação mutuamente benéfica entre a China e os países latino-americanos.

Palavras-chave: Belt and Road Initiative; América Latina; China; Brasil; comércio bilateral; investimentos estrangeiros diretos; infraestrutura.

1. Introdução

O extraordinário crescimento econômico da China mudou todos os aspectos da economia global. A China tornou-se, desde 2010, a segunda maior economia do mundo, e, desde 2013, a maior economia comercial. Depois de seu rápido crescimento econômico, o país atingiu um patamar que se tornou insustentável até para si mesmo. E, por isso, os líderes chineses perceberam que precisavam adotar diferentes tipos de estratégias para continuar o crescimento do país, buscando não só o crescimento, mas também o desenvolvimento. Para exercer essa influência econômica global, uma iniciativa se tornou foco: a Iniciativa da Nova Rota da Seda, ou, como é conhecida internacionalmente, Belt and Road Initiative (BRI) (NAUGHTON, 2020).

Em sua essência, a BRI é um programa de construção de infraestrutura que liga a China a seus vizinhos e além, mas tem muitos outros recursos que adicionam complexidade e, às vezes, equívocos. A BRI pode ser considerada a sucessora dos esforços de influência iniciados após a crise financeira global em 2009-2010. Ao contrário desses esforços, a BRI é

¹ Artigo apresentado como trabalho de conclusão de curso de Bacharelado em Relações Internacionais do Instituto de Economia e Relações Internacionais da Universidade Federal de Uberlândia - UFU, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais. Orientação: Profa. Dra. Sandra Aparecida Cardozo.

² Discente do curso de Relações Internacionais do Instituto de Economia e Relações Internacionais da Universidade Federal de Uberlândia (IERI/UFU). E-mail: anafrtolentino@gmail.com.

envolta em um quadro filosófico e, às vezes, é apresentada como uma alternativa para o desenvolvimento chinês (NAUGHTON, 2020).

O ano de 2017 testemunhou a realização do fórum inaugural do Cinturão e Rota em Pequim, que atraiu delegados de mais de 130 nações, incluindo vinte países latino-americanos e setenta organizações internacionais. Esta participação notável demonstrou que o significado da iniciativa se estendia muito além dos limites de um mero projeto de infraestrutura regional. A declaração final do fórum reconheceu explicitamente este interesse global mais amplo. Foi introduzida a ideia da Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) como um projeto de influência global, referenciando seu impacto na América do Sul (ABDENUR; LEVAGGI, 2018). Esta iniciativa tornou-se agora um componente integrante do discurso político e econômico entre a China e as nações da América Latina (PEREIRA; RIBEIRO, 2023).

O avanço da Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) na América Latina levanta a seguinte questão: o que motivou os países latino-americanos a aderirem à Belt and Road Initiative (BRI), e porque o Brasil, a maior economia da região, não entrou no projeto? Compreender as motivações que levaram muitos países a integrar-se à BRI é fundamental para identificar as oportunidades e desafios que essa iniciativa representa. A adesão a um projeto dessa magnitude pode ser impulsionada por promessas de investimentos em infraestrutura, comércio e desenvolvimento econômico, mas também envolve considerações geopolíticas e de soberania nacional.

Partindo dessa problemática, a hipótese central deste artigo é que, embora a adesão à BRI possa oferecer vantagens estratégicas significativas para o Brasil, como o fortalecimento de sua infraestrutura e o aumento de investimentos estrangeiros, ela também acarreta riscos consideráveis. Estes incluem a possível perda de autonomia em decisões econômicas e políticas, além de uma maior influência chinesa na região. A análise comparativa da implementação da BRI nos países latino-americanos pode, assim, fornecer informações valiosas sobre os potenciais benefícios e desafios que o Brasil enfrentaria caso decidisse se integrar a esta iniciativa global.

Este artigo tem como objetivo geral analisar o que motivou os países latino-americanos a aderir à Iniciativa Cinturão e Rota (BRI), e se faria sentido para as grandes economias da região aderirem, principalmente no que diz respeito ao Brasil. Para isso, serão explorados diversos elementos, de maneira a tentar revelar se a adesão do Brasil à BRI pode ser estrategicamente benéfica em termos de desenvolvimento econômico e infraestrutural, e quais desafios são postos em relação à soberania e à influência geopolítica brasileira na região.

Além disso, os objetivos específicos têm como propósito analisar como a crescente influência econômica da China, por meio da Belt and Road Initiative (BRI), levou o projeto a se expandir até a América Latina; investigar os aspectos de cooperação e os possíveis obstáculos que emergiram entre os países latino-americanos e a China nesse contexto; e examinar as atuais relações do Brasil com a China, explorando as implicações que a adesão brasileira à iniciativa teria para o país.

A pesquisa será conduzida utilizando uma abordagem qualitativa, baseada em estudos de caso de países da América Latina que aderiram à BRI. A análise será apoiada por revisão bibliográfica de fontes secundárias, como literatura acadêmica, relatórios governamentais e dados estatísticos. Além disso, será realizada uma análise comparativa das relações entre a China e os países latino-americanos selecionados, com foco nas implicações econômicas e comerciais da BRI na região.

Ao compreender melhor a influência da Belt and Road Initiative na América Latina, será possível avaliar os desafios e as oportunidades que surgem dessa relação e identificar as estratégias necessárias para promover uma cooperação mutuamente benéfica e sustentável entre a China e os países latino-americanos, além de trazer os possíveis motivos pelos quais o Brasil não aderiu à iniciativa.

Para além da introdução, na seção seguinte será apresentada a Belt and Road Initiative (BRI), abordando sua concepção, implementação e expansão ao longo dos anos. A seção três discutirá o histórico das relações entre a China e a América Latina, destacando a chegada da BRI à região. Já na seção quatro serão analisados os países latino-americanos que já aderiram à BRI, enquanto a seção cinco explorará, em detalhe, os casos específicos de Argentina, Chile e Peru, comparando as relações comerciais e os investimentos chineses antes e depois de sua adesão ao projeto. Logo após, a seção seis trará um panorama histórico das relações entre China e Brasil, seguido pela seção sete, que examinará as oportunidades e os desafios que o Brasil enfrentaria caso optasse por aderir à BRI. Por fim, a seção oito apresentará as conclusões finais sobre o tema.

2. Belt and Road Initiative

A Iniciativa da Nova Rota da Seda tem se destacado como uma importante estratégia de cooperação e conectividade global promovida pela China. A análise proposta será feita para entender como a BRI tem impactado a conectividade regional e global na América

Latina, região que se tornou um elo fundamental na iniciativa, contando com a participação de 14 países até o início de 2024.

A BRI representa uma mudança significativa na política externa chinesa, passando para uma abordagem "pró-ativa", visando promover a conectividade e cooperação com países ao redor do mundo. A expansão para outras regiões, incluindo a América Latina, tem incentivado países latino-americanos a aderirem à iniciativa, buscando aproveitar as oportunidades de investimento e cooperação oferecidas pela China (KROETZ; GERMANÒ, 2022).

2.1. Implementação

A BRI é um projeto de infraestrutura lançado pela China em 2013 durante o governo de Xi Jinping para conectar o país a outros continentes, através da construção de uma rede de rotas comerciais e de transporte. A Nova Rota da Seda chinesa é uma iniciativa de grande escala que tem o potencial de ter um impacto significativo nas relações comerciais globais e no desenvolvimento econômico (OCDE, 2018).

Para facilitar ainda mais a sua implementação, o Grupo Líder de Construção do Cinturão e Rota foi criado em fevereiro de 2015. Posteriormente, em 28 de março do mesmo ano, a Comissão de Reforma e Desenvolvimento Nacional, juntamente com o Ministério das Relações Exteriores e o Ministério do Comércio, publicaram um relatório intitulado "Visão e Ações sobre a Construção Conjunta do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI" (mais tarde denominado apenas "Visão e Ações"), sob a autorização do Conselho de Estado (CARVALHO, 2023).

O *Relatório Visão e Ações* explicita as prioridades na cooperação em torno de cinco eixos:

- 1) Coordenação de políticas de desenvolvimento: trata-se de conjugar os interesses comuns entre os governos dos países participantes para aumentar a confiança mútua e evitar erros de interpretação e de julgamento na cooperação intergovernamental. O objetivo é reduzir os riscos políticos, jurídicos e econômicos na execução dos projetos de infraestrutura. Diversos mecanismos formais e informais de diálogo intergovernamentais são implementados baseados no princípio da "discussão conjunta", que afirma o compromisso de respeitar os direitos de fala dos países participantes, e da "construção conjunta" que presume o efetivo engajamento de todos os países participantes.

- 2) Rede de infraestrutura verde e de baixo carbono: a infraestrutura é a coluna vertebral da BRI. O objetivo é interligar os países participantes por meio de rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, oleodutos e gasodutos, redes elétricas, além de cabos de fibra ótica transfronteiriços e instalações para internet e telecomunicações, observando o conceito de economia de baixo carbono. Assim, não se trata apenas de construir estradas e ferrovias, mas de uniformizar padrões técnicos e regras de tráfego.

3) **Facilitação do comércio:** o objetivo é eliminar ou reduzir as barreiras tarifárias e não tarifárias, buscar um melhor equilíbrio na balança comercial entre os países da Rota da Seda, diminuir os obstáculos ao investimento internacional e abrir novas áreas de livre comércio. Almeja-se explorar o potencial das vantagens comparativas, melhor administrar os atritos comerciais e diminuir os custos nos fluxos das mercadorias.

4) **Integração financeira:** trata-se de estabelecer um sistema monetário estável e fornecer capital para os investimentos em infraestrutura que dependem de financiamento de longo prazo. A cooperação financeira é central para o futuro da BRI, uma vez que a maioria dos países participantes da Rota da Seda possuem um sistema financeiro pouco avançado. A constituição do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB), e a criação, em dezembro de 2014, pela China, do Fundo da Rota da Seda com um capital inicial de 40 bilhões de dólares — que já financiou uma usina hidrelétrica no Paquistão e um empreendimento de gás natural liquefeito na Rússia — são iniciativas que representam alternativas ao convencional sistema multilateral de financiamento. A BRI conta ainda com o apoio financeiro de bancos chineses, tais como o Banco de Desenvolvimento da China (China Development Bank, CDB) e o Banco de Exportação-Importação da China (Export-Import Bank of China, China Eximbank).

