

# INICIATIVA CINTURÃO E ROTA E A COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA CHINA NA AMÉRICA LATINA: ENTRE ADESÕES E HESITAÇÕES

Ticiana Gabrielle Amaral Nunes<sup>1</sup>

Carlos Renato da Fonseca Ungaretti Lopes Filho<sup>2</sup>

Giulia Marianna Rodrigues Di Marco<sup>3</sup>

Marco Aurélio Alves de Mendonça<sup>4</sup>

Na última década, testemunhou-se o aumento substancial do volume de financiamentos chineses de projetos de grande envergadura nos países em desenvolvimento. Apesar de não restritos ao sentido estrito de "ajuda", esses financiamentos são considerados a pedra angular da Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (CID) da China e têm constituído uma alternativa para as economias emergentes. Partindo dessa premissa, o artigo analisa a expansão desses fluxos na América Latina e Caribe (ALC), com foco no avanço da Iniciativa Cinturão e Rota (Belt and Road Initiative – BRI) na região. Como referencial teórico o estudo baseia-se na revisão da literatura sobre CID e Cooperação Sul-Sul (CSS), verificando as características específicas do modelo chinês. Empiricamente, a pesquisa analisa a expansão dos financiamentos de bancos chineses na região e o quadro de adesões e hesitações entre as três maiores economias regionais (Brasil, Argentina e México). Argumenta-se que apesar da cooperação promovida pela China não corresponder à definição convencional do conceito, consequências tangíveis que não devem ser menosprezadas são desencadeadas nas economias regionais e em sua dependência *vis-à-vis* doadores tradicionais.

**Palavras-chave:** China; América Latina e Caribe (ALC); Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (CID); Belt and Road Initiative (BRI).

## BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI) AND CHINA'S INTERNATIONAL DEVELOPMENT COOPERATION IN LATIN AMERICA: BETWEEN ADHESIONS AND HESITATIONS

The last decade has witnessed a substantial increase in the volume of Chinese financing for large-scale projects in developing countries. Although it cannot be said that these financing are strictly limited to the concept of "aid" in its conventional meaning, they are considered the cornerstone of China's International Development Cooperation (IDC) and have thus constituted a valuable alternative for emerging economies. Following this premise, the article analyzes the expansion of flows in Latin America and the Caribbean (LAC), focusing on the increasing projection

---

1. Pesquisadora do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos Internacionais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dinte/Ipea); e doutoranda em ciência política no Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Iesp/Uerj). Orcid: <<https://orcid.org/0000-0002-0999-9637>>. E-mail: <[ticiana.nunes@ipea.gov.br](mailto:ticiana.nunes@ipea.gov.br)>.

2. Pesquisador do PNPD na Dinte/Ipea; e mestre em relações internacionais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Orcid: <<https://orcid.org/0000-0002-1599-2941>>. E-mail: <[carlos.fonseca@ipea.gov.br](mailto:carlos.fonseca@ipea.gov.br)>.

3. Pesquisadora do PNPD na Dinte/Ipea; e graduanda em relações internacionais pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (Ibmecc). Orcid: <<https://orcid.org/0000-0001-8370-4289>>. E-mail: <[giulia.marco@ipea.gov.br](mailto:giulia.marco@ipea.gov.br)>.

4. Técnico de planejamento e pesquisa na Dinte/Ipea; e doutor em engenharia de sistemas e computação pelo Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ). Orcid: <<https://orcid.org/0000-0001-7806-4942>>. E-mail: <[marco.mendonca@ipea.gov.br](mailto:marco.mendonca@ipea.gov.br)>.

of the Belt and Road Initiative (BRI) in the region. As for the theoretical framework, the study employs literature review on IDC and South-South Cooperation (SSC) to examine the intrinsic characteristics of the Chinese model. Empirically, the research addresses the growth of Chinese banks financing in the region as well as the current framework of entrances and hesitations among the three largest regional economies (Brazil, Argentina and Mexico). It is argued that, although the Chinese cooperation dynamic does not match the conventional definition of the concept, it produces tangible effects on regional economies and their dependence vis-à-vis traditional donors which should not be overlooked.

**Keywords:** China; Latin America and the Caribbean (LAC); International Development Cooperation (ICD); Belt and Road Initiative (BRI).

## LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA (BRI) Y LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL AL DESARROLLO DE CHINA EN AMÉRICA LATINA: ENTRE ADHESIONES Y VACILACIONES

En la última década se observó un aumento sustancial en el volumen de financiamientos chinos de proyectos a gran escala en países en desarrollo. Aunque no restringidos al sentido estricto de “ayuda”, estos financiamientos son considerados la piedra angular de la Cooperación Internacional para el Desarrollo (CID) de China y han constituido una alternativa para las economías emergentes. Con base en esta premisa, el artículo analiza la expansión de estos flujos en América Latina y el Caribe (ALC), centrándose en el avance de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) en la región. Como marco teórico, el estudio propone una revisión de la literatura sobre CID y Cooperación Sur-Sur (CSS), verificando las características específicas del modelo chino. La pesquisa analiza empíricamente la expansión del financiamiento bancario chino en la región y la situación de adhesiones e indecisiones entre las tres mayores economías regionales (Brasil, Argentina y México). Se argumenta que aunque la cooperación promovida por China no corresponda con la definición convencional del concepto, esta desencadena consecuencias tangibles y que no deben pasarse por alto en las economías regionales y en su dependencia frente a los donantes tradicionales.

**Palabras clave:** China; América Latina y el Caribe (LAC); Cooperación Internacional para el Desarrollo (ICD); Financiamientos, Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI).

JEL: F02; F6; F15; F35.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/rtm29art6>

Data de envio do artigo: 30/6/2022. Data de aceite: 21/8/2022.

### 1 INTRODUÇÃO

A ascensão dos países em desenvolvimento do Sul Global,<sup>5</sup> marcada pelo impulsionamento dos fluxos comerciais e financeiros e pela maior projeção geopolítica desse grupo de países, foi caracterizada pela realização de novas parcerias, cúpulas e fóruns, marcados por diálogo político e compromissos entre as economias

---

5. De acordo com Pino (2014), o termo Sul Global é designação simbólica para denominar uma ampla gama de nações em desenvolvimento, diversificadas em suas histórias, origens e tradições, com múltiplos enfoques no que se refere ao poder, à cultura ou à identidade.

emergentes que levaram ao avanço da Cooperação Sul-Sul (CSS) como um dos fenômenos emblemáticos do início do século XXI (Kaul, 2013).

