



A Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina

José Vitor Honório Monteiro de Barros

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 ocorreu a política externa chinesa na região, à luz dessa Iniciativa, e como os países latino-americanos têm interagido com tal projeto. 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.

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 pois a China, além de ser a segunda maior economia mundial (World Bank, 2020), tem sido um ator bastante relevante e participativo na região não só na esfera comercial como também na política. Nesse contexto, muitos acadêmicos já estão estudando a Iniciativa Cinturão e Rota, porém a interação entre essa iniciativa e a América Latina ainda é um tema que merece mais aprofundamento, e o presente trabalho busca explorar essa temática.

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 à Iniciativa. Finalmente, será apresentada a Iniciativa Cinturão e Rota, sua gênese e como ela veio a se tornar parte integral da política externa da China, também na América Latina.

2.1. A Política Externa Chinesa na era contemporânea

A China coloca a paz mundial como grande objetivo do seu próprio desenvolvimento. Para tal, faz uso da 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. Estes conceitos norteiam a diplomacia chinesa, e mostram que o chamado Desenvolvimento Pacífico Chinês traz um modelo fora do tradicional, de uma potência em ascensão que não busca ser hegemônica e nem utiliza a expansão militar contra as outras nações (China, 2011).

Nota-se que a diplomacia chinesa tem uma forte linearidade ao se considerar as últimas décadas e, mesmo com as mudanças no sistema internacional, foi capaz de manter uma estratégia contínua que evolui e se adapta sem perder sua essência. Pecequilo e Carmo (2014) conseguem demonstrar isso ao explicar sobre os “Cinco Princípios da Coexistência Pacífica” formulados pelo primeiro-ministro chinês Zhou Enlai na década de 1950: 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.

Observa-se grande similaridade e complementaridade entre esses pontos, visto que da ideia de respeito mútuo pela soberania e reciprocidade 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 (Pecequilo, Carmo, 2014). Por exemplo, ao determinar sua política externa independente, que busca perseguir o Desenvolvimento Pacífico, os Cinco Princípios definidos como base da promoção chinesa são de relações amigáveis e cooperativas com as nações, e, mais uma vez, um posicionamento de não intervenção e respeito das soberanias, mesmo quase 60 anos depois, ganha destaque (China, 2011).

No século XXI, a China começa 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 e adaptação fica claro e são possíveis 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 Desenvolvimento Pacífico. A paz é colocada como condição para a prosperidade do modelo chinês. Bijian (2004 apud Pecequilo, Carmo, 2014) demonstra que a coerência desse discurso da

paz pode ser notada ao observar como a China se inseriu na globalização econômica, sem depender necessariamente dela para se autogerir, se diferenciando de outras ascensões do passado (baseadas em conflito e disputas) ao trazer um modelo dependente da paz e da cooperação.

A China (2015) reitera sua jornada de Desenvolvimento Pacífico, prosperidade mútua e cooperação ao citar a ideia de que os países fazem parte de uma comunidade de destino comum, representando uma posição mais enfática de oposição ao hegemonismo e políticas de poder. De fato, desde que Xi Jinping assumiu o poder em 2013, o discurso chinês tem sido mais incisivo, aliado à uma estratégia mais assertiva, o que pode se explicar devido à posição global que o país atingiu na segunda década deste século, se tornando a segunda maior economia mundial. Uma expressão que tem sido constante nos discursos de Xi é “Sonho Chinês”, que se trata de um rejuvenescimento da nação, com destaque no povo e no indivíduo, mas que também está relacionado com a diplomacia (Mohanty, 2013).