5) **Intercâmbio de pessoas:** o objetivo é fortalecer a cooperação nas áreas de ciência e tecnologia, cultura, mídia e turismo. Lembrando o que disse o próprio Xi Jinping, conexão não é só sobre estruturas físicas, “também é conectar os corações das pessoas” (THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE, 2015).

O desafio está posto para a China: fazer com que os países participantes da BRI se sintam protagonistas desta Iniciativa. O desenvolvimento do quinto eixo não será uma tarefa fácil devido às dificuldades do lado chinês em saber como cultivar laços com povos de culturas diferentes, ainda mais nos países em que a religião cumpre um papel significativo na construção da identidade nacional (CARVALHO, 2023).

O governo chinês não estabeleceu a Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) como um pacote rígido e abrangente que exige que os Estados participantes se comprometam totalmente com todo o projeto. Em vez disso, os projetos abrangidos pela BRI, como os relacionados com transportes, logística, portos e facilitação do comércio, podem ser negociados e acordados separadamente, tendo em consideração as necessidades e circunstâncias únicas de cada país.

A BRI, conforme descrito no *Relatório Visão e Ações*, visa promover novos modelos de cooperação internacional e governação global, indo além do âmbito de uma mera zona de comércio livre. Embora o investimento em infraestrutura seja um foco principal, a BRI não procura criar um mercado comum semelhante ao projeto de integração econômica da União Europeia, por exemplo. No entanto, ao contrário das zonas de comércio livre tradicionais, a BRI atribui grande importância à facilitação do intercâmbio de pessoas, reconhecendo-o como um aspecto crucial da iniciativa.

2.3. Expansão ao redor do mundo

Apesar do nome, o BRI não se restringe a nenhuma área geográfica específica e 14 países latino-americanos e muitos outros países africanos estão associados. Até o presente momento, 150 países assinaram acordos da iniciativa (NEDOPIL, 2024).

À medida que a BRI se expandiu para outras regiões, a diplomacia chinesa começou a incentivar países latino-americanos a ingressarem na iniciativa. O Chile, por exemplo, aderiu à BRI em 2018, após um convite oficial durante a II Reunião Ministerial do Fórum China-CELAC em Santiago. A ideia de conectividade foi destacada como um fator atrativo da iniciativa, com ênfase na infraestrutura e no comércio como áreas de cooperação (KROETZ; GERMANÒ, 2022).

Portanto, a expansão da BRI ao redor do mundo, incluindo na América Latina, reflete a estratégia da China de fortalecer suas relações econômicas e comerciais com outros países e regiões, visando a cooperação e o desenvolvimento mútuo.

3. Histórico da relação comercial entre a China e a América Latina e a chegada da BRI

O comércio entre a América Latina e a China cresceu significativamente nas últimas décadas, impulsionado pela demanda chinesa por commodities. A China se tornou o principal parceiro comercial da América do Sul e o segundo maior para toda a América Latina, depois dos Estados Unidos (ROY, 2022). Antes da BRI, países ricos em recursos naturais na América do Sul, como Chile, Brasil, Argentina, Uruguai e Venezuela, já haviam experimentado um aumento nas exportações para a China, principalmente de commodities como minerais, produtos agrícolas e combustíveis fósseis. Essa relação comercial foi acompanhada por intercâmbios diplomáticos de alto nível, evidenciados pela visita do então Presidente da China, Hu Jintao, ao Brasil em 2004 (FERCHEN, 2021).

A ascensão das relações comerciais entre China e América do Sul coincidiu com o surgimento de líderes políticos de esquerda na região, como Luiz Inácio Lula da Silva no Brasil e Hugo Chávez na Venezuela. Apesar do boom comercial, outros países latino-americanos, como México e os países da América Central e Caribe, não experimentaram o mesmo aumento nas exportações para a China, devido à falta de recursos naturais comparáveis (FERCHEN, 2021).

Desde que o governo chinês lançou o seu primeiro *policy paper* sobre a América Latina e o Caribe, em 2008, a China começou a abordar estrategicamente as suas relações com a região, abrangendo várias áreas de cooperação (THE CHINESE GOVERNMENT,

2008). Em 2013, o Presidente Xi iniciou a sua primeira visita oficial a vários países latino-americanos. A China emergiu como o principal parceiro comercial de países como Brasil, Chile, Peru e Uruguai, ao mesmo tempo que mantém a posição de segundo maior parceiro para a maioria das outras nações da América Latina e do Caribe. Durante a Segunda Reunião Ministerial do Fórum China-Celac, em Santiago, Chile, em janeiro de 2018, Xi estendeu um convite aos países latino-americanos para aderirem à Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI), ao mesmo tempo que destacou o envolvimento da China em mais de oitenta projetos de desenvolvimento no região (CHINA, 2016).

O comércio entre a China e a região registrou um aumento significativo, disparando de 180 bilhões de dólares em 2010 para 450 bilhões de dólares em 2021, resultando na manutenção de um superávit de 7 bilhões de dólares para a China. Ao longo da sua presidência, Xi fez cinco visitas à América Latina, solidificando a importância destas relações bilaterais (AMERICAN ENTERPRISE INSTITUTE, 2022).

Além do comércio, a China tem desempenhado um papel importante no fortalecimento dos laços com a América Latina por meio de investimentos estrangeiros diretos e empréstimos. Os bancos estatais chineses são os principais credores da região, financiando projetos de energia e infraestrutura. No entanto, a dependência desses empréstimos pode levar países economicamente instáveis, como a Venezuela, a uma situação de endividamento insustentável. Também há preocupações com os padrões ambientais e trabalhistas mais baixos trazidos pelas empresas chinesas, além dos riscos de segurança nacional associados ao controle chinês de infraestruturas críticas (ROY, 2022).

Os chineses buscam expandir sua influência na América Latina por meio de cooperação em desenvolvimento, investimentos e comércio, apresentando-se como uma alternativa viável aos Estados Unidos e à Europa. Eles também têm fortalecido os laços militares com países latino-americanos, incluindo vendas de armas, intercâmbios militares e programas de treinamento (ROY, 2022).

A presença da China na Organização Mundial do Comércio (OMC) impulsionou o país a se tornar, junto com os Estados Unidos, o motor do crescimento econômico global. A relação simbiótica entre as duas economias durante o período de 2003 a 2007 foi baseada em desequilíbrios estruturais, em que os Estados Unidos representavam a principal fonte de demanda, enquanto a China fornecia manufaturas a preços baixos. Isso levou a um aumento significativo do comércio entre a China e a América Latina, especialmente a América do Sul, favorecendo os exportadores de commodities. No entanto, essa relação comercial também levantou preocupações sobre dependência, desindustrialização e termos de troca

desfavoráveis para a região. Enquanto alguns países sul-americanos se beneficiaram com o aumento das exportações de recursos naturais, outros enfrentaram déficits comerciais e perda de participação no comércio intrarregional de produtos manufaturados (IPEA, 2022a).

Outro tópico importante para se analisar é o papel das empresas chinesas na América Latina por meio de contratos de construção e projetos de infraestrutura. Esses projetos são vistos como uma forma de internacionalização da China e refletem tendências globais relacionadas à Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI) e à globalização com características chinesas. Os contratos de construção são diferentes dos investimentos estrangeiros diretos, pois não envolvem propriedade, mas sim a prestação de serviços mediante contrato. Os projetos podem abranger diversas atividades, como construção, concepção, monitoramento e manutenção de infraestrutura. As empresas chinesas possuem experiência e acesso a financiamento, o que as torna atraentes como parceiras para preencher a defasagem de infraestrutura na América Latina (IPEA, 2022a).

No entanto, existem desafios relacionados à análise de custos e benefícios dos projetos, bem como à construção de capacidades locais a longo prazo. A distribuição setorial dos projetos contratados na região mostra um foco nos setores de energia e transportes. Os setores de energia incluem projetos hidrelétricos, usinas de energia eólica e solar, redes de transmissão e gás e petróleo. No setor de transportes, embora tenham havido algumas dificuldades em projetos ferroviários, houve sucesso em projetos de pavimentação de estradas, sistemas de transporte público e mobilidade urbana. Além disso, foram realizados projetos em outros setores, como controle de inundações, tratamento de água, hospitais e infraestrutura de comunicação (IPEA, 2022a).

A presença da China na América Latina está remodelando o panorama de infraestrutura da região, oferecendo oportunidades e desafios. A aprendizagem das empresas chinesas e o aprimoramento institucional por parte dos governos da região são elementos essenciais para aproveitar as oportunidades na área de infraestrutura. A chegada da BRI à América Latina, em 2018, levou ao surgimento de novos projetos, mas também contribuiu para a formação de um ambiente regional de competição entre China e Estados Unidos, com opiniões desfavoráveis e ressalvas em relação à BRI.

4. Países da América Latina que já fazem parte

Até o primeiro trimestre de 2024, a América Latina contava com 14 países participantes da Iniciativa da Nova Rota da Seda. São eles: Argentina, Bolívia, Chile, Costa

Fonte: CEPAL, 2024.

Na Figura 2, que mostra os investimentos estrangeiros diretos (IED) chineses na América Latina, é notável que o mesmo padrão se repete, sendo Peru, Chile e Argentina os países da BRI que recebem mais IED.

Figura 2 — Destinos de IED chinês na América Latina

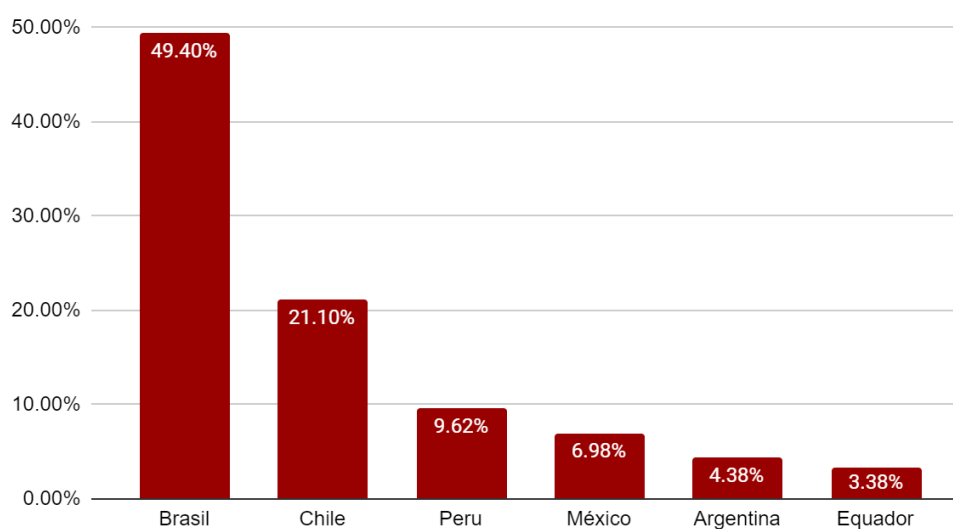
Base de dados	AEI			Red ALC-China		
	País	Montante (US\$ milhões)	%	Posição	Montante (US\$ milhões)	%
Brasil	58.130	45	1ª	52.599	34	1ª
Peru	24.890	19	2ª	28.512	18	2ª
Chile	14.250	11	3ª	19.651	13	3ª
Argentina	10.020	8	4ª	13.100	8	5ª
Equador	6.170	5	5ª	3.432	2	8ª
Venezuela	4.570	4	6ª	3.206	2	9ª
México	2.840	2	7ª	13.533	9	4ª
Colômbia	1.780	1	8ª	4.951	3	6ª
Guiana	1.670	1	9ª	3.501	2	7ª
Outros	4.430	3	-	12.663	8	-
Total	128.750	100	-	155.148	100	-

Fonte: AEI (2021) e Red ALC-China (2021a).