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

Na ocasião do II Fórum da Iniciativa Cinturão e Rota para Cooperação Internacional, Xi Jinping enfatizou em seu discurso de abertura a estreita correlação e a inserção da Belt and Road Initiative (BRI) nos objetivos da CID chinesa. O presidente chinês enfatizou que a BRI visa aumentar a conectividade e a cooperação prática. “Trata-se de encarar conjuntamente vários desafios e riscos enfrentados pela humanidade e entregar resultados em que todos ganham com desenvolvimento comum” (Xi Jinping..., 2019), assegurou o presidente chinês.

Portanto, a BRI pode ser concebida como a pedra angular do atual patamar da diplomacia econômica chinesa, mais assertiva e orientada globalmente, assim como do modelo de CID promovido pela China. Excedendo a retórica do governo chinês sobre “desenvolvimento comum” e “benefícios mútuos”, para especialistas que estudam a BRI e seus desdobramentos, é evidente que a iniciativa possibilita a resolução de dilemas derivados do patamar de desenvolvimento econômico da China e de sua busca por maior projeção externa, associada ao seu renovado perfil de grande potência no sistema internacional.

Por meio da iniciativa, o governo chinês dispõe de mecanismos oportunos para solucionar uma série de desafios e desequilíbrios da economia doméstica, possibilitando, ao mesmo tempo, a unificação de projetos dispersos geograficamente e setorialmente sob um mesmo emblema.

Segundo Cai (2018), esses objetivos incluem solucionar principalmente: i) desequilíbrios internos, como excesso de capacidade produtiva, declínio do crescimento econômico e subdesenvolvimento das províncias do oeste; ii) reformar a economia global, com base nas normas e instituições propostas no pós-guerra pelos Estados Unidos; iii) elevar o uso do renminbi (RMB), moeda oficial da República Popular da China (RPC), nas transações internacionais; iv) enfrentar desafios de ordem geopolítica por meio do estreitamento de laços com outras nações; e v) fortalecer a segurança econômica por meio, por exemplo, do aprimoramento das rotas de fornecimento de recursos estratégicos.

Em relação ao avanço da iniciativa na América Latina e Caribe (ALC), o último objetivo é constantemente enfatizado. O período desde a intensificação das

relações bilaterais, sobretudo por meio do comércio, em meados dos anos 2000 até a fase de crescimento dos fluxos financeiros na última década, foi, sobretudo, caracterizado pela busca por suprimento de minério, alimentos e petróleo por parte da China.

Contudo, visto que os projetos financiados pela China se tornaram cada vez mais diversificados setorialmente (conforme será visto mais adiante), em vez de falsear a visão dominante, o estudo sustenta a necessidade de complementação e reformulação, ao agregar essa nova realidade à análise do tema.

A próxima seção propõe como referencial teórico as contribuições realizadas pela literatura especializada em CID. A partir da revisão bibliográfica e documental, contrasta-se o modelo de CID promovido pela China com o entendimento “convencional” sobre o conceito, buscando assim evidenciar suas características e particularidades. Em seguida, após uma breve análise da projeção econômica chinesa na região nas últimas duas décadas, mapeia-se a expansão do fluxo de financiamentos por bancos comerciais e de desenvolvimento chineses na região. A análise quantitativa dos fluxos é preterida como forma de destacar os atributos operacionais, geográficos e setoriais dos empréstimos. Finalmente, discutem-se as perspectivas sobre os efeitos do desembarque da BRI na cooperação promovida pela China com as três maiores economias regionais, e são apresentadas as conclusões da análise.

## 2 CID

No contexto de ascensão do Sul Global, os países em desenvolvimento que se engajam na CID, unindo esforços com economias avançadas para promover o desenvolvimento no exterior, passaram a ser chamados de doadores emergentes ou novos doadores. Ainda que seja permeada pela disputa de narrativas atribuídas, sobretudo, à contestação da transferência de responsabilidade aos países emergentes, essa qualificação designa um novo campo de articulação e engajamento no âmbito internacional para a promoção do desenvolvimento.

Ao lado de agentes privados e organizações civis, os países emergentes tornaram-se protagonistas no campo da cooperação e corroboraram para o aprofundamento da descentralização da CID por meio do estabelecimento de novas práticas, veículos de financiamento e metas. Segundo Milani (2012, p. 211),

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

O entendimento léxico do significado de cooperação internacional, conforme sustentado pelo governo chinês, é encontrado nos livros brancos de ajuda externa da China, divulgados, respectivamente, em 2011, 2014 e 2021. Conforme indicam os documentos, a China não orienta suas práticas de cooperação com base em definições e normas consentidas externamente. Sua identidade como país em desenvolvimento constitui um componente que aproxima a China dos países do Sul Global e, portanto, do modelo de CSS ou Cooperação Sul-Sul para o Desenvolvimento (CSSD): “A China é o maior país em desenvolvimento do mundo. Em seu desenvolvimento, tem se empenhado em integrar os interesses do povo chinês aos de outros países em desenvolvimento, prestando assistência da melhor maneira possível no âmbito da Cooperação Sul-Sul [...]” (State Council, 2021).

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

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

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

No entanto, conforme destacado por Chediek (2017, p. 41), a CSS é um complemento e não um substituto para a Cooperação Norte-Sul, constituindo um “instrumento de desenvolvimento conjunto entre os países do hemisfério sul em face a seus desafios comuns” que não substitui as responsabilidades sobre a redução das assimetrias globais por parte dos desenvolvidos.

Observa-se que, na definição de seu padrão de cooperação internacional, a proposta do governo chinês consiste em não se comprometer nem se limitar

à padronização dos fluxos financeiros e do engajamento que consiste na “ajuda oficial ao desenvolvimento” (Official Development Assistance – ODA) e no “financiamento oficial ao desenvolvimento” (Official Development Finance – ODF), em seu sentido amplo, como formulados pelo Comitê de Assistência ao Desenvolvimento (Development Assistance Committee – DAC) da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE). O DAC foi estabelecido em 1960 pela OCDE como um subcomitê especial para coordenar a assistência ao desenvolvimento entre os estados membros (Cheng, 2015). O comitê desempenhou um papel importante no estabelecimento das definições e no significado lexical de termos como “ajuda” e “assistência” e na unificação de combinações de práticas sob os termos abrangentes.<sup>6</sup>

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

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

O Chexim é responsável pela captação de empréstimos e taxas abaixo das referências publicadas pelo Banco do Povo da China (BPC), tendo por desígnio a implementação do *going global* (ou *go out*), estratégia que visa promover a internacionalização das empresas chinesas. Em regra, o banco oferece juros a taxas que oscilam entre 2% e 3% com quinze a vinte anos de reembolso, incluindo cinco a sete anos de carência (Zhang, 2020). Adicionalmente, o banco também possui uma linha preferencial em dólar com juros baixos: o crédito de comprador preferencial.