Para Li e Poh (2017), esse aumento na intensidade de posições mais assertivas pode ser percebido em relação à esfera militar chinesa, na diferenciação da sua projeção em relação à ocidental. Além disso, a China tem sido mais ativa em instituições e agrupamentos multilaterais e participado de um número considerável de operações de paz. De forma geral, o país busca um engajamento maior com a governança global, o que reflete um empenho para participar mais ativamente na formulação de regras e normas internacionais. Nota-se também 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. Nesse contexto, a China busca trazer iniciativas próprias: cria-se o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB), lidera uma proposta de uma nova estrutura de cooperação asiática em segurança e novas redes globais de parcerias. Entretanto, a iniciativa de maior destaque é a Iniciativa Cinturão e Rota — que será explicada em mais detalhes a seguir.

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, já que essa projeção enfrenta diversos de-

safios domésticos e externos. Assim, 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 há o crescimento da ajuda externa chinesa em um momento no qual muitos países estão cortando esses 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. 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 discorridos 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 buscou já em 2013 estabelecer uma extensa ligação 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) afirmam que a 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:

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 de situações internacionais e regionais complexas (China, 2015, párr. 4, tradução nossa).

Além disso, a China colocou a BRI como uma Iniciativa aberta para cooperação com todos os 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 conforme as normas internacionais e tendo como objetivo o benefício mútuo e 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, e Urdinez, 2020, párr. 10, tradução nossa).

Para atingir tais prioridades, são definidos alguns mecanismos: no campo bilateral, é incentivada a criação de planos de desenvolvimento em conjunto e, também, o desenvolvimento de projetos-piloto para abastecer as relações entre as nações envolvidas. Já no campo multilateral, há um enfoque na utilização de mecanismos e plataformas já existentes, bem como fóruns internacionais relacionados, entre outras

plataformas que a China faz parte (China, 2015). A BRI segue se institucionalizando cada vez mais, entrando no 13^o 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, e Urdinez, 2020). O segundo Fórum seguiu com essa trajetória e foi realizado em 2019.

Em escopo e grandeza, Shahriar (2019) destaca como a BRI foi declarada como “projeto do século” e o plano chinês de investir um trilhão de dólares para o desenvolvimento de infraestrutura nos países membros. Já Abdenur e Muggah (2017, párr. 2) 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 e 2016 “o comércio entre a China e os países que compõem a Belt and Road excedeu o montante de US\$ 3 trilhões”.

Atualmente, a BRI tem 140 países membros (Green Belt and Road Initiative Center, 2021), tendo evoluído substancialmente sobretudo na América Latina, Caribe, África e Europa. Em 2019, um *paper* sobre a BRI foi publicado pela China (2019) no qual foi adicionada uma sexta área-chave de cooperação, a industrial. Nota-se também uma contínua evolução do comércio entre os membros da Iniciativa (passando o valor de US \$6 trilhões no período 2013-2018), o registro de mais de US \$90 bilhões em investimento direto nos membros da BRI por parte do governo chinês, 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, além de outros progressos e contribuições que mostram a evolução na abrangência da BRI (China, 2019).

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 a falta de clareza para definir o que se encaixa dentro da BRI ou não.

Entretanto, essa característica “difusa” mencionada pode ser proposital em certo nível, dado que a China quer manter a Iniciativa aberta para participação, e não necessariamente se prender a 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, o que também estimula a participação, uma vez que não há condições políticas específicas a serem seguidas pelas nações que quiserem aderir, respeitando o princípio da não-intervenção. As nações ocidentais, a princípio, podem encarar essas diretrizes com estranheza, já que o modelo ocidental de cooperação - considerando organizações 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 e outras críticas, buscando mais transparência para a BRI.