Fonte: IPEA, 2022a.

E, por fim, na Figura 3, é exibida a porcentagem dos países da América Latina que mais exportam para a China, sendo o Chile, o Peru e a Argentina os principais exportadores dentro da iniciativa, respectivamente.

Figura 3 — Países da América Latina que mais exportam para a China (2022)



Fonte: OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC), 2022.

Serão apresentadas duas dimensões para avaliar os impactos da BRI nos países escolhidos para o estudo de caso: comércio e investimentos em infraestrutura.

Na dimensão do comércio, será investigado se houve mudanças nos fluxos de importações comerciais dos países em análise em relação à América Latina e à China após a adesão à BRI, já que um dos objetivos principais da iniciativa é a construção de infraestrutura em países ao redor do mundo para conseguir um maior escoamento de exportações chinesas para seus parceiros comerciais. E, por fim, na dimensão dos investimentos em infraestrutura, são identificados os principais projetos capitaneados por empresas chinesas para entender como esses projetos contribuem para a integração dos países da região na economia global.

5.1. Argentina

Na Argentina, as relações com a China começaram a se intensificar no século XXI, com a busca por um parceiro comercial e financeiro alternativo. A China se tornou o principal parceiro comercial argentino, e os investimentos chineses no país aumentaram, principalmente nos setores de petróleo, gás e infraestrutura (IPEA, 2022a).

Durante o governo Macri (2016-2019), houve o desenvolvimento dos processos de privatização de empresas, que ocorreram no período de 2016 a 2018, e contribuíram para o aumento das aquisições de empresas na Argentina pela China (SAEZ, 2019). Logo após, quando o presidente Alberto Fernandez assumiu, ele demonstrou seu anseio em se juntar à BRI. Mantendo bons laços com a China durante seu mandato, a Argentina aderiu à BRI recentemente, em fevereiro de 2022 (LANTEIGNE, 2022).

Alberto visitou a China naquele momento de adesão ao projeto, resultando em várias iniciativas que podem ter um grande impacto nas relações econômicas no Cone Sul. Foram assinados Memorandos de Entendimento em várias áreas, incluindo cooperação em desenvolvimento verde, economia digital, tecnologia, educação, agricultura, energia nuclear, entre outras. Isso inclui compromissos de financiamento para infraestrutura, expansão de investimentos em energia e mobilidade elétrica, aumento das exportações argentinas, além de acordos em questões sanitárias e fitossanitárias (BAUMANN, 2022).

Os investimentos acordados incluem projetos de infraestrutura como gasodutos, obras ferroviárias, uma nova central nuclear, unidades geradoras de energia, linhas de transmissão, fabricação de veículos militares, compra de aviões, desenvolvimento de tecnologia 5G e industrialização do lítio em fábricas de baterias. A Argentina formalizou sua participação na Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) da China, garantindo acesso a financiamento de quase US\$24 bilhões (BAUMANN, 2022).

Entretanto, dentre as construções relacionadas aos investimentos chineses, houve controvérsias em torno da construção das represas hidrelétricas Condor Cliff e La Barrancosa. As obras começaram sem uma avaliação de impacto ambiental, levando o Supremo Tribunal Argentino a ordenar a suspensão dos projetos. Empresas chinesas argumentaram que a comunidade local não é um interlocutor válido, apenas o governo é. Tal pensamento reflete as diferenças culturais e políticas que podem resultar em choques de interesses (CARVALHO, 2019).

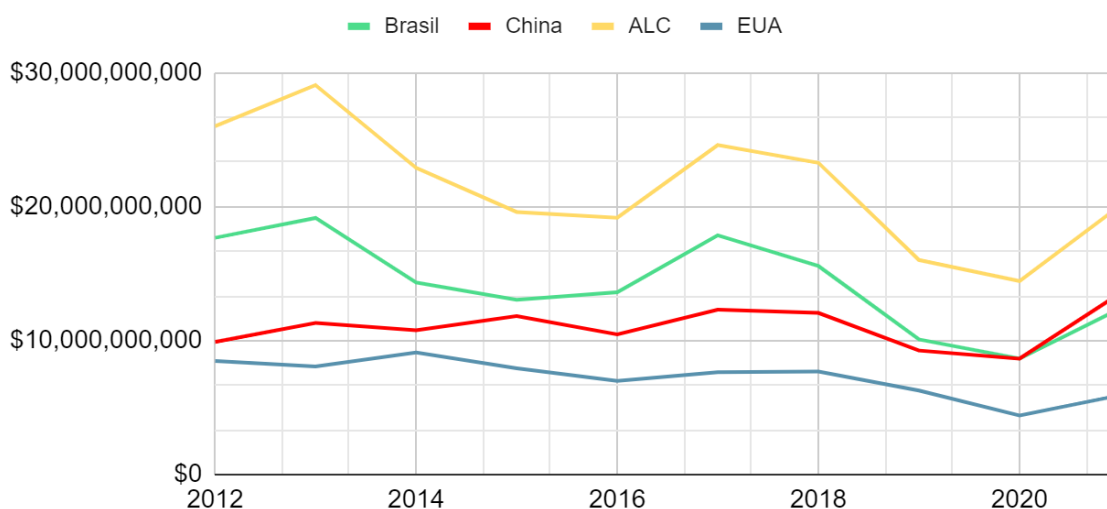
Além disso, há críticas à forma como a China conduz seus investimentos, ignorando a cultura local e segregando os trabalhadores. Esses comportamentos levantam preocupações sobre a conformidade com as normas internacionais e alimentam visões céticas sobre as atividades chinesas (CARVALHO, 2019).

Essas ações têm implicações significativas para os países do Mercosul, especialmente o Brasil, devido à importância da Argentina como parceiro comercial. A presença crescente da China na região, sem um acordo de preferências comerciais com o Mercosul, levanta questões sobre regras de origem e possíveis impactos nas empresas brasileiras, como perda de oportunidades de negócios e concorrência no mercado regional (BAUMANN, 2022).

Além disso, o aumento das relações entre a Argentina e a China, incluindo acordos na área de defesa, pode afetar as negociações conjuntas do Mercosul e criar tensões em setores como defesa e comércio. Essas mudanças podem ter impactos econômicos e políticos, gerando preocupações sobre coesão e direção futura do bloco de integração (BAUMANN, 2022).

Na Figura 4, é possível notar as mudanças que ocorreram no quadro de importações argentinas em conjunto com seus principais parceiros comerciais. Mesmo antes de aderir à BRI, em 2021, a China já estava ganhando destaque e começando uma movimentação para substituir o Brasil como o principal parceiro comercial argentino. De acordo com dados divulgados pelo Santander Trade, em 2022, a China conseguiu esse feito e se tornou o principal exportador para a Argentina, com uma taxa de 21,5%, enquanto o Brasil se tornou o segundo, com 19,6% (SANTANDER TRADE, 2023). Entretanto, é possível notar que, no que tange a América Latina e o Caribe em sua totalidade, as importações seguem altas e acompanham a tendência do fluxo de importações argentinas em comparação com as relações individuais que possui com cada país.

Figura 4 — Maiores parceiros comerciais nas importações argentinas em bilhões de dólares (2012-2021)



Fonte: WITS, 2024.

Adicionalmente, é importante mencionar a tendência recente de contratos com o setor das energias renováveis. Observou-se um aumento significativo na capacidade instalada de geração através da construção de parques eólicos e usinas solares, especialmente na Argentina, que contava com 8 projetos (LUCCI; GARZÓN, 2019). O projeto mais notável é, sem dúvida, o parque solar Caucharí, o maior da América Latina e situado a mais de 4 mil metros de altura. A instalação pode produzir 300 milhões de watts de energia e abastecer 120.000 residências. Recebeu assistência financeira da Chexim (US\$ 390 milhões) e foi construído pela China Power Construction Corp. da China – PowerChina, que faz parte de outros projetos de energia renovável do país (IPEA, 2022b).

O projeto Caucharí demonstra o potencial de cooperação no domínio da energia, uma vez que a China pode ajudar a aumentar a capacidade instalada através do fornecimento de financiamento e de fornecimentos baratos (ELLIS, 2021; RIBEIRO; UNGARETTI, 2020). Kong e Gallagher (2020) observaram que a integração das indústrias eólica e solar chinesas, combinada com a disponibilidade de financiamento e o desejo do país de participar em questões internacionais relevantes, poderia levar a um aumento no desenvolvimento de projetos de energia limpa no exterior (IPEA, 2022b).

Em dezembro de 2020, os governos chinês e argentino assinaram acordos relativos a projetos no setor ferroviário. Esses acordos previam que os investimentos seriam destinados à reabilitação da ferrovia Belgrano Cargas (US\$ 816 milhões) e à ativação da ferrovia San Martin Cargas (US\$ 2,6 bilhões), bem como uma carta de acordo relativa à modernização da ferrovia Norpatagonico (US\$ 784 milhões). O acordo também concede US\$ 500 milhões para a compra de trens que farão parte do sistema de transporte da região metropolitana de Buenos

Aires e de outros 13 estados (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, 2020; XINHUA, 2020).