Ocupando hierarquia ministerial, o CDB tem por objetivo apoiar as políticas macroeconômicas estabelecidas nos planos quinquenais, com foco em

---

6. O comitê delimita o conceito de ODA aos movimentos que contenham os requisitos de: i) serem recursos transferidos para países em desenvolvimento; ii) visando principalmente ao crescimento econômico e bem-estar social nos beneficiários; e iii) quando estruturados como fluxos financeiros semelhantes a empréstimos com elemento de doação não inferior a 25% (OECD, s.d.).

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

Outro ponto enfatizado nos documentos refere-se à premissa da não interferência e ausência de imposição de condicionalidades políticas, historicamente associada à formulação inicial da CID chinesa nos anos 1950 e em seu protagonismo no desenvolvimento dos cinco princípios de coexistência pacífica. Segundo o documento, ao oferecer sua ajuda, o governo chinês baseia-se na igualdade, no respeito à soberania e na não imposição de condicionalidades, no benefício mútuo, além de não contemplar a cooperação como ação assistencial.

Na prestação de assistência externa, a China segue os princípios de não impor condições políticas, não interferir nos assuntos internos dos países beneficiários e respeitar plenamente o direito de escolher de forma independente seus próprios caminhos e modelos de desenvolvimento. Os princípios básicos que a China defende ao fornecer assistência externa são respeito mútuo, igualdade, cumprimento da promessa e benefícios e ganhos mútuos (State Council, 2021).

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

Entre os marcos da cooperação multilateral pode-se mencionar a Cúpula do BRICS em Fortaleza, em 2014, onde, em sua segunda viagem à América Latina, o presidente Xi Jinping anunciou o Marco de Cooperação 1+3+6.<sup>7</sup> Adicionalmente, em 2015, comparável ao já estabelecido Fórum de Cooperação China-África (Focac), por meio da consolidação do Fórum China-Celac, a China prometeu aumentar o comércio com a América Latina para US\$ 500 bilhões e investir US\$ 250 bilhões na região na próxima década. O acordo incluiu, notadamente, uma cláusula para a criação de um fundo de US\$ 35 bilhões para financiar projetos nos setores de

---

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

transporte, portos, estradas, tecnologia da informação e comunicação, eletricidade, entre outros setores.<sup>8</sup>

A intensificação da cooperação com a China implica ainda novos desafios e oportunidades às iniciativas de integração regional. De um lado, há falta de coordenação entre os países da região nas negociações bilaterais com a China, as quais poderiam reforçar a especialização da pauta exportadora das economias locais, fato que constituiu um desafio à integração regional (Katz, 2016). De outro, os efeitos dos investimentos chineses em infraestrutura na América Latina podem afetar a integração física do continente. Embora alguns autores afirmem que a maior parte dos projetos se destinaria ao escoamento de *commodities* (Abdenur, 2013), os fluxos financeiros abrangeram setores considerados gargalos crônicos na infraestrutura física da região, como o reparo e a manutenção de portos, rodovias, ferrovias, aeroportos e a integração multimodal insuficiente. Assim, os investimentos e financiamentos chineses poderiam contribuir para a modernização e desenvolvimento das economias nacionais, o que facilitaria a integração aos mercados regionais e globais.

Entretanto, cabe ressaltar que dimensionar a real extensão da CID chinesa na região constitui processo altamente complexo por duas razões principais. Primeiro, devido ao fato de não haver convergência entre os especialistas em torno de uma taxonomia única para classificar a CID chinesa, assim como não há consenso sobre a classificação de muitos instrumentos financeiros que, como empréstimos garantidos por recursos naturais, constituem uma grande proporção dos fluxos financeiros da China (Strange *et al.*, 2017).

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

---

8. O fundo conta com capital inicial de US\$ 20 bilhões do CDB, US\$ 10 bilhões do Chexim e outros US\$ 5 bilhões da Comissão Nacional de Reforma e Desenvolvimento da China (National Development and Reform Commission – NRDC).

### 3 O APROFUNDAMENTO DAS RELAÇÕES ECONÔMICAS ENTRE CHINA E AMÉRICA LATINA

A intensificação progressiva da inserção chinesa nas cadeias de produção e comércio internacionais a partir do final da década de 1970, no contexto de implementação das reformas de abertura econômica, contribuiu de forma decisiva para a trajetória de crescimento acelerado da China. Como consequência, a urbanização e a modernização no país oriental demandaram o fornecimento de volumes crescentes de matérias-primas e energia, fenômeno que resultou na alavancagem inicial dos intercâmbios comerciais com a ALC, em especial com a América do Sul, no início do século XXI.

A reorientação da América Latina (principalmente da América do Sul) no sentido Ásia-Pacífico se aprofundou a partir desse momento, refletindo transformações estruturais que apontam para a conformação de um “século asiático” (Khanna, 2019) ou de um “mundo pós-ocidental” (Stuenkel, 2018).

Além dos processos de urbanização e modernização chinesa, outros dois aspectos que foram centrais para avanço das trocas comerciais entre a China e a ALC incluem o ingresso do país na Organização Mundial do Comércio (OMC) e as assinaturas de uma série de tratados de livre-comércio (TLCs) após a visita de Hu Jintao, então presidente chinês, aos países da região, em 2004. A China assinou TLCs com Chile (em 2006), Peru (em 2009) e, mais tarde, Costa Rica (em 2015) (Medeiros e Cintra, 2015).

A crise financeira de 2008 e seus efeitos reforçaram essas tendências estruturais e a consequente reorientação da região para a Ásia, possibilitando ainda que a China consolidasse seu *status* de potência econômica. Por um lado, essa mudança manifestou-se na adoção de uma diplomacia proativa, em defesa da capacidade chinesa de construir espaços multilaterais alternativos e de prover bens públicos globais, em especial no campo financeiro e de infraestrutura.<sup>9</sup> Por outro, significou o aprofundamento dos laços de integração da China com a economia mundial e da ampliação da estratégia de *going global* e maior presença geoeconômica do país no exterior.

Esse movimento teve reverberações relevantes na América Latina, que não fora um destino preferencial dos investimentos chineses em um primeiro momento. Hiratuka (2018) recorda que as transformações em curso no modelo de desenvolvimento chinês igualmente impactaram as relações sino-latino-americanas.