Considerando os fatores mencionados e a descrição realizada da BRI, 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 BRI 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 evidenciando 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 - considerando que a dinâmica da Cinturão e Rota oferece essa possibilidade. Posteriormente, se discorrerá sobre o envolvimento da América Latina na BRI em linhas gerais, definindo quais nações latino-americanas são membros e como tem ocorrido essa interação. Por fim, projetos específicos e seus 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 nos anos 1990, com o fim da Guerra Fria e o advento da globalização. A partir daí foram estabelecidas parcerias de cooperação com muitos países da região, as exportações e importações também cresceram, e essa aproximação permitiu que a Cooperação Sul-Sul entrasse no debate das relações América Latina-China. Em 2008 foi criado o primeiro *Policy Paper* da China para a América Latina e o Caribe, um documento que sintetizava os interesses chineses na região e convidava para uma cooperação mais estruturada. A Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (CELAC) é essencial na dinâmica dessa relação, sendo a primeira plataforma que permitiu um diálogo entre esses países e a China, 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 o local que mais recebeu ajuda chinesa no período 2001-2011, principalmente na área de recursos naturais (Pedrozo, 2016).

Pecequillo e Carmo (2014) apontam como a onda rosa na América Latina possibilitou que a agenda da Cooperação Sul-Sul ganhasse mais relevância na região, de maneira condizente com a definição dos interesses chineses definidos: 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 ofertado aos países latino-americanos: além da possibilidade de livre comércio, houve o acesso a investimentos, financiamentos e perdão de dívidas. Pecequillo e Carmo (2014, p. 63) também mencionam o surgimento de hipóteses sobre um possível “Consenso de Beijing”, porém logo apontam 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 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 encontro, o autor o destacou como o marco inicial da institucionalização do sistema de cooperação chinesa com a região, no qual a China defende um padrão de Cooperação Sul-Sul seguindo os seus tradicionais princípios diplomáticos, que são bastante similares aos 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. Nesse contexto, são destacados quatro pontos de consenso entre a China e as nações da CELAC: 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 de forma multilateral.

No tocante ao segundo *Policy Paper* chinês, Vadell (2018) demonstra que o Fórum China-CELAC antecipou muitos quesitos deste documento e 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 CELAC a fazer parte desse processo em um esforço conjunto para benefício mútuo.

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). Sobre o plano, Dussel-Peters (2019) discorre sobre diversos instrumentos de cooperação oferecidos e destaca a importância que o 2º Fórum China-CELAC, de 2018, teve ao dar continuidade a essa agenda, renovando esses instrumentos e trazendo novos.

Ao final de seu estudo, Vadell (2018) aponta diversos destaques do papel atual da China na região latino-americana, estabelecendo tratados de livre-comércio, financiamentos, investimentos e assistência de maneira crescente. Dessa forma, o autor defende que essa relação é estratégica e deve continuar se aprofundando nos moldes da Cooperação Sul-Sul proposta, e que a BRI pode trazer um ampliado dessa dinâmica.

No âmbito socioeconômico, destaca-se que no período 2000-2018, o investimento estrangeiro direto (IED) na América Latina advindo da China foi de US\$ 122 bilhões e gerou 324.096 empregos na região, 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. Em termos de financiamento, atingiu-se um valor de US\$ 140 bilhões no período 2005-2018, sofrendo queda entre 2017 e 2018. Já no que se refere à 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. Especificamente na esfera do comércio, a China se tornou o segundo maior parceiro comercial dos países latino-americanos desde 2013, e a região é a segunda maior parceira comercial da China desde 2012, ficando atrás apenas dos EUA e superando países como Japão e Coreia

do Sul. O aumento das importações asiáticas na América Latina teve os EUA como principal perdedor, com a fatia deles caindo 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 vindas 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) apresenta seis variáveis importantes para a análise. Primeiro, a proatividade chinesa na busca de intensificar sua presença na região, como já foi abordado anteriormente sobre os *Policy Papers*, os fóruns China-CE-LAC, 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, cujas elites locais engessadas e tradicionais visam manter contato preferencial com os EUA e a União Europeia (UE), além de terem um sistema político instável e frágil, o que acarreta 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 tendo em vista 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”, na qual China tem se tornado uma potência no desenvolvimento dessas tecnologias e as nações latino-americanas ainda apresentam carências nesse aspecto, podendo haver potencial para uma interação que acarrete uma nova onda de desenvolvimento para a região (Pires, 2019).