O pós adesão à BRI se mostrou muito benéfica para a Argentina. Em 2022, o país recebeu investimentos de US\$1,34 bilhão, contra US\$1,30 bilhão recebidos pelo Brasil, sendo essa a primeira vez que a China investe mais na Argentina do que no Brasil. Entretanto, especialistas ouvidos pela BBC afirmam que não necessariamente essa mudança tem a ver com o projeto e pode se tratar de um caso isolado, que tem a ver com investimentos na área de mineração. No entanto, os especialistas reconhecem que, à semelhança do Brasil, muitos dos investimentos chineses na região não são concretizados. Segundo palavras do economista Marcelo Elizondo, presidente do Comitê Argentino da Câmara de Comércio Internacional (ICC) para a BBC (2023):

Há mais de 15 anos, a China vem anunciando investimentos na Argentina que na maioria dos casos não se concretizaram de forma suficiente. O que tem acontecido, ultimamente, são alguns investimentos específicos. A Argentina é pouco atraente para investidores chineses, que se depararam com muitos obstáculos, como a "brecha cambial" (as diferenças entre o câmbio oficial e as várias cotações paralelas do dólar) e a dificuldade para importar insumos e máquinas para a produção. Neste sentido, a China tem estado presente muito mais pelas urgências financeiras e conjunturais da Argentina (como o pagamento ao FMI).

Já nas eleições de 2023, o candidato Milei propôs cortar relações com a China devido ao governo comunista chinês e buscar uma reaproximação da Argentina com os Estados Unidos, seu terceiro maior parceiro comercial. Ele também prometeu retirar a Argentina do Mercosul e criticou o presidente Lula da Silva como socialista com tendências totalitárias (BBC, 2023).

A partir da eleição de Milei, no final de 2023, foi possível identificar um dilema enfrentado pela Argentina em sua relação com os Estados Unidos e a China, sob um novo cenário político. Milei inicialmente criticou a China, prometendo cortar laços se eleito, mas agora adota uma postura mais pragmática, reconhecendo a importância das relações comerciais com o país asiático. A China tem sido um grande investidor na Argentina, financiando projetos de infraestrutura e sendo o maior cliente de exportações argentinas, como soja e lítio (O GLOBO, 2024).

Apesar das críticas iniciais, Milei agora reconhece que dismantlar a relação com a China poderia ser desafiador para seus objetivos econômicos de reduzir a pobreza e a inflação. A China, por sua vez, ajustou seus investimentos na região, mas mantém um papel significativo na economia argentina. A postura de Milei em relação à China pode indicar uma direção mais pragmática em sua política externa (O GLOBO, 2024).

5.2. Chile

A região andina, exceto a Colômbia, tem sido a mais aberta à BRI na América Latina, com todos os países aderindo à iniciativa. A China busca promover seus interesses na região, incluindo a obtenção de recursos naturais e a busca por novos mercados para seus produtos, serviços e tecnologias. Os países andinos buscam atrair investimentos, financiamentos e contratos de construção para avançar em infraestrutura, desenvolvimento econômico e social (IPEA, 2022a).

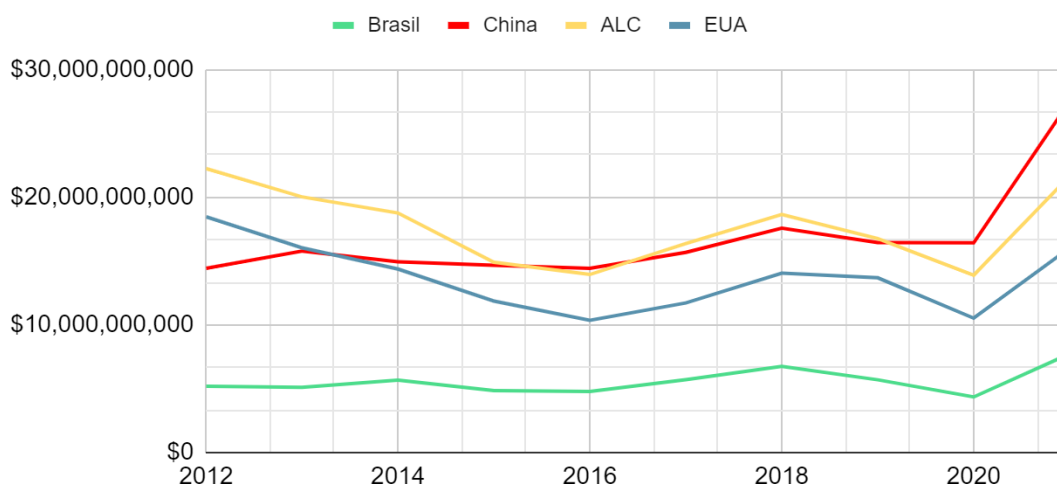
O Chile ingressou na BRI em 2018, visando atrair investimentos chineses em tecnologia, inovação e comunicações, além de buscar oportunidades de cooperação em energia solar, veículos elétricos e infraestrutura de telecomunicações. No entanto, as relações sino-chilenas também apresentam desafios, como a dependência das exportações chilenas de minérios para a China e preocupações com relação à dependência no setor elétrico (IPEA, 2022a). Após o anúncio, o então presidente Sebastian Piñera expressou a sua intenção de estabelecer o Chile como uma porta de entrada para as empresas chinesas expandirem o seu alcance em toda a região. Seu foco principal era atrair investimentos em tecnologia, inovação e comunicações (REUTERS, 2019).

A adesão do Chile à Iniciativa da Nova Rota da Seda ocorreu por meio da assinatura de um Memorando de Entendimento (MoU) para a promoção da iniciativa no país. O MoU estabeleceu cinco áreas de cooperação a serem desenvolvidas sob o signo da iniciativa, incluindo infraestrutura e comércio. Além disso, o documento prevê o uso de moeda local nas negociações bilaterais e o fortalecimento dos laços entre os povos, com a criação de uma rede de cidades irmãs entre os países (KROETZ; GERMANÒ, 2022).

A composição da balança comercial entre o Chile e a China, bem como entre o Chile e o resto do mundo, destaca-se pelas exportações de cobre e nitrato de potássio como os itens mais relevantes. Há uma leve diversificação na pauta comercial com a crescente exportação de frutas e vinhos chilenos para a China. No entanto, observa-se um reforço das assimetrias comerciais, especialmente na crescente especialização das exportações chilenas de minérios para o mercado chinês (KROETZ; GERMANÒ, 2022).

Na Figura 5 é mostrado como estão as importações provenientes da China antes e depois da adesão do Chile à BRI. Como pode ser notado, de 2019 em diante, as importações chinesas ultrapassaram até mesmo as importações conjuntas de todos os países da América Latina e Caribe.

Figura 5 — Maiores parceiros comerciais nas importações chilenas em bilhões de dólares (2012-2021)



Fonte: WITS, 2024.

Além disso, a adesão do Chile à BRI reflete a crescente importância da China como parceiro econômico e investidor na América Latina. Os investimentos chineses em infraestrutura, como projetos ferroviários e energéticos, têm contribuído para melhorar a conectividade do Chile e impulsionar seu desenvolvimento econômico.

Em 2019, os fabricantes chineses BYD e Yutong tiveram um impacto significativo no Chile ao vender 200 ônibus elétricos. Esta medida reflete uma mudança notável na relação da China com a região. Santiago, a capital do Chile, possui agora a segunda maior frota de ônibus elétricos do mundo (BELT & ROAD NEWS, 2019).

O II Fórum do Cinturão e Rota para Cooperação Internacional (BRF) contou com a participação de Piñera, único chefe de Estado da região da ALC em 2019. Em 2017, a ex-presidente do Chile, Michelle Bachelet, participou do I BRF. Avançando para julho de 2021, o Chile tornou-se oficialmente membro de pleno direito do Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), juntando-se ao Equador, Uruguai, Brasil e Argentina (IPEA, 2022a).

Este desenvolvimento também mostra os avanços da tecnologia chinesa, que permitiu a criação de produtos acessíveis e ecológicos. Isto pode ajudar enormemente as cidades latino-americanas que enfrentam a superpopulação na redução dos seus níveis de poluição. No entanto, alguns estudiosos argumentam que o verdadeiro motivo da China por trás da iniciativa da Nova Rota da Seda é melhorar a sua posição econômica, política e de segurança. A China, por outro lado, afirmou que este enorme empreendimento também traz diversas vantagens econômicas às suas nações parceiras (TRIPATHI; PK; R.L., 2022).

Contradições e desafios são inerentes à parceria sino-chilena. Porém, é importante ressaltar que houve também um fortalecimento do relacionamento. A relação bilateral entre o Chile e a China é caracterizada por certos desequilíbrios, particularmente em termos de

especialização comercial. O Chile tem se concentrado cada vez mais na exportação de minérios para o gigante asiático, o que levantou preocupações sobre a dependência do país da China.

O setor elétrico também tem registrado desenvolvimentos, como evidenciado pela posição dominante da State Grid no controle de 57% do segmento de distribuição de energia no país (GUZMÁN, 2021). Ao longo dos últimos anos, a relação entre os dois países tornou-se mais forte, atingindo o seu auge com a renovação do Acordo de Livre Comércio, a elevação do estatuto de parceria estratégica e o surgimento de novas perspectivas de colaboração em áreas como a mineração (particularmente o lítio), infraestrutura e tecnologia (IPEA, 2022a).

É notável que os governos anteriores do Chile se mostraram receptivos à parceria com a China e é possível afirmar que essa receptividade continua até o presente momento. O atual presidente chileno, Gabriel Boric, participou do III Fórum do Cinturão e Rota para Cooperação Internacional (BRF), em outubro de 2023. Na visita, o primeiro-ministro Li Qiang, do Conselho de Estado chinês, reuniu-se com Gabriel Boric para discutir o desenvolvimento das relações bilaterais entre a China e o Chile (BELT AND ROAD FORUM, 2023).

Os dois líderes traçaram um plano para o crescimento das relações China-Chile na nova era e concordaram em elevar a parceria estratégica a novos níveis. Li Qiang afirmou que a China está pronta para trabalhar com o Chile para fortalecer o alinhamento das estratégias de desenvolvimento, expandir e fortalecer a cooperação em campos tradicionais, como agricultura, energia e mineração, e explorar a cooperação em campos emergentes, como energia limpa, economia digital e inovação científica e tecnológica. Além disso, o presidente chileno viu com otimismo as empresas chinesas que desejam investir no Chile e atuarem como uma porta de entrada para as empresas chinesas na América Latina (BELT AND ROAD FORUM, 2023).