---

9. Alguns exemplos são a criação do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), em 2014, e do Banco Asiático de Investimentos em Infraestrutura (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB), em 2015. Além desses espaços e do lançamento da própria BRI, em 2013, a China também foi um dos participantes da Parceria Econômica Regional Abrangente (Regional Comprehensive Economic Partnership – RCEP), ao passo que buscou exercer uma posição de liderança em outros regimes e instituições multilaterais (Stuenkel, 2018).

Entre estas, cabe destacar aspectos como o excesso de capacidade produtiva em setores da indústria pesada e a saturação do mercado doméstico no setor de construção e infraestrutura. Nesse novo contexto de mudanças internas e externas, a ALC passou a absorver empréstimos e projetos de infraestrutura da China, especialmente a partir de 2010, em um movimento de diversificação dos vetores das relações econômicas, outrora centradas exclusivamente no comércio.

#### 4 O AVANÇO DA COOPERAÇÃO FINANCEIRA

A concessão de empréstimos aos governos e às empresas chinesas que operam na região tem se afirmado como um dos mecanismos da projeção da China na região.<sup>10</sup> Em termos agregados, são aproximadamente US\$ 136 bilhões em aportes desde 2005. Desse total, US\$ 97,9 bilhões foram concedidos pelo CDB, em comparação a US\$ 25 bilhões pelo Chexim.<sup>11</sup> Embora menos presente em termos de volume, o Chexim liberou o maior número de empréstimos, 54 no total, contra 40 do CDB (Gallagher e Myers, 2021).

Conforme demonstrado no gráfico 1, na América Latina, nota-se uma trajetória de elevação nos empréstimos desde 2009, embora irregular e com um declínio significativo nos últimos anos. O pico de financiamentos, assim como no caso do investimento estrangeiro direto (IED), ocorreu em 2010.<sup>12</sup> Houve, a partir de 2017, um declínio dos financiamentos para a ALC, refletindo redefinições mais amplas a respeito da atuação internacional do CDB e do Chexim.<sup>13</sup> Em 2020, pela primeira vez desde 2006, não houve liberação de empréstimos soberanos aos países da região.

---

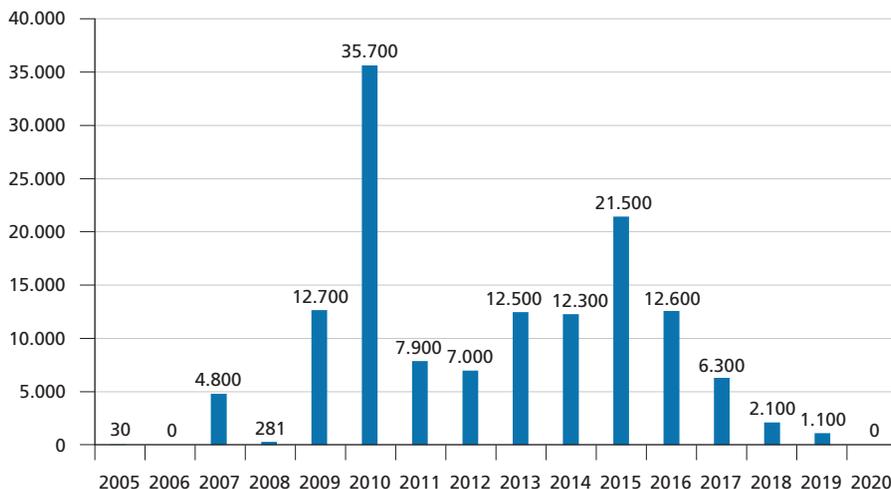
10. Esse processo ocorreu em meio ao contexto da ampliação dos financiamentos chineses no mundo. O CDB e o Chexim expandiram globalmente desde a crise financeira de 2008, com mais de US\$ 460 bilhões empenhados ao financiamento de mais de 850 projetos, entre 2008 e 2019. O continente asiático é o principal destinatário desses financiamentos, com 36% do total, seguido pelos continentes americano, com 28%, e africano, com 22%. Os setores de energia e transporte receberam mais da metade dos compromissos financeiros mapeados (Ray e Simmons, 2020).

11. Há, ainda, US\$ 13,9 bilhões em empréstimos que envolvem operações de cofinanciamento do CDB e do Chexim com instituições como o Banco Industrial e Comercial da China (Industrial and Commercial Bank of China – ICBC).

12. Koleski e Blivas (2018) recordam que, entre 2005 e 2017, os empréstimos do CDB e do Chexim excederam os financiamentos combinados do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) aos países da região.

13. As razões para o declínio dos empréstimos são variadas e não se restringem apenas à ALC, envolvendo aspectos como reavaliação de custos e benefícios de projetos, transações problemáticas no portfólio de financiamentos e receios a respeito da capacidade de pagamentos de países destinatários. Para mais detalhes, ver Mingey e Kratz (2021) e, para a ALC, Myers e Ray (2021).

**GRÁFICO 1**  
**Financiamentos do CDB e do Chexim na ALC (2005-2020)**  
 (Em US\$ milhões)



Fonte: Gallagher e Myers (2021).  
 Elaboração dos autores.

Não obstante, os bancos de desenvolvimento continuaram a ter papel relevante, incluindo o manejo de fundos regionais de investimento,<sup>14</sup> a realização de operações de cofinanciamento com bancos multilaterais ou o suporte às empresas chinesas com presença na região (Myers e Ray, 2021).

Em termos de concentração geográfica, verificou-se que os grandes volumes de financiamentos chineses são destinados a uma lista bastante restrita de países, conforme explicitado na tabela 1.

**TABELA 1**  
**Destinos dos financiamentos do CDB e do Chexim na América Latina (2005-2020)**

País	Número de empréstimos	%	Montante (US\$ bilhões)	%
Venezuela	17	17	62,2	45,46
Brasil	12	12	29,7	21,71
Equador	15	15	18,4	13,45
Argentina	12	12	17,1	12,50
Bolívia	10	10	3,4	2,49

(Continua)

14. O CDB e o Chexim ainda fazem a gestão de fundos regionais, tais como: i) China Latin-American Production Capacity Cooperation Investment (CLAI) Fund; ii) Special Loan Program for China-Latin America Infrastructure Project; e iii) Fundo de Cooperação China-ALC (China-LAC Cooperation Fund – CLAC). Para mais detalhes, ver Myers e Ray (2021).