A partir do histórico e da descrição da projeção chinesa na América Latina, bem como o delineamento das variáveis que podem afetar o futuro dessas relações sino-latino-americanas, pode-se elucidar como a BRI 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 BRI, 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 de a 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 pivotaís da região como Chile, Uruguai, Peru, Venezuela, Bolívia e Equador continuaram esse processo. A ordem de assinatura do MOU foi: Panamá, Trindade e Tobago, Suriname, Antígua e Barbuda, Dominica, Bolívia, Guiana, Uruguai, Costa Rica, Venezuela, Granada, El Salvador, Chile, República Dominicana, Cuba, Equador, Barbados, Jamaica e Peru. Destaca-se que a maior parte dos países assinaram tal documento em 2018, ano em que foi realizado o 2º Fórum China-CELAC no qual houve o convite formal para a América Latina participar da BRI e serviu como um marco que impulsionou nações para aderirem individualmente, visto que coletivamente como CELAC ainda não foi possível.

As quatro maiores economias da região — Brasil, México, Argentina e Colômbia — ainda não assinaram formalmente o MOU com a China. Estes 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, eles mantêm relações econômicas próximas com a China e tem seus próprios acordos bilaterais, alguns também incluindo projetos de infraestrutura que viriam a ser incluídos no guarda-chuva da BRI, caso viessem a assinar o MOU. De qualquer maneira, esse cenário da inclusão formal dessas nações pode vir a mudar, pois aproximações recentes têm sido notadas. Essas aproximações específicas serão abordadas com mais detalhes na próxima subseção deste estudo.

Referente aos MOUs da BRI, a assinatura do documento é mais simbólica do que vinculativa, visto que não se trata de um tratado mandatório com normas e procedimentos rígidos e hierarquizados (Moreno, Telias, e 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. Diante desse dilema sobre o MOU, é importante definir individualmente o nível de envolvimento de cada nação latino-americana com a BRI para poder realizar uma análise adequada da relação da região com a Iniciativa. Sendo assim, há três variáveis para analisar esse engajamento: data de assinatura do MOU, participação nos fóruns oficiais e grau de participação no AIIB. O engajamento variado das nações latino-americanas com a BRI pode ser explicado pelo nível de dependência econômica de cada uma delas com a China e a proximi-

dade política com os EUA. Respectivamente, o primeiro fator favorece o engajamento, enquanto o segundo fator desfavorece (Moreno, Telias e 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 de 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 e Urdinez, 2020).

A partir da análise dos projetos de infraestrutura chineses na região latino-americana, é possível observar alguns efeitos da BRI na região. No período 2010-2014 houve 31 projetos na América Latina e o 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 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, 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 depende substancialmente das capacidades de cada país, tanto de negociação de contratos que atinjam seus interesses, quanto da existência de empresas e trabalhadores especializados para determinado projeto. Sendo assim, há projetos em que as empresas nacionais são subcontratadas, mais empregos são gerados, podendo 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 de 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 apresentaram 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 pela doença. Nas doações estão incluídos: capacetes com câmeras térmicas, máscaras, respiradores, luvas, roupas protetoras e termômetros (China Daily, 2020). Paralelamente, 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 novo coronavírus, há também a possibilidade da implementação da tecnologia 5G na região, por empresas chinesas como ZTE e Huawei (Koop, 2020).

A partir dos fatores descritos até aqui, a BRI 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 MOU com a China sobre a BRI, começando pelo primeiro a aderir: o Panamá. A China é o segundo país que mais utiliza o canal do Panamá, além do fato 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 panamenho: 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, fez propostas de rodovias que seriam importantes para uma maior conexão panamericana (Belt & Road News, 2019a).

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 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 brasileiro e o boliviano. 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 3.000 km, 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 BRI 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 hi-

drelétricas 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 Montevideú, que foi suspenso por questões legais (Koop, 2019).