5.3. Peru

Ao longo do século XXI, a relação entre a China e o Peru passou por uma transformação gradual, marcada por um aumento no comércio e pelo influxo de investimentos chineses. A implementação do Acordo de Livre Comércio (ALC) em 2009 desempenhou um papel fundamental no impulso às exportações do Peru, particularmente na região andina, onde

as exportações de cobre registaram uma impressionante taxa de crescimento anual de 13,5% (UNGARETTI; HAFFNER, 2020).

Nos últimos onze anos, os investimentos chineses na indústria mineiradora do Peru ultrapassaram os 15 bilhões de dólares, com especial destaque para grandes projectos como Las Bambas e Toromocho (cobre) e Marcona (ferro). Além disso, a China tem procurado ativamente a diversificação no país, iniciando projetos nos setores da energia e das telecomunicações, bem como fazendo investimentos no setor elétrico (RED ALC-CHINA, 2021).

Em 2019, o Peru aderiu oficialmente à Iniciativa Cinturão e Rota (BRI), uma década após a assinatura do Acordo de Livre Comércio (ALC). Esta entrada solidificou oportunidades de investimento não só na indústria mineral, mas também em infraestrutura, incluindo investimentos previstos em projetos como o megaporto de Chancay e Ilo (LIÉVANO, 2019).

No âmbito da BRI, o projeto Chancay tem uma importância significativa, pois tem potencial para se tornar o principal elo da China com a América do Sul. A construção do porto, que está estimada em cerca de 3 bilhões de dólares, está a cargo do consórcio Cosco Shipping Ports Chancay. Este consórcio é predominantemente controlado pela Cosco Shipping Ports Limited, uma empresa estatal chinesa que detém uma participação de 60% (IPEA, 2022a).

A construção do porto não só criaria oportunidades de emprego e apoiaria as empresas locais, mas também aliviaria o congestionamento em Callao, o maior porto do país, que movimenta aproximadamente 70% da carga portuária nacional. Uma vez concluído, o novo porto terá potencial para transportar mercadorias de forma eficiente da Ásia para outras partes da América do Sul, aumentando a vantagem competitiva do Peru em comparação com países vizinhos na costa do Pacífico, como o Chile e a Colômbia (TORRICO, 2021).

A ferrovia bioceânica, um projeto que permaneceu inativo desde a sua introdução em 2014, tem importância no âmbito da BRI. Além disso, a hidrovía amazônica se alinha aos objetivos da BRI na região ALC, apesar de enfrentar críticas de ativistas ambientais (COLLYNS, 2019; ESPINOSA, 2021).

Os objetivos do Peru em relação à BRI parecem estar interligados, visando não só reforçar as relações comerciais e de investimento, mas também melhorar a sua integração no mercado global e melhorar a sua posição competitiva através do desenvolvimento de infraestruturas portuárias, particularmente em Chancay. Além de abordar as preocupações

ambientais e sociais, o Peru também procura reduzir a dependência comercial e promover a diversificação.

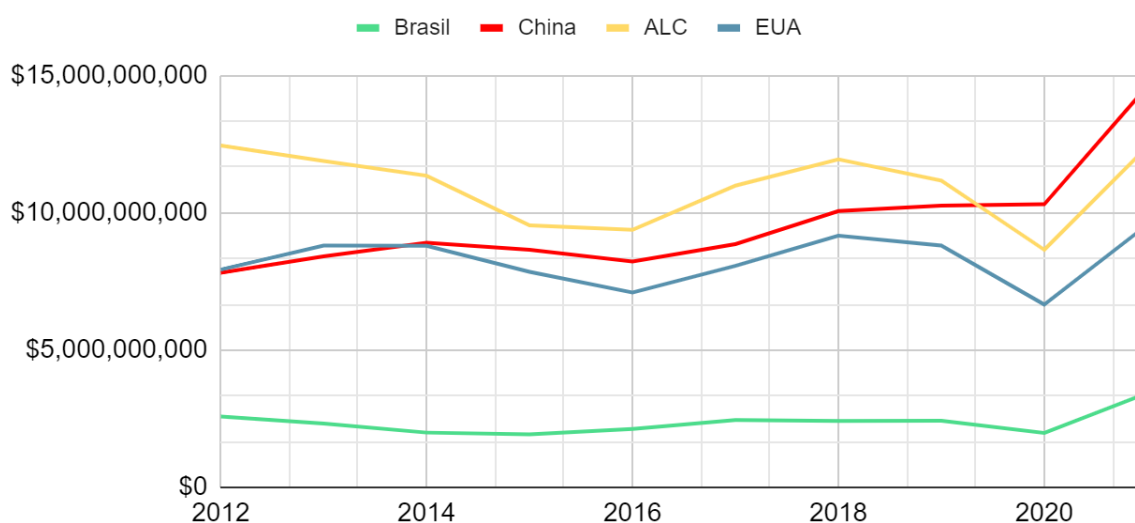
O desenvolvimento a longo prazo do país representa um desafio significativo quando se trata de exportar um único produto, especificamente o cobre. O Peru é visto como um parceiro estratégico pela China, não só devido à sua localização estratégica, mas também devido ao seu potencial de crescimento econômico.

A presença de minerais abundantes e a sua posição estratégica na costa do Pacífico contribuem para o fornecimento estável de recursos da região. O controle eficiente das rotas logísticas permite uma conectividade perfeita com a América Latina, promovendo, assim, a expansão da BRI na região (IPEA, 2022a).

No campo comercial, a China é o maior parceiro comercial do Peru desde 2014, respondendo por 28,3% do comércio exterior do país (WITS, 2024). O Peru ocupa o terceiro lugar na região em exportação de produtos para a China, depois do Brasil e do Chile, e o quarto lugar na importação de produtos chineses, depois do Brasil, Chile e Argentina. O cobre e seus derivados têm sido as principais exportações do Peru para a China desde 2003, representando aproximadamente 85% dos fluxos de exportação, seguido pela farinha de peixe, com cerca de 11% (OEC, 2022). As exportações da China para o Peru consistem principalmente em equipamentos eletrônicos, veículos e bens manufaturados. Após a assinatura do Memorando de Entendimento, houve um aumento nas importações chinesas por parte do Peru no ano de 2021. Entretanto, ainda não é possível afirmar com toda certeza se esse aumento foi devido à adesão ao projeto ou se aconteceu de forma isolada, como foi o caso da Argentina, em 2022.

É importante notar que antes de aderir à iniciativa, o Peru já havia atraído investimentos significativos de empresas chinesas. Na verdade, mais de 170 empresas chinesas operavam no Peru, com investimentos totalizando aproximadamente US\$28 bilhões (PETERS, 2021). No período pós-COVID, nota-se um crescimento lento nas importações chinesas, fazendo com que o país se tornasse o principal fornecedor do Peru, ultrapassando até mesmo toda a região da América Latina e Caribe.

Figura 6 — Maiores parceiros comerciais nas importações peruanas em bilhões de dólares (2012-2021)



Fonte: WITS, 2024.

A análise dos investimentos chineses no Peru revela que a abordagem da BRI, semelhante à observada no Chile, permanece inconsistente com o objetivo de melhoria da conectividade delineado em vários acordos entre a China e a América Latina. Embora o desenvolvimento do porto de Chancay pareça ser um passo positivo para alcançar esta conectividade, a situação atual ainda gira em torno do foco chinês em empreendimentos mineiros e energéticos no país (PETERS, 2021).

Quanto ao posicionamento dos governos recentes do Peru em relação à China, analistas salientaram que, mesmo com uma sucessão de administrações de centro e de direita, e logo em seguida um governo considerado de esquerda, com Pedro Castillo, todos os presidentes vêm dando prioridade para a relação com a China. Segundo Jorge Heine, professor de Relações Internacionais da Universidade de Boston e ex-embaixador chileno na China, “isso (a relação com a China) não tem um caráter ideológico, tem caráter pragmático” (UOL, 2021).

A prova da afirmação de Heine é que no governo mais recente, de Dina Boluarte, a parceria continua. O presidente chinês, Xi Jinping, reuniu-se com a presidente peruana em São Francisco, em novembro de 2023, para discutir o aprofundamento da cooperação bilateral. Jinping destacou o crescimento da cooperação na BRI e incentivou as empresas chinesas a participarem de projetos importantes no Peru. Ambos os líderes falaram sobre a importância de reforçar a cooperação em áreas tradicionais como a economia e o comércio, a energia e os minerais, e de promover novas fontes de crescimento na cooperação na economia digital e no desenvolvimento verde. Na ocasião, Boluarte reforçou que o Peru está empenhado

em aprofundar as relações com a China e espera elevar a cooperação estratégica a níveis ainda mais significativos (MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA CHINA, 2023).

6. Histórico da relação China-Brasil

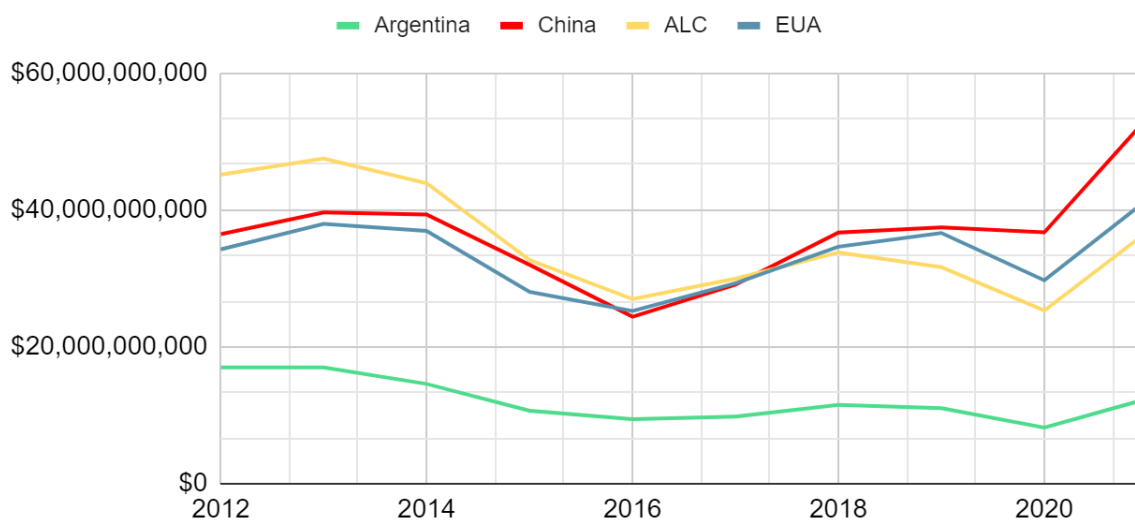
As relações entre Brasil e China datam de 1974, quando estabeleceram relações diplomáticas, sendo impulsionadas pelo aumento do intercâmbio econômico após a entrada da China na Organização Mundial do Comércio (OMC). Ao longo do tempo, consolidaram uma "parceria estratégica" em 1993 e criaram a Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (COSBAN) em 2004, representando o ápice do diálogo e cooperação bilateral (ARBACHE; MAIA, 2019).