(Continuação)

País	Número de empréstimos	%	Montante (US\$ bilhões)	%
Jamaica	11	11	2,1	1,53
México	1	1	1,0	0,73
República Dominicana	1	1	0,6	0,44
Suriname	4	4	0,58	0,42
Costa Rica	1	1	0,395	0,29
Trinidad e Tobago	2	2	0,374	0,27
Cuba	3	3	0,24	0,18
Guiana	3	3	0,214	0,16
Barbados	1	1	0,17	0,12
Antigua e Barbuda	2	2	0,128	0,09
Bahamas	2	2	0,099	0,07
Granada	1	1	0,066	0,05
Peru	1	1	0,05	0,04
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>136,8</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Gallagher e Myers (2021).  
Elaboração dos autores.

Desde 2005, quatro países foram responsáveis por absorver 93% dos aportes do CDB e do Chexim: Venezuela, Brasil, Equador e Argentina. Recaj (2020) recorda que, com exceção do Brasil, os outros três grandes receptores de empréstimos passaram, recentemente, por graves problemas de acesso aos mecanismos internacionais de crédito, tendo vista a orientação de suas políticas macroeconômicas e seu discurso antineoliberal, bem como os tensionamentos no relacionamento com os Estados Unidos.

Nos casos de Equador e Venezuela, países que não têm boas classificações de risco, os empréstimos por petróleo (*loan-for-oil*) tornaram-se alternativa para tornar as operações mais seguras, consequentemente permitindo o desenvolvimento de projetos com taxas de juros razoáveis.<sup>15</sup> Em relação à Venezuela, os desembolsos dos créditos chineses, particularmente por meio da criação de fundos conjuntos de cooperação,<sup>16</sup> foram responsáveis por financiar cerca de 790 projetos em diversas

15. A negociação desse tipo de financiamento envolve o ministério das finanças do país destinatário do empréstimo, a empresa exportadora da *commodity* e a empresa chinesa importadora, bem como o ministério responsável pelo projeto objeto de financiamento. O governo que toma o empréstimo assina o contrato com o banco chinês, e os rendimentos de um valor especificado da exportação (geralmente em quantidade) são depositados em uma conta de garantia com o banco chinês e sacados para reembolsar o empréstimo, usualmente vinculado a um contrato de construção com uma firma chinesa (Bräutigam e Gallagher, 2014).

16. Os desembolsos dos empréstimos foram efetivados por meio do Fundo Conjunto China-Venezuela (Joint China-Venezuela Fund – JCVF) e o Fundo de Grande Volume de Longo Prazo (Long-Term Large Volume Fund – LTLVF). Esses mecanismos foram criados com contribuições da China, por meio do CDB, e da Venezuela, por meio do Fundo de Desenvolvimento Nacional (Fonden). No curto prazo, o reembolso das contribuições da China se daria preferencialmente com embarques de petróleo (Piña, 2019).

áreas, como construção, mineração, hidrocarbonetos, telecomunicações e manufatura. Os mecanismos pelos quais os empréstimos foram aprovados implicaram o compromisso, por parte da Venezuela, de honrar as dívidas contraídas com envios de petróleo para a China (Piña, 2019).

Salgado (2019) identificou que a maior parte dos créditos chineses para o Equador foi destinada à construção de infraestruturas em setores que o governo do país sul-americano, sobretudo durante o mandato de Rafael Corrêa (2007-2017), considerou estratégicos ao desenvolvimento (hidrocarbonetos, mineração, energia hidrelétrica, transportes, saúde, educação, entre outros). Entre 2010 e 2018, foram assinados 26 acordos de empréstimos, totalizando US\$ 13,6 bilhões, sob diferentes modalidades e com propósitos distintos<sup>17</sup> (Salgado, 2019).

Em relação ao Brasil, a grande maioria dos créditos chineses foi para o setor de energia (US\$ 26,1 bilhões), contabilizando 90% do total. Desse montante, há um papel proeminente da Petrobras,<sup>18</sup> que recebeu US\$ 25 bilhões dos bancos chineses entre 2007 e 2018, sendo US\$ 17 bilhões como operações de crédito vinculadas a acordos de fornecimento de petróleo (Hiratuka e Deos, 2019).

No caso argentino, os empréstimos não foram assegurados com exportações de petróleo e outras matérias-primas, embora a dificuldade no acesso às fontes internacionais de financiamento tenha sido uma característica similar aos casos venezuelano e equatoriano. Desde 2007, o país recebeu US\$ 17,1 bilhões em créditos, destinados especialmente à modernização de ferrovias e construção de infraestrutura energética (Stanley, 2019b).

Nos países andinos também foi constatada a expansão dos empréstimos concedidos por bancos chineses ao longo da última década. Além da Venezuela, maior receptor de financiamentos chineses de toda a região, economias extrativistas pouco diversificadas, como Equador e Bolívia, passaram a contar com alternativa valiosa para financiar seus programas de desenvolvimento.

Excetuando-se os empréstimos ao setor de energia, que representam o maior volume concedido ao grupo de países andinos em função dos projetos relacionados ao petróleo na Venezuela e no Equador, a construção de infraestrutura de transportes, projetos em mineração, construção e sistemas de transmissão para hidrelétricas e fontes renováveis (parques de energia fotovoltaica e eólica) foram setores que receberam o maior fluxo de financiamentos de bancos chineses.

---

17. Dos 26 empréstimos, doze foram para construção de infraestrutura e catorze discricionários (embora metade desses empréstimos estivesse condicionada ao financiamento de infraestrutura e projetos de investimentos onde empresas chinesas estivessem envolvidas), incluindo quatro empréstimos garantidos por petróleo (Salgado, 2019).

18. Para a Petrobras, o acesso aos aportes, sobretudo do CDB, foi particularmente relevante, considerando as perdas sofridas pela empresa em 2015, motivada pela queda no preço internacional do petróleo e pelos efeitos adversos causados pela Operação Lava Jato (Barbosa, 2020; Hiratuka e Deos, 2019).

Entre os projetos de infraestrutura de transportes mais destacados, o Chexim financiou na Bolívia a construção de três rodovias: Rurrenabaque-Riberalta, El Espino-Charagua-Boyuipe e El Sillar, todas em fase de implementação, sendo as duas primeiras executadas pela China Railway Company e a última pela Sinohydro (Gallagher e Myers, 2021).<sup>19</sup> O Chexim ainda financiou o já concluído Terminal Marítimo Pequiven, na Venezuela, efetuado pela China Harbour Engineering Company (CHEC).

Na Colômbia, as rodovias Rumichaca-Pasto, financiada pelo Banco da China (Bank of China – BOC), e Pamplona-Cúcuta, por BOC e por ICBC, ambas em parceria com instituições financeiras ocidentais estão em pela construção (The Concessionary..., 2019; Sacyr..., 2020).