Um membro assinante da BRI que tem uma relação mais conturbada com a Iniciativa é a Venezuela, principalmente por conta da sua profunda crise, que fez com que diversos projetos chineses no país tenham funcionado apenas parcialmente ou foram cancelados. De qualquer forma, a China tem sido importante para este parceiro, concedendo mais de US \$67 bilhões em empréstimos, que são pagos em grande parte por meio das receitas do petróleo venezuelano (Liévano, 2019).

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

Como foi apontado anteriormente, a dependência econômica de cada país latino-americano com a China e a proximidade política de cada um 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 imigratória. Ademais, alguns projetos chineses no país não deram certo, o que dificultou ainda mais a participação mexicana. Da mesma forma, 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 e aporte financeiro dos estadunidenses, como herança do contexto bipolar da Guerra Fria, da guerra às drogas e do consequente embate entre as FARC, o Estado e grupos paramilitares (Moreno, Telias e 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 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 e 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 e 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, párr. 3, 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, 2019b).

Até mesmo a Colômbia, que entre esses quatro países foi o mais distante da China historicamente, busca 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 de acordo com os dados compilados por Dusel-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, mesmo com 4 projetos que respondem a 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, em especial, 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). A usina nuclear Atucha III, especificamente, pode ser primordial para a BRI caso seja bem sucedida, pois além da sua grandeza e da alta tecnologia refinada de energia nuclear, seria vantajosa 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, pp. 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, em que o Peru e a Bolívia se mostram interessados em seguir, mas o Brasil não muito. Esse caso pode ter se complicado devido à pandemia, mas movimentações internas podem indicar alguma mudança, visto que o governo de Rondônia solicitou 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, 5.300 km de extensão e poderia se tornar um dos principais projetos da BRI no mundo. Dos obstáculos para o estabelecimento da ferrovia, além da tensão política entre Brasil e China e o alto custo, há a dificuldade em coordenar regionalmente uma posição única sobre o projeto e os riscos ambientais que devem ser calculados. Há, também, a possibilidade de acentuar a relação chinesa com a região no sentido dos países envolvidos exportarem majoritariamente *commodities*, enquanto importam produtos de alto valor agregado, sendo necessário realizar um cálculo estratégico sobre a ferrovia transoceânica e suas potencialidades (Kotz, Carletti, & Correia, 2019).

Para finalizar essa seção, é válido citar que no 2º Fórum do Cinturão e Rota para Cooperação Internacional, em 2019, houve a firma de novas parcerias, principalmente com o Chile no setor alfandegário, bancário, comercial, industrial e de tecnologia da informação. Outros países que assinaram 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.

3.1. Desafios e obstáculos

Pires (2019) realizou uma extensa avaliação sobre o envolvimento da América Latina na BRI e esquematizou 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, traga novas capacidades produtivas e 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, visto 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 ao 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, visto 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, 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 ponto levantado 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 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, educação e bens culturais compartilhados relacionados a ela (Pires, 2019).

É interessante destacar que esses desafios não significam apenas obstáculos, mas também demonstram as potencialidades da BRI para a região caso sejam superados, principalmente os 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 recomenda 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 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 é citado por Pedrozo (2016), Myers (2018) e 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 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) 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. Eles 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, visto 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 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, dado 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.

Silva (2019) disserta sobre os modelos de projetos de infraestrutura oferecidos pela BRI, sublinhando que nem todos precisam ser *turnkey*, modelo que tem sido alvo de críticas no Ocidente por supostamente intensificar a relação centro-periferia que a América Latina enfrenta. Silva (2019, p. 73) 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.