Essa parceria transcende o âmbito bilateral, estendendo-se a mecanismos e acordos internacionais como os BRICS, o Novo Banco de Desenvolvimento, o G-20, a OMC, entre outros. Em 2012, suas relações foram elevadas ao nível de "parceria estratégica global", e, no mesmo ano, firmou-se o Plano Decenal de Cooperação (2012-2021), destacando o compromisso de longo prazo entre os dois países (ARBACHE; MAIA, 2019).

A colaboração entre o Brasil e a China tornou-se mais forte especialmente depois de 2013, quando Xi Jinping assumiu a presidência na China. Desde então, tem havido inúmeras interações e compromissos entre as duas nações. O Presidente Xi Jinping e a ex-Presidente Dilma Rousseff convocaram reuniões em março e setembro de 2013, demonstrando o seu compromisso de se envolverem mutuamente a níveis significativos e em múltiplos domínios. Durante a Quinta Reunião dos Líderes do BRICS e do G20 em São Petersburgo, ainda em 2013, ocorreram extensas conversações entre os países participantes. Além disso, em novembro daquele ano, o vice-presidente brasileiro, Michel Temer, fez uma visita oficial à China, onde se reuniu com autoridades chinesas (RODRIGUES; JABBOUR, 2023).

No que diz respeito ao campo econômico, a China tornou-se o principal parceiro comercial do Brasil em 2009, impulsionando a corrente de comércio bilateral de meros US\$2,3 bilhões em 2000 para US\$98,6 bilhões em 2018, marcando um crescimento expressivo. Apesar do saldo favorável na balança comercial para o Brasil, o padrão de intercâmbio gera desequilíbrios em termos de agregação de valor, favorecendo menos a indústria de transformação e o setor de serviços do país (ARBACHE; MAIA, 2019).

Figura 7 — Maiores parceiros comerciais nas importações brasileiras em bilhões de dólares (2012-2021)



Fonte: WITS, 2024.

Além das relações comerciais, a China tem sido uma das principais origens de Investimento Estrangeiro Direto (IED) no Brasil, com destaque para infraestrutura, energia, óleo e gás, além de uma crescente presença nos setores financeiro e de serviços. Embora em 2018 tenha havido uma queda nos investimentos chineses devido a fatores como a retração nos investimentos estrangeiros em países emergentes e incertezas políticas no Brasil, a entrada por meio de novos projetos e joint-ventures tem se fortalecido, refletindo confiança mútua e transferência de tecnologia (ARBACHE; MAIA, 2019).

Os investimentos estrangeiros diretos (IED) chineses no Brasil apresentam características distintas, incluindo foco em objetivos de longo prazo e segurança de recursos, o estabelecimento de empresas chinesas sem transferência significativa de tecnologia, ausência de condições políticas, busca por evitar promover uma agenda específica e envolvimento em projetos de infraestrutura que necessitam de acordos com o país asiático (SLIPAK, 2014; SVAMPA; SLIPAK, 2015). Assim, estes fluxos financeiros são especificamente designados para a aquisição de recursos essenciais, o estabelecimento de empresas colaborativas para obter licenças para a exploração de recursos naturais e a consolidação de ativos através de grandes conglomerados estatais através de fusões e aquisições (RAY; GALLAGHER, 2017).

Neste contexto, a questão da infraestrutura surgiu como um fator de grande destaque nas relações bilaterais devido à falta de investimentos no setor, que influencia negativamente o crescimento e a competitividade. Na América Latina, o Brasil seria o país que menos investiu em infraestrutura pública em termos relativos em 2019, com contribuições variando em cerca de 0,5% do seu PIB (CAVALLO; POWELL; SEREBRISKY, 2020).

Apesar das deficiências da indústria, a China persistiu em expandir a sua influência na região. Ao lado do esforço da State Grid para construir as linhas de transmissão de Belo Monte, os chineses manifestaram interesse em empreendimentos logísticos. Desde 2016, quando a CCCC adquiriu 80% da Concremat (Pires; Pinheiro, 2016), os chineses estão ativamente envolvidos no desenvolvimento da Ferrovia do Pará. Simultaneamente, as empresas chinesas também se aventuraram na construção e gestão de portos, nomeadamente de São Luís e Paranaguá, com o objetivo principal de aumentar a eficiência e agilizar o transporte de mercadorias, especialmente as importações de soja para a China (BAUMANN, 2021).

Sobre os governos brasileiros e sua relação com a China, os presidentes, principalmente Lula, sempre tiveram boas relações com a China. Entretanto, quando Bolsonaro foi eleito, ele ameaçou mudar isso. Durante sua campanha, Bolsonaro ganhou atenção por sua forte oposição à China. Uma visita a Taiwan em fevereiro de 2018, enquanto ainda era candidato, suscitou críticas da embaixada da China no Brasil, que a considerou um desafio à sua soberania. No entanto, desde que assumiu o cargo, Bolsonaro adotou uma postura mais moderada, provavelmente devido à significativa relação econômica entre os dois países (AMERICAS QUARTELY, 2019).

Ao assumir seu terceiro mandato em 2023, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez um relato otimista em sua primeira visita oficial à China, colocando as relações bilaterais em um novo patamar. Ele ressaltou a importância em focar nos interesses nacionais, bem como nos requisitos específicos dos acordos internacionais, com a menção de energia limpa, conectividade e cultura. Isto é um acréscimo para além do comércio de commodities que já é realizado (PLANALTO, 2023).

7. Oportunidades e obstáculos na adesão do Brasil à BRI

A BRI vem lentamente alterando a natureza e a dinâmica das relações econômicas e comerciais entre China e América Latina. Entretanto, permanecem dúvidas sobre a sustentabilidade e igualdade das relações comerciais. A relação estrutural contém elementos de dependência das commodities latino-americanas pela demanda chinesa. A entrada da BRI na região tem levantado questões semelhantes sobre quais novas dimensões a BRI poderia trazer para uma relação com padrões, desafios e problemas já estabelecidos (PIRES, 2022).

Segundo um relatório realizado pela CMS (2021), os principais obstáculos para o envolvimento da América Latina na BRI são citados como governos nacionais e questões

políticas, além de estruturas legais. Os riscos legais e regulatórios também são vistos como os mais sérios nos projetos da BRI, sendo vistos como um dos três principais riscos, à frente da estabilidade do projeto e do risco político. Um bom arcabouço legal é considerado o critério mais importante para tornar um projeto investível ou financiável. No entanto, a falta de regulamentação uniforme da BRI apresenta dificuldades, pois a gestão de riscos, a consistência, a previsibilidade e a transparência devem ser abordadas caso a caso, assim como as relações entre os participantes do projeto e as partes interessadas locais.

Além disso, a BRI é vista como uma iniciativa altamente política, com oposição internacional, principalmente dos Estados Unidos. A China tem sido bem-sucedida em promover sua influência na América Latina e isso preocupa os Estados Unidos. No entanto, devido à extensão das conexões econômicas entre a China e muitas economias latino-americanas, uma tentativa de excluir toda influência chinesa do continente seria inviável. Em vez disso, é provável que sejam feitas tentativas de limitar o envolvimento chinês em áreas sensíveis, como tecnologia, segurança e infraestrutura crítica (CMS, 2021).

Em nível doméstico, problemas políticos, dívidas, danos ambientais e impactos negativos em comunidades indígenas também podem ser desafios significativos para os projetos da BRI na América Latina. A mitigação do risco político é limitada para os participantes da BRI, mas podem ser adotadas medidas de segurança, diligência prévia minuciosa e estratégias de gerenciamento de riscos apropriadas. É necessário antecipar possíveis interrupções causadas por eventos políticos, como eleições e protestos. Os riscos legais também devem ser cuidadosamente analisados para minimizar seu impacto nos projetos (CMS, 2021).

A cooperação positiva por meio de parcerias pode ajudar a mitigar riscos, compartilhar habilidades, obter aceitação local, evitar dificuldades legais e avançar com os projetos de forma mais rápida. Encontrar parceiros confiáveis pode ser desafiador e requer transparência e compartilhamento de informações. Estruturas e parcerias flexíveis são mais eficazes para lidar com problemas, desde que haja clareza sobre sua natureza e flexibilidade. É importante considerar potenciais conflitos culturais ou mal-entendidos e abordá-los adequadamente, seja por meio de treinamento ou por ver essas diferenças como oportunidades de aprendizado.

Outro obstáculo para o progresso da BRI seria a falta de acesso a projetos investíveis. Não há um banco de dados oficial de projetos da BRI, o que faz com que empresas e investidores precisem buscar oportunidades por conta própria. Pesquisas mostram que muitos participantes dos projetos da BRI enfrentam desafios na identificação e acesso a oportunidades adequadas. A China está encorajando a adoção de regras e padrões

internacionais para aquisição, licitação e concorrência na BRI. As expectativas em relação à facilidade de encontrar oportunidades variam entre os participantes da América Latina, com uma minoria acreditando que será mais fácil e outra parte prevendo maiores dificuldades.

Assim, o Brasil pode se beneficiar não apenas do aumento do consumo interno na China, mas também das soluções tecnológicas desenvolvidas por empresas chinesas, especialmente em setores em que o Brasil já possui vantagens comparativas. Além disso, existe a possibilidade de colaboração em questões relacionadas ao desenvolvimento econômico e social.

No entanto, também é necessário reconhecer que aproveitar essas oportunidades não será fácil. Isso se deve às mudanças em curso nas cadeias globais de valor, que estão se tornando mais regionais, o que pode dificultar a aproximação entre países geograficamente distantes como o Brasil e a China. As novas tecnologias de produção permitem a produção local e regional sem depender exclusivamente de arbitragem de custos, o que pode impactar nas relações comerciais entre países distantes.