O Peru foi o maior destinatário no setor de mineração. Destaca-se o financiamento conjunto pelo CDB, BOC, Chexim e ICBC em US\$ 933 milhões ao projeto Las Bambas de mineração de cobre, concedido à *joint-venture* Minera Las Bambas e pelo ICBC, em US\$ 500 milhões, da ampliação das Minas Marconas de ferro, efetuado pela Shougang Hierro Perú S/A.

Entre as hidrelétricas, foram financiadas três grandes usinas no Equador: Coca Codo Sinclair (e seu sistema de transmissão), Sopladora e Minas San Francisco, sendo as duas primeiras pelo Chexim e a segunda pelo CDB e construídas, respectivamente, pela Sinohydro, pelo consórcio China Gezhouba Group Company (CGGC)-Fopeco e pela Harbin Electric International Company (Heic).

Entretanto, um dos maiores projetos hidrelétricos financiados pela China nos países andinos, a usina de Rositas, na Bolívia, estimada em US\$ 1 bilhão, encontra-se suspensa em razão de conflitos com comunidades locais devido aos seus impactos socioambientais (Jemio, 2019).

Com relação aos projetos de energias renováveis, os parques eólicos de Punta Sierra (Chile) são cofinanciados por ICBC e o Banco de Construção da China (China Construction Bank – CCB), sendo executado pelo consórcio Pacific Hydro e State Power Investment Corporation (SPIC). Já o parque de Cuel, financiado pelo CDB, foi concluído pela *joint-venture* entre Mainstream Renewables e Actis Renewables (adquirida pela China Nuclear Power), com tecnologia de turbinas da Xinjian Goldwind Science. O CDB ainda financiou o parque eólico de Villonaco, no Equador, concretizado pela Goldwind.

Na região da América Central e do Caribe, a presença da China foi caracterizada, mais do que em outras localidades, pela disputa pelo reconhecimento do princípio de “Uma Só China”, política que define o governo de Beijing como

---

19. Ver também AidData, disponível em: <<https://china.aiddata.org/>>. Acesso em: 19 ago. 2022.

representante único e legítimo da nação chinesa. Essa disputa ferrenha com Taiwan na região se deve ao fato de a maior parte dos países do mundo que ainda reconhecem o governo de Taipei estar situada na América Central e no Caribe.<sup>20</sup> O quadro A.1 no anexo detalha alguns dos financiamentos.

Como forma de obter o reconhecimento das pequenas economias regionais, Beijing e Taipei travaram, desde os anos 2000, uma disputa pelo fornecimento de investimentos e empréstimos à região que ficou conhecida como “diplomacia dos dólares” ou “diplomacia dos estádios”.<sup>21</sup> No entanto, a RPC tem ganhado espaço na região, com cada vez mais países optando por manter relações com Beijing. A Nicarágua foi o último país da região a efetuar a aderir à BRI, em 2021 (Arciniegas, 2021).

Os financiamentos chineses para esse grupo de países são caracterizados pelo predomínio de operações concedidas pelo Chexim a projetos de infraestrutura. Considerando a prerrogativa do banco de conceder empréstimos concessionais com juros, em regra, entre 2% e 3% para a implementação da política *going global*, sua prevalência na região em relação a outros bancos chineses é um indício de que a China está financiando projetos a juros baixos, promovendo uma cooperação financeira que é coerente, considerando a magnitude das restrições orçamentárias das economias insulares, com a execução de obras de infraestrutura de grande porte (Nunes e Farias, 2021).

Essas operações do Chexim envolvem reformas e ampliações no setor portuário, a saber: Porto de Águas Profundas de Saint John's, em Antígua e Barbuda, executado pela China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), o Porto de Ábaco do Norte, nas Bahamas, pela CHEC, e o Terminal Multi Propósito do Porto Guillermon Moncada, em Cuba, pela China Communications Construction (CCCC) (Farias, 2020).

Também há operações no setor rodoviário. Na Jamaica, houve a construção das rodovias Norte-Sul, pela *joint-venture* entre CCCC e CHEC, e Southern Coastal, pela CHEC. Na Costa Rica, a expansão da rodovia San José-Puerto Limón foi implementada também pela CHEC. Em Antígua e Barbuda, houve a ampliação do Aeroporto Internacional Vere Cornwall Bird, pela CCECC. E, em Trinidad e Tobago, ocorreu a construção do Hospital Infantil Couva, pela Shanghai Construction Group (SCG).<sup>22</sup>

---

20. Os países na região que ainda mantêm laços com Taipei são Honduras, Belize, Guatemala, Haiti, São Cristóvão e Nevis, São Vicente e Granadinas e Santa Lúcia.

21. As expressões fazem referência à ocasião da aproximação com a Costa Rica, em 2007, quando o país transferiu o reconhecimento de Taiwan à RPC pouco após uma doação para a construção de um estádio, o que foi seguido por empréstimos, além da assinatura de um acordo de livre-comércio e investimentos em outros projetos.

22. Disponível em: <<https://china.aiddata.org/>>. Acesso em: 19 ago. 2022.

Em termos setoriais, os empréstimos institucionais se dirigiram principalmente aos setores de energia e infraestrutura (86%). Gallagher (2016) identifica certa complementaridade entre os créditos chineses e os bancos multilaterais tradicionais, visto que o capital chinês está focalizado nos setores extrativos e de infraestrutura, enquanto os financiamentos dessas instituições encontram-se mais pulverizados setorialmente.

No setor de energia, os financiamentos chineses se direcionaram a projetos de exploração e extração de petróleo e construção de hidrelétricas, bem como projetos em energias limpas (usinas eólicas e parques solares). Em relação à infraestrutura de transportes, destaca-se a liberação de créditos para construção e modernização de ferrovias, rodovias, portos e aeroportos. Há, ainda, projetos em termos de infraestrutura social, envolvendo a construção de escolas, hospitais e obras de mobilidade urbana (Dussel Peters, 2020).

O recente arrefecimento no ritmo dos financiamentos tem, contudo, início ainda em 2016, tornando a justificativa da pandemia insuficiente para explicar a tendência de declínio. Além de pressões para desalavancagem no exterior (Mingey e Kratz, 2021), outras razões incluem o recuo no volume de reservas internacionais da China,<sup>23</sup> bem como a reavaliação de custos e benefícios dos projetos e a capacidade de pagamento dos países destinatários, como a Venezuela e o Equador (Myers e Ray, 2021).

Nesse contexto de reestruturação, houve notório crescimento da participação dos bancos comerciais. Entre os quatro grandes bancos comerciais chineses, conhecidos conjuntamente como *the big four*, o ICBC foi o maior responsável pelo aumento dos fluxos, com o maior número de empréstimos e o maior volume. Outros três bancos comerciais importantes são o BOC, o CCB e o Banco de Agricultura da China (Agriculture Bank of China – ABC).