Considerando todas essas análises e perspectivas, é possível notar que mesmo a BRI enfrentando diversos desafios 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 é a precária infraestrutura presente em boa parte deles, o que prejudica o comércio e seu próprio desenvolvimento, devido a 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. Outro cenário comum aos países periféricos é a dificul-

dade em obter financiamentos de alto valor que não sejam pelo Banco Mundial, o que é prejudicial dado 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 têm papel central nesse modelo centrado na Cooperação Sul-Sul, trazendo uma nova proposta de cooperação que veio a ser classificada como “globalização inclusiva”. Vadell, Secches e Burger (2019, p. 61) 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 é a importância de analisar a China perante seu posicionamento histórico e sua tradição política, que é de característica harmoniosa e pacífica, respeitando os cinco princípios de coexistência pacífica e a retórica da alusão ao “Sonho Chinês”, que apesar de ser bastante focado na China ao nível doméstico, também traz um componente global ao evocar paz, desenvolvimento, cooperação e benefício mútuo para todos. Indicam ainda que a BRI 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) analisa a maneira que os chineses buscam transformar estruturalmente o Sul Global a partir da cooperação. Ele destaca que a China é coerente ao aplicar o conceito de Cooperação Sul-Sul, considerando seu posicionamento histórico e sua atuação re-

cente como protagonista em regiões periféricas como África, América Latina e Caribe, tanto no âmbito de ajuda internacional, quanto em investimentos e empréstimos. Conforme o autor, a atuação chinesa acontece 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, visto 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.

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 tem logicamente 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 vantagens da BRI para a região, é válido recordar que a superação dos desafios apontados anteriormente também se traduz em benefícios, principalmente nos

setores de infraestrutura, 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 dos países latino-americanos com 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.

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 a China e os EUA, porém, na prática estão bem co-

nectados 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 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, observa-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.

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 diferido, 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 chinês na América Latina, principalmente por

meio da BRI. A interação entre a BRI e esses países é essencial para a compreensão da atualidade da região, bem como para refletir sobre o futuro dessas nações.

Entretanto, a despeito de sua relevância e contemporaneidade, este assunto ainda carece de mais estudos. Um subtema especialmente relevante e que precisa ser aprofundado pelos analistas que estudam a BRI 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 devido à sua atuação em diversas regiões pelo globo, que são muitas vezes 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. Por exemplo, um excelente ponto de partida para esse debate é o estudo de Dussel-Peters (2019) que demonstra a “nova relação triangular” que os países latino-americanos se encontram, assim como as pesquisas de Conti e Mozias (2020), Pires e Paulino (2017), Stuenkel (2020), e Vadell, Secches e Burger (2019). Dessa maneira, espera-se que a temática deste trabalho possa ser continuamente estudada conforme essa relação sino-latino-americana avançar.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abdenur, A. E, Muggah, R. (2017) A nova rota da seda e o Brasil. *Le Monde Diplomatique*, v. 12.
- Belt & Road News (2019a). Panama continues to expand economic ties with China. *Belt & Road News*, [S. l.], p. np, 29 jul. 2019. Disponível em: <https://www.beltandroad.news/analysis/panama-continues-to-expand-economic-ties-with-china/>. Acesso em: 12 jan. 2021.
- Belt & Road News (2019b). Outdated U.S. Policies unfit for today’s world: Mexican Politician. *Belt & Road News*, [s. l.], 16 jun. 2019. Disponível em: <https://www.beltandroad.news/opinion/outdated-u-s-policies-unfit-for-todays-world-mexican-politician/>. Acesso em: 14 jan. 2021.
- Brocanelli, S., Roza, G. (2019) 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, E. M., Veras, D., Steenhagen, P. (2020) *I Relatório BR&Br (Belt and Road & Brazil)*.

Carvalho, R. (2020) As US turns inward, coronavirus gives China ‘opportunity of the century’ in Latin America. *South China Morning Post*, [s. l.], 6 jun. 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 (2020). 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 (2011). *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 (2015). *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 (2019). *The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects*.

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

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

Conti, B. M., Mozias, P. (2020) 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.

Devonshire-Ellis, C. (2020a). 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.