Apesar desses desafios, o comércio e o investimento em produtos primários são vistos como uma plataforma para lançar oportunidades de expansão e sofisticação das relações econômicas entre Brasil e China. A colaboração em setores estratégicos, como tecnologia e inovação, também é destacada como uma via promissora para o aprofundamento das relações econômicas bilaterais.

Além disso, nos últimos 40 anos, o Brasil tem investido menos de 2% do seu Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura, um nível considerado muito baixo em comparação com padrões internacionais e que tem se mostrado insuficiente. A falta de investimento em melhores rodovias, portos modernos e expansão ferroviária tem sido um obstáculo para o crescimento econômico do país. A disposição da China em investir nesses setores pode ajudar a atender pelo menos parte das necessidades de infraestrutura do Brasil (SANTORO 2019).

No curto prazo, os IEDs chineses beneficiam setores sensíveis da economia brasileira, mas não promovem o desenvolvimento de capacidades industriais avançadas, mantendo uma estrutura econômica dependente de commodities. A infraestrutura financiada pelos chineses pode reduzir custos e melhorar a competitividade, mas tende a beneficiar mais a China do que o desenvolvimento interno e integrado do Brasil, favorecendo corredores de importação e exportação em detrimento da integração nacional.

O Brasil considera a importância estratégica da China, mas questiona a necessidade de aderir à BRI, preferindo colaborações financeiras através de iniciativas que já fazem parte. As

razões para não aderir incluem incertezas legais, questões políticas e ideológicas, falta de informação estratégica e potenciais riscos para o comércio e investimento.

A adesão à BRI poderia reduzir a assimetria no comércio bilateral, estimulando investimentos em setores estratégicos e promovendo acordos tarifários favoráveis. No entanto, é crucial garantir que os projetos se alinhem com metas de desenvolvimento sustentável e que o marco regulatório das parcerias público-privadas seja claro para atrair investimentos de forma confiável. Essas considerações refletem a complexidade das relações sino-brasileiras e a necessidade de uma abordagem estratégica para maximizar os benefícios e mitigar os desafios decorrentes da participação na BRI.

8. Considerações finais

Olhando para o futuro, surgem oportunidades de aprendizado e compartilhamento de lições em uma perspectiva regional e histórica comparativa. A América Latina não atua como um ator coeso em relação à China, com diferentes países adotando abordagens diplomáticas e comerciais distintas. É importante considerar como os atores latino-americanos têm aprendido uns com os outros ou com seus pares em outras regiões sobre desafios e oportunidades específicas relacionadas à China. Muitas vezes, as discussões entre governos, empresas, sociedade civil e pesquisadores ecoam conversas semelhantes em países vizinhos ou em outras regiões do mundo. A pesquisa comparativa pode desempenhar um papel importante na ampliação do aprendizado acadêmico e político nessa área.

No entanto, existem obstáculos a serem superados para o progresso da BRI na América Latina, principalmente no Brasil. Questões políticas, dívidas, danos ambientais e impactos negativos em comunidades indígenas são desafios significativos para os projetos da BRI. A mitigação de riscos requer parcerias positivas, transparência, compartilhamento de informações e estratégias de gerenciamento de riscos apropriadas. A devida diligência prévia é crucial, assim como o uso da tecnologia para melhorar a comunicação e o gerenciamento de projetos.

A falta de acesso a projetos investíveis e a ausência de um banco de dados oficial da BRI são obstáculos adicionais. Disputas legais também ocorrem e a resolução de disputas pode se tornar mais fácil à medida que o programa se desenvolve. Setores como energia, logística, infraestrutura e energias renováveis são focos de interesse na região, mas também surgem preocupações com riscos específicos, como a transição para fontes de energia mais limpas.

Outro aspecto fundamental é o fortalecimento das capacidades dos países da América Latina para negociar acordos equitativos com a China e para gerir os projetos da BRI de forma eficiente e sustentável. Isso inclui investimentos em educação, pesquisa e desenvolvimento, infraestrutura, capacitação técnica e transferência de tecnologia. Dessa forma, a região poderá estabelecer relações benéficas e sustentáveis com a China, impulsionando o desenvolvimento econômico e social de forma equilibrada.

A BRI continuará evoluindo, buscando atender às tendências do futuro. Projetos acessíveis, que adotem tecnologias e métodos modernos, além da abordagem "aberta, verde e limpa", frequentemente terão maiores chances de sucesso. Se a BRI for reconhecida internacionalmente como um veículo para padrões mais elevados de sustentabilidade e governança de projetos, bem como para parcerias transfronteiriças mutuamente benéficas para participantes chineses e estrangeiros, ela poderá ser verdadeiramente descrita como uma "cooperação ganha-ganha".

No que diz respeito especificamente ao Brasil, a análise das implicações em aderir à Iniciativa Cinturão e Rota revela um cenário complexo e cheio de nuances. Primeiramente, é importante considerar que o Brasil provavelmente não tem a intenção imediata de aderir à iniciativa, pois percebe mais obstáculos do que oportunidades reais nessa adesão.

Um dos principais motivos seria a falta de uma justificativa concreta para aderir a iniciativa, já que, hoje, o Brasil já é o maior parceiro comercial da China na América Latina, além de receber os maiores investimentos em infraestrutura. Além disso, a experiência de países como Argentina e Chile, que já aderiram à BRI, indica que as expectativas iniciais de projetos claros de infraestrutura relacionados à iniciativa não se concretizaram. Na prática, a adesão à BRI resultou em um aumento do comércio e investimentos em outras áreas na região, como energia.

Outro aspecto a considerar é que a China está focando seus esforços principalmente na Ásia e Europa para desenvolver infraestrutura, o que faz sentido considerando a distância e a complexidade de projetos na América Latina. Apesar de investimentos chineses em infraestrutura no Brasil, como para algumas questões específicas, o foco principal ainda parece ser em commodities devido à dimensão continental do país e às dificuldades logísticas.

É claro que a China se beneficiaria com a adesão do Brasil à BRI, pois isso poderia influenciar outros países da América Latina a aderirem também. No entanto, a falta de grandes movimentações da China para atrair o Brasil para a iniciativa sugere que a região não é o foco principal no momento. No entanto, mesmo sem a adesão à BRI, a tendência de aumento das relações comerciais da China com os países da América Latina, incluindo o

Brasil, é uma realidade que provavelmente continuará ocorrendo. Isso pode representar um desafio para o Brasil em termos de competição comercial e negociações no Mercosul e na região em geral.

Em suma, a BRI representa tanto oportunidades quanto desafios para a América Latina e, mais especificamente, para o Brasil. Superar esses desafios requer cooperação positiva por meio de parcerias, compartilhamento de habilidades e obtenção de aceitação local. Encontrar parceiros confiáveis e adotar estruturas flexíveis são fundamentais para lidar com problemas de forma eficaz. A devida diligência prévia, avaliação completa de riscos e identificação antecipada de problemas são essenciais em todos os aspectos dos projetos da BRI. Além disso, o uso da tecnologia pode permitir uma maior eficiência e transparência na implementação dos projetos.

Para o futuro das pesquisas neste tema, é desejável que os países integrantes da BRI, incluindo a própria China, intensifiquem os esforços na criação e disponibilização de uma base de dados mais abrangente e detalhada sobre o projeto. Isso permitiria que estudos futuros sobre a BRI na América Latina fossem enriquecidos com informações mais específicas sobre os investimentos realizados após a adesão dos países participantes, bem como dados concretos sobre a contribuição da iniciativa para o desenvolvimento da infraestrutura na região. Com essas informações, as análises poderiam ser mais robustas, proporcionando uma compreensão mais aprofundada dos potenciais benefícios que esses laços com a China podem trazer para a América Latina.

Referências

AMERICAS QUARTERLY. **Como os líderes latino-americanos estão (ou não) cooperando com a China**, 2019. Disponível em: <<https://www.americasquarterly.org/fullwidthpage/como-os-lideres-latino-americanos-estao-o-u-nao-cooperando-com-a-china/>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

ARBACHE, J.; MAIA, J. N. B. **O futuro da China e as oportunidades para o Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC) – Setembro, 2019. Disponível em: <<https://www.cebc.org.br/2019/09/01/o-futuro-da-china-e-as-oportunidades-para-o-brasil-2/>>. Acesso em: 7 mar. 2024.

ARGENTINA IMPORTS BY COUNTRY AND REGION 2012 - 2021 | WITS. Disponível em: <<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ARG/StartYear/2012/EndYear/2021/TradeFlow/Import/Partner/ALL/Indicator/MPRT-TRD-VL>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

BAUMANN, Renato. **Implicações da presença crescente da China no Mercosul**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC) – Abril, 2022. Disponível em:

<<https://www.cebc.org.br/2022/04/28/implicacoes-da-presenca-crescente-da-china-no-mercosul/>>. Acesso em: 7 mar. 2024.

BELT AND ROAD FORUM. **Li Qiang Meets with President of Chile Gabriel Boric** - The Third Belt and Road Forum for International Cooperation, 2023. Disponível em: <<http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1018/c126-1188.html>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

BRAZIL IMPORTS BY COUNTRY AND REGION 2012 - 2021 | WITS. Disponível em: <<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/BRA/StartYear/2012/EndYear/2021/TradeFlow/Import/Partner/ALL/Indicator/MPRT-TRD-VL>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

CARVALHO, R. **China in Latin America: partner or predator?**, set 2019. Disponível em: <<https://multimedia.scmp.com/week-asia/article/3011618/beijing-conquest-latin-america/index.html>>.

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

CEPALSTAT. **Bases de Datos y Publicaciones Estadísticas**. Disponível em: <https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/dashboard.html?indicator_id=2207&area_id=131&lang=es>. Acesso em: 04 abr. 2024.

CHILE busca más inversiones chinas, quiere ser plataforma para “toda América Latina”: Piñera. **Reuters**, 25 abr. 2019. Disponível em: <<https://reut.rs/3bqYKEn>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

CHILE IMPORTS BY COUNTRY AND REGION 2012 - 2021 | WITS. Disponível em: <<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHL/StartYear/2012/EndYear/2021/TradeFlow/Import/Partner/ALL/Indicator/MPRT-TRD-VL>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

CMS. **Belt and Road Initiative: The view from Latin America**. Belt and Road Initiative: CMS reports, Chile, 2021. Disponível em: <https://cms.law/en/media/international/files/publications/publications/bri_the-view-from-latin-america>. Acesso em: 18 jan. 2024.