Para Myers (2021), a expansão bancária comercial chinesa ocorre desde o lançamento da BRI, embora a um ritmo mais acentuado a partir de 2018, quando a região foi oficialmente incorporada à iniciativa. O quadro 1 evidencia essa expansão recente.

---

23. De acordo com dados do Banco Mundial, houve uma redução relevante no nível de reservas internacionais da China entre 2014 e 2016, de US\$ 3,9 trilhões para US\$ 3,09 trilhões, mantendo-se estável desde então. Dados disponíveis em: <<https://bit.ly/2XG2jzE>>.

**QUADRO 1**  
**Empréstimos dos bancos comerciais chineses na América Latina (2012-2020)**

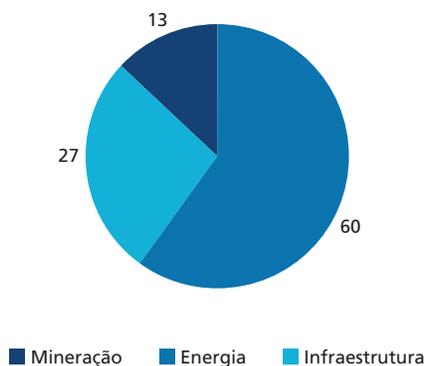
Ano	Número de empréstimos	Países	Setores
2012	1	Equador (1)	Infraestrutura (1)
2013	2	Venezuela (1) e Honduras (1)	Energia (2)
2014	4	Argentina (2) e Peru (2)	Energia (1), infraestrutura (1) e mineração (2)
2015	9	Brasil (4), Argentina (4) e Colômbia (1)	Energia (6) e infraestrutura (3)
2016	2	Equador (1) e Brasil (1)	Energia (2)
2017	3	Brasil (1), Argentina (1) e Chile (1)	Energia (3)
2018	2	Peru (1) e Chile (1)	Mineração (1) e infraestrutura (1)
2019	8	Argentina (4), Chile (2), Colômbia (1) e Equador (1)	Energia (6) e infraestrutura (2)
2020	9	Argentina (5), Brasil (2), México (1) e Colômbia (1)	Energia (5), infraestrutura (2) e mineração (2)

Fonte: Gallagher e Myers (2021).  
Elaboração dos autores.

O ICBC foi responsável por 32 operações. A Argentina recebeu 40% do número de empréstimos,<sup>24</sup> possivelmente em razão da presença do banco no país após a compra da Standards Banks Argentina, em 2011 (Myers, 2021).

De forma semelhante aos bancos de desenvolvimento, os setores de energia e infraestrutura se destacaram nos financiamentos dos bancos comerciais chineses. O gráfico 2 apresenta a distribuição setorial desses empréstimos.

**GRÁFICO 2**  
**Distribuição setorial dos empréstimos de bancos comerciais chineses na América Latina (2012-2020)**  
(Em %)



Fonte: Myers (2021).  
Elaboração dos autores.

24. Myers (2021) ressalta a dificuldade em mapear os valores dos empréstimos liberados por parte dos bancos comerciais, visto que sua atuação se encontra atrelada ao financiamento de projetos por meio da formação de consórcios de credores.

No setor de energia foram financiados 24 projetos, sendo 15 deles no setor de petróleo e gás. Ademais, os dados indicam quatro projetos em energias renováveis e outros quatro no setor hidrelétrico.

Em relação à infraestrutura, foram identificados cinco projetos no setor de transportes, com destaque ao apoio do CCB à expansão do porto de São Luís, no Brasil. Além disso, os bancos comerciais financiaram cinco projetos em infraestrutura social, como a construção de um sistema de controle de enchentes no Equador e um hospital geriátrico no Chile.

A maior presença dos bancos chineses na ALC gerou debates a respeito das dinâmicas da cooperação financeira praticadas pela China. De um lado, geralmente é enfatizado o princípio da não intervenção dessas instituições, bem como o caráter Sul-Sul do modelo de cooperação chinês, que desafia os postulados da ODA, conforme a definição da OCDE (Lin e Wang, 2017; Liu, Xu e Fan, 2020). De outro, há críticas em relação à opacidade dos contratos de empréstimo e ao descompasso entre as condições de governança e de práticas ambientais impostas por instituições tradicionais. Gárzon *et al.* (2021) constataram que o CDB não possui sequer um documento público que explicita suas políticas ambientais e sociais, e também não conta com um departamento para avaliar impactos ambientais dos projetos. Koleski e Blivas (2018) também questionaram as condicionalidades que atrelam os empréstimos à compra de produtos e serviços de construção e engenharia chineses, uma vez que essas cláusulas podem limitar benefícios em termos de criação de emprego, construção de capacidades locais e estímulos à demanda de produtos e serviços locais.

#### 4.1 Tendências e perspectivas da cooperação financeira

O recuo recente nos empréstimos dos *policy banks* (CDB e Chexim), conjuntura que pode representar fator limitador para o avanço de projetos com potencial de mudança estrutural na região, em certa medida frustrou os governos que cultivam a expectativa de receber suporte financeiro para projetos de conectividade que alavanquem a competitividade de suas economias.

Esse declínio, no entanto, foi permeado por um conjunto de fatores conjunturais e por redefinições em torno das ações chinesas de cooperação para o desenvolvimento internacional. As pressões internas voltadas para a desalavancagem no exterior – e conseqüente reorientação para o financiamento de objetivos de desenvolvimento doméstico –, somaram-se à reavaliação de riscos no portfólio de projetos e à deterioração da capacidade de pagamento de países tomadores de empréstimos, por conta de efeitos da pandemia da covid-19 e o fim do ciclo de *commodities* (Mingey e Kratz, 2021; Myers e Ray, 2021).

Alguns dos principais receptores de crédito, como Equador e Venezuela, encontram-se em renegociação de seus compromissos financeiros com a China, com reduzida capacidade para assegurar novos empréstimos de larga escala. Ademais, o processo de aprendizagem vivido pelas empresas chinesas na região reduziu a dependência de acordos bilaterais de financiamento para obter contratos de construção e expandir o alcance de suas atividades. Tal fato implica o declínio de empréstimos soberanos (Moreno, 2022).

A despeito desse congelamento nos últimos anos, o CDB e o Chexim seguem apoiando o interesse chinês na região. Além de contribuírem com a gestão de fundos regionais, como o CLAC,<sup>25</sup> os bancos de política permanecem emitindo empréstimos corporativos diretamente para empresas chinesas e latino-americanas, bem como estabelecendo mecanismos de coordenação política com bancos regionais de desenvolvimento em busca de oportunidades de cofinanciamento de projetos na região (Myers e Ray, 2022; Soutar, 2022).