- Devonshire-Ellis, C. (2020b) 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.
- Dussel-Peters, E. (2019). Latin America's Socioeconomic Relationship With China: Is Development Still Possible?. *Oxford Research Encyclopedia of Politics*.
- Dussel-Peters, E. (2020). *Monitor of Chinese Infrastructure in Latin America and the Caribbean 2020*.
- Equipe Comex do Brasil (2019). 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, R. (2019) 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.
- Governo do Brasil (Brasil) (2019). *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 (2020). 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) (2021). 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, A. (2020). 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.
- Kotz, R. L. (2018). *A Nova Rota da Seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro*.
- Koop, F (2019). 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.
- Koop, F. (2020). 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.
- Kotz, R. L., Carletti, A., Correia, G. J (2019). A Nova Rota da Seda. *Carta Internacional*, v. 14, n. 3.
- Li, M.; Poh, A. (2017). A China in transition: The rhetoric and substance of Chinese foreign policy under Xi Jinping. *Asian Security*, v. 13, n. 2, p. 84-97.
- Liévano, A. B. (2019). 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-americas-andean-region/>. Acesso em: 12 jan. 2021.
- Mohanty, M (2013). Xi Jinping and the 'Chinese Dream'. *Economic and Political Weekly*, p. 34-40.
- Moreno, J. E. S., Telias, D., Urdinez, F. (2020). Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America. *Asian Education and Development Studies*.
- Myers, M. (2018). China's belt and road initiative: what role for Latin America?. *Journal of Latin American Geography*, v. 17, n. 2, p. 239-243.
- Osterloh, M. I. (2019). ¿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.
- Pecequilo, C. S., Carmo, C. A. (2014). China, the International System and the South: peaceful rise?. *Brazilian Journal of International Relations*, v. 3, n. 1, p. 31-69.

- Pedrozo, G. E. (2016). 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.
- Pires, M. C. (2019). A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA. *Mundo e Desenvolvimento: Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais*, v. 1, n. 2, p. 81-102.
- Pires, M. C., Paulino, L. A. (2017). Reflexões sobre hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa “cinturão e rota” como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. *Relaciones Internacionales*.
- Qian, W., Zottele, E. (2017). La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible. *Orientando*, n. 13.
- Shahriar, S. (2019). The Belt and Road initiative: what will China offer the world in its rise. *Asian Journal of Political Science*.
- Silva, M. (2019). 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.
- Stuenkel, O. (2019). *The BRICS and the future of global order*. Lexington Books, 2020.
- The Associated Press (2019). US rattled as China’s construction work under Belt and Road initiative reaches Panama in Central America. *First Post*, [S. l.], 8 abr. Disponível em: <https://www.firstpost.com/world/us-rattled-as-chinas-construction-work-under-belt-and-road-initiative-reaches-panama-in-central-america-6406711.html>. Acesso em: 12 jan. 2021.
- The Second Belt and Road Forum for International Cooperation (Beijing) (2019). *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 (2019). 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, J. et al. (2020). El rol de la cooperación de China en la transformación estructural del Sur Global. *Geosul*, v. 35, n. 77, p. 451-475.
- Vadell, J. (2018). El Foro China-CELAC y el nuevo regionalismo para un mundo multipolar: desafíos para la Cooperación Sur-Sur. *Carta Internacional*, v. 13, n. 1.
- Vadell, J., Secches, D., & Burger, M. (2019). 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.
- World Bank (org.) (2020). *The World Bank in China*. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview>. Acesso em: 8 ago. 2020.

RESUMO

Essa pesquisa busca analisar a Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina, com foco na inserção da China na região a partir dessa iniciativa. Para tal, primeiramente serão contextualizadas a iniciativa em si e a política externa chinesa, a fim de discorrer sobre como ela tem se apresentado na região latino-americana, com base na análise de documentos relacionados. O artigo visa demonstrar que a Iniciativa Cinturão e Rota trouxe novos elementos para as relações entre China e a América Latina, revitalizando antigos projetos e investimentos e, também, acarretando novos mecanismos de cooperação. Foi utilizado um método de abordagem hipotético-dedutivo e uma investigação qualitativa de análise dos dados coletados, que foram resultado de uma investigação documental e bibliográfica para descrever a Iniciativa na região, para, por fim, realizar uma análise mais ampla de suas implicações e ramificações para os atores envolvidos.