COLLYNS, D. Hidrovía amazónica respaldada por China inmersa en información turbia. **Diálogo Chino**, 13 sept. 2019. Disponível em: . Acesso em: 23 jan. 2022.

EL PRESIDENTE encabezó la firma de cuatro acuerdos con China por USD 4.695 millones para la reactivación de líneas ferroviarias. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (noticia), 12 dic. 2020. Disponível em: <<https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/el-presidente-encabezo-la-firma-de-cuatro-acuerdos-con-china-por-usd-4695>> . Acesso em: 04 abr. 2024.

ELLIS, E. **China’s bid to dominate electrical connectivity in Latin America**. China Brief: a journal of analysis and information, v. 21, n. 10, p. 11-16, May 2021. Disponível em: <<https://jamestown.org/program/chinas-bid-to-dominate-electrical-connectivity-in-latin-america/>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

EMPRESAS chinesas e argentinas estreitam cooperação ferroviária com quatro novos acordos. Xinhua, 12 dez. 2020. Disponível em: <http://portuguese.xinhuanet.com/2020-12/14/c_139588328.htm> . Acesso em: 04 abr. 2024.

ESPINOSA, M. Los lazos comerciales entre Perú y China se fortalecen a pesar de la crisis política. **Diálogo Chino**, 28 dic. 2021. Disponível em: <<https://dialogochino.net/es/actividades-extractivas-es/49789-los-lazos-comerciales-entre-peru-y-china-se-fortalecen-a-pesar-de-la-crisis-politica/#:~:text=Los%20lazos%20comerciales%20entre%20Per%C3%BA,impactos%20ambientales%20del%20libre%20comercio>> . Acesso em: 04 abr. 2024.

FERCHEN, M. The BRI in Latin America. In Schneider F (ed.) **Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency Through Regional Connectivity**. Amsterdam: Amsterdam University Press, pp. 97–112, 2021.

GUZMÁN, L. **State Grid aumenta presença no Chile com compra da CGE.** Diálogo Chino, 1o fev. 2021. Disponível em: <<https://dialogochino.net/pt-br/mudanca-climatica-e-energia-pt-br/39680-state-grid-aumenta-presenca-no-chile-com-compra-da-cge/#:~:text=Em%20meados%20de%20novembro%20de,de%203%20bilh%C3%B5es%20de%20d%C3%B3lares.>> . Acesso em: 04 abr. 2024.

IPEA. **Nova Rota da Seda na América Latina: Entre Adesões e Hesitações.** Boletim de Economia e Política Internacional, n. 33, maio/ago. 2022a. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11554/6/BEPI_33_artigo4.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2024.

IPEA. **Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina: perspectiva geoeconômica.** Boletim de Economia e Política Internacional, n. 33, maio/ago. 2022b. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11587/1/TD_2819_Web.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2024.

KROETZ, M. E.; GERMANÒ, M. A. A Iniciativa da Nova Rota da Seda e seu Impacto na Conectividade da América Latina: Um Estudo de Caso do Chile e do Peru. **Brazilian Journal of Latin American Studies**, [S. l.], v. 21, n. 44, p. 20–47, 2022. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/prolam/article/view/200142>>. Acesso em: 13 fev. 2024.

LANTEIGNE, Marc. **Argentina Joins China's Belt and Road, 2022**, The Diplomat. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2022/02/argentina-joins-chinas-belt-and-road/>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

LUCCI, J.; GARZÓN, P. **China y Argentina: inversiones, energía y sustentabilidad – el caso del Parque Solar Caucharí.** Washington: Iiscal, mayo 2019.

MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA CHINA. **Xi Jinping Meets with President of Peru Dina ERCILIA Boluarte Zegarra**, 2023. Disponível em: <https://www.mfa.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/ldmzs_664952/xwlb_664954/202312/t20231218_11206064.html>. Acesso em: 04 abr. 2024.

NAUGHTON, Barry. China's Global Economic Interactions. In: SHAMBAUGH, David. **China & the World**. New York: Oxford University Press, 2020, p. 113-136.

NEDOPIL, Christoph. Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). **Green Finance & Development Center**, Fisf Fudan University, Shanghai, 2024. Disponível em: <<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>>. Acesso em: 13 jan. 2024.

O GLOBO. **Nem Milei consegue dizer não para China e baixa o tom nas críticas ao gigante asiático**, 2024. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/negocios/noticia/2024/04/05/nem-milei-consegue-dizer-nao-para-china-e-baixa-o-tom-nas-criticas-ao-gigante-asiatico.ghtml>>. Acesso em: 05 abr. 2024.

OCDE. **China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape**. OECD Business and Financial Outlook, Paris, 3 set. 2018. Disponível em: <<https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>>. Acesso em: 13 jan. 2024.

O PRESIDENTE encabezó la firma de cuatro acuerdos con China por USD 4.695 millones para la reactivación de líneas ferroviarias. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (noticia), 12 dic. 2020. Disponível em: <<https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/el-presidente-encabezo-la-firma-de-cuatro-acuerdos-con-china-por-usd-4695>> . Acesso em: 5 abr. 2024.

PERU IMPORTS BY COUNTRY AND REGION 2012 - 2021 | WITS. Disponível em: <<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/PER/StartYear/2012/EndYear/2021/TradeFlow/Import/Partner/ALL/Indicator/MPRT-TRD-VL>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

PETERS, E.D. **Monitor de la infraestructura China en América Latina y Caribe**. Ciudad de México: RED ALC-China, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3gTZwtX>>. Acesso em: 04 abr. 2024.

PIRES, Marcos Cordeiro. **Riscos e promessas da Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina em um contexto de crise geopolítica global**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC) – Abril, 2022. Disponível em: <<https://www.cebc.org.br/2022/04/28/implicacoes-da-presenca-crescente-da-china-no-mercado>>. Acesso em: 7 mar. 2024.

PLANALTO. **Lula: relação do Brasil com a China chega a outro patamar, 2023**. Disponível em: <<https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2023/04/lula-relacao-do-brasil-com-a-china-chega-a-outro-patamar>>. Acesso em: 05 abr. 2024.

PIRES, F.; PINHEIRO, V. Gigante chinesa compra Concremat por R\$ 350 milhões. **Valor Econômico**, 25 nov. 2016. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2016/11/25/gigante-chinesa-compra-concremat-por-r-350-milhoes.ghtml>> . Acesso em: 05 abr. 2024.

RED ALC-CHINA – RED ACADÉMICA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE SOBRE CHINA. **Chinese OFDI in LAC: transactions (2000-2020)**. Ciudad de México: Red ALC-China, 2021. Disponível em: <<https://www.redalc-china.org/monitor/index.html>>. Acesso em: 05 abr. 2024.

RAY, Rebeca; GALLAGHER, Kevin. China-Latin America Economic Bulletin. **GEGI Discussion Paper**, 2017.

RODRIGUES, B. S.; JABBOUR, E. **A Iniciativa Cinturão e Rota e as implicações geoeconômicas para o Brasil sob a perspectiva da nova economia do projeto e da geoeconomia híbrida**. Rio de Janeiro: FGV Direito Rio, 2023. Disponível em: <https://beltandroadbrazil-diretorio.fgv.br/sites/beltandroadbrazil-diretorio.fgv.br/files/artigos/a_china_e_a_iniciativa_cinturao_e_rota_-_percepcoes_do_brasil.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2024.

ROY, Diana. **China's Growing Influence in Latin America**. Council on Foreign Relations, Washington, DC, 15 jun. 2022. Disponível em: <<https://www.cfr.org/backgrounder/china-influence-latin-america-argentina-brazil-venezuela-security-energy-bri#chapter-title-0-1>>. Acesso em: 13 jan. 2024.

SÁEZ, R. González. The Chinese Project “One Belt One Road” Toward Latin America and the Caribbean. Economic-financial implications. **Journal of Evolutionary Studies in Business**, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 108–131, 2019. DOI: 10.1344/jesb2019.2.j062. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/JESB/article/view/j062>. Acesso em: 12 apr. 2024.

SANTANDER TRADE. **Valores de comércio na Argentina**, out 2023. Disponível em: <<https://santandertrade.com/pt/portal/analise-os-mercados/argentina/valores-do-comercio-2>>. Acesso em: 05 abr. 2024.

SANTORO, Maurício. **Cinturões e Rotas: o programa de investimentos globais da China e as oportunidades para o Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC) – Agosto, 2019. Disponível em: <<https://www.cebc.org.br/2019/09/04/o-programa-de-investimentos-globais-da-china-e-as-opportunidades-para-o-brasil/>>. Acesso em: 7 mar. 2024.

SVAMPA, Maristella; SLIPAK, Ariel. **China en América Latina: Del Consenso de los Commodities al Consenso de Beijing**. Revista Ensamblés, v.2, n.3, 34-63, 2015.

THE CHILE EMBRACE: Beijing Charts path into Latin America, **Belt & Road News**, 2019. Disponível em: <<https://www.beltandroad.news/2019/03/08/the-chile-embrace-beijing-charts-path-into-latina-america/>> Acesso em: 7 mar. 2024.

TORRICO, G. Peru y el megapuerto de Chancay: la Franja y la Ruta empieza por el mar. **Asia Link**, 2021. Disponível em: <<https://chinayamericalatina.com/peru-y-el-megapuerto-de-chancay-la-franja-y-la-ruta-empieza-por-el-mar/>>. Acesso em: 17 jan. 2024.

TRIPATHI, A.; RL, A.; TEJA, A. **THE BELT AND ROAD INITIATIVE: DYNAMICS FOR THE LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN REGION**. AUSTRAL: Brazilian Journal of Strategy & International Relations, [S. l.], v. 11, n. 22, 2023. DOI: 10.22456/2238-6912.120906. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/index.php/austral/article/view/120906>>. Acesso em: 05 abr. 2024.

UOL. **Novo presidente peruano prioriza relações com a China em primeiros dias de governo**, ago 2021. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/reuters/2021/08/05/novo-presidente-peruano-prioriza-relacoes-com-a-china-em-primeiros-dias-de-governo.htm>>. Acesso em: 05 abr. 2024.

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

What does China import from Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haiti, Honduras, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, and Venezuela? **OECD**, 2022. Disponível em: <https://oec.world/en/visualize/tree_map/hs92/import/chn/arg.bol.bra.chl.col.cri.cub.dom.ecu.slv.hnd.mex.nic.pan.per.ury.ven.gtm.hti.pry/all/2022>. Acesso em: 12 abr. 2024.