RESUMEN

Esta investigación busca analizar la Iniciativa de la Franja y la Ruta en América Latina, enfocándose en la inserción de China en la región a través de esta iniciativa. Para ello, primero se contextualizará la propia iniciativa y la política exterior china para discutir cómo se ha presentado en la región latinoamericana, a partir del análisis de documentos

relacionados. El artículo tiene como objetivo demostrar que Iniciativa de la Franja y la Ruta aportó nuevos elementos a las relaciones entre China y América Latina, revitalizando viejos proyectos e inversiones y, también, generando nuevos mecanismos de cooperación. Se utilizó un método de enfoque hipotético-deductivo y un análisis cualitativo de los datos recolectados, los cuales fueron el resultado de una investigación documental y bibliográfica para describir la Iniciativa en la región, y finalmente, realizar un análisis más amplio de sus implicaciones y ramificaciones. para los actores involucrados.

ABSTRACT

This research seeks to analyze the Belt and Road Initiative in Latin America, focusing on China's insertion in the region through this initiative. To do this, the initiative itself and Chinese foreign policy will first be contextualized to discuss how it has been presented in the Latin American region, based on the analysis of related documents. The article aims to demonstrate that the Belt and Road Initiative contributed new elements to the relations between China and Latin America, revitalizing old projects and investments and, also, generating new cooperation mechanisms. A hypothetical-deductive approach method and a qualitative analysis of the collected data were used, which were the result of a documentary and bibliographic research to describe the Initiative in the region, and finally, carry out a broader analysis of its implications and ramifications. . for the actors involved.

RELACIONES INTERNACIONALES

AÑO 29 - Nº 59 Julio / Diciembre 2020

DIÁLOGOS

Jorge Castro

ESTUDIOS

La decreciente, asimétrica y
desenfocada relación comercial
entre Argentina y Brasil
Julieta Zelicovich

Uruguay en el acuerdo UE-
MERCOSUR: Economía política de
posicionamientos e implicaciones
Gerardo Caetano y Nicolás Pose

La responsabilidad oceánica de
Chile: ideas para una política
exterior marítima vinculada al
desarrollo sostenible
Lucas Pavez Rosales

La estrategia actual de Ecuador
frente al Régimen Internacional de
Inversiones
Edwin Santiago Núñez Naranjo

Formulación de una política
exterior: su dimensión política y
social
*Mariana Colotta y Julio Ramón
Lascano y Vedia*

La industria manufacturera
argentina desde los inicios del

MERCOSUR. Una aproximación a los
conflictos comerciales (1991-2008)
Luciana Gil

Las relaciones Brasil-China en el
siglo XXI
Luís Antonio Paulino

Gobernabilidad democrática de la
defensa: civiles y militares en Brasil,
1985-2018
Matías Bustamante Urzúa

China y el arte de la guerra
(tecnológica)
Sergio Cesarin y Gabriel Balbo

TESIS

Paradiplomacia y Desarrollo
Endógeno. Estudio de caso de la
ciudad de Medellín. 2000-2015
Juan Camilo Mesa Bedoya

Estado-empresas transnacionales:
cambios en el régimen de solución
de controversias inversor-Estado y
redefinición de la soberanía a la luz
de la protección de los derechos
humanos
Magdalena Bas Vilizzio

REFLEXIONES

El iluminismo y sus discípulos
Ángel Tello



**Instituto de
Relaciones
Internacionales**
previsibilidad y continuidad

www.iri.edu.ar

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad Nacional de La Plata