Myers e Ray (2022) salientam as operações de crédito envolvendo o China Co-Financing Fund for Latin America,<sup>26</sup> iniciativa criada pelo BPC e pelo BID, além de destacar projetos financiados por meio de consórcios entre bancos chineses na Argentina e na Colômbia. Ademais, não se pode descartar a atuação mais enfática dos bancos multilaterais de desenvolvimento (BMDs) com inerente protagonismo ou envolvimento chinês, como o NBD e o AIIB.<sup>27</sup>

O retrocesso no nível de empréstimos soberanos tem sido em parte compensado por elevação dos aportes dos bancos comerciais chineses, em particular do ICBC, retratando um maior foco ao financiamento privado nos setores de energia, mineração e infraestrutura (Moreno, 2022). Essa nova abordagem também se vincula com o financiamento de projetos menores e mais sustentáveis, tanto do ponto de vista ambiental quanto financeiro (Myers, 2021).

A opção por empreendimentos de menor magnitude se coaduna com novas diretrizes para o financiamento de “alta qualidade” (Soutar, 2022). Em 2021, o Ministério do Comércio (Ministry of Commerce – MOFCOM) e o Ministério de Ecologia e Meio Ambiente (Ministry of Ecology and Environment – MEE)<sup>28</sup> enfatizaram a necessidade de os projetos de desenvolvimento no exterior

25. O CLAC foi criado em 2015 e tem um capital subscrito de US\$ 10 bilhões, providenciado pela State Administration of Foreign Exchange (Safe) e pelo Chexim.

26. O fundo conta com contribuição de US\$ 2 bilhões da China, complementando recursos do BID para projetos que visam aliviar a pobreza, reduzir a desigualdade, impulsionar o investimento do setor privado, melhorar a competitividade, apoiar programas para mitigar os impactos das mudanças climáticas, entre outros (China..., 2013).

27. Na ALC, são cinco membros plenos do AIIB e signatários da BRI (Uruguai, Argentina, Chile, Peru e Equador). O Brasil, embora não signatário na BRI, é membro pleno do AIIB. Em 2020, o banco financiou seu primeiro projeto na ALC, concedendo US\$ 50 milhões ao maior banco público do Equador – Corporación Financiera Nacional (CFN) – para enfrentar as restrições de liquidez enfrentadas pelas micro, pequenas e médias empresas no país (AIIB’s..., 2020).

28. Disponível em: <<https://bit.ly/3xZyGK5>>.

atenderem aos padrões e normas internacionais de construção e integrem em suas iniciativas os princípios de desenvolvimento verde (Nedopil *et al.*, 2021).

Portanto, o panorama dos empréstimos e financiamentos chineses encontra-se em reformulação, com contornos ainda indefinidos, embora seja possível identificar uma diversificação das entidades financeiras com presença na região, novas orientações para o financiamento de empreendimentos no exterior e a emergência de formatos alternativos de cooperação financeira, incluindo financiamento privado e operações de cofinanciamento.

Em vez de apontar tendências de esvaziamento, é possível observar que esses canais, mecanismos e formatos emergentes demonstram o contínuo interesse da China no âmbito da cooperação financeira, ao mesmo tempo que se entrelaçam com reorientações no plano normativo que igualmente se encontram em um estágio de maturação.

## 5 BRI: ENTRE ADESÕES E HESITAÇÕES

A conectividade transnacional, meio primordial de facilitação dos fluxos de investimento e comércio, é priorizada como um mecanismo e uma finalidade da iniciativa. Assim, a promessa de maior conectividade e desenvolvimento, possibilitada pelas extensas reservas e posição de maior credor mundial, atraíram expectativa em países em desenvolvimento, interessados em encontrar parcerias internacionais capazes de alavancar investimentos e financiamentos de projetos de grande porte, com potencial de transformação estrutural. Dessa forma, o caráter geoeconômico da BRI está também associado à CID promovida pela China.

Nesse contexto, o governo chinês anunciou, durante o II Fórum China-Celac, realizado em 2018, no Chile, a intenção de estender a iniciativa para América Latina e Caribe. A *Declaração de Santiago* colocou a região como uma “extensão natural” da Nova Rota da Seda, tornando-a uma iniciativa com escopo global (Celac, 2018).

O Panamá foi o primeiro país latino-americano a aderir à iniciativa, antes mesmo do II Fórum China-Celac (Barrios, 2018). O país centro-americano, caracterizado por grande valor estratégico em questões de logística e transporte,<sup>29</sup> até pouco tempo desfrutava de relações diplomáticas com Taiwan. O reconhecimento do princípio de “uma só China” e a entrada na BRI vieram acompanhados da assinatura de dezenove acordos bilaterais em diversas áreas (Garzón, 2017).<sup>30</sup>

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

30. Para um resumo dos acordos bilaterais, ver documento disponibilizado pelo governo panamenho, disponível em: <<https://bit.ly/3IA5g7o>>.

Em seguida, outros vinte países da região se integrariam à BRI,<sup>31</sup> com as notáveis exceções de Brasil, México e Colômbia, além de outros nove países da região que possuem relações diplomáticas com Taiwan (Jenkins, 2021).

A conectividade de infraestruturas, presente no Plano de Cooperação 2015-2019 e reforçada no último encontro do Fórum China-Celac, em 2021,<sup>32</sup> representa o grande atrativo da BRI, tendo em vista os impactos da lacuna de investimentos em infraestrutura<sup>33</sup> para o desenvolvimento da região (Gransow, 2015).

O eixo articulador da BRI e sua extensão para a ALC, notadamente o financiamento e a assistência para execução de projetos de infraestrutura (Oviedo, 2018), coaduna-se às históricas vulnerabilidades regionais, em grande medida vinculadas à qualidade e ao alcance de serviços de transportes, energia, comunicações, saneamento, entre outros (Chauvet *et al.*, 2020; Pautasso *et al.*, 2020).

As possibilidades de cooperação por meio da BRI, todavia, ainda não foram suficientes para seduzir as duas maiores economias da ALC, Brasil e México. Para esses países, os benefícios adicionais com uma possível entrada na BRI parecem ainda não ser suficientemente claros para justificar uma adesão. O Brasil, por exemplo, é o principal receptor de IED chinês na ALC, enquanto o México tem a segunda maior corrente de comércio com a China em toda a região e representa o segundo maior mercado para anúncios de novos investimentos (Cepal, 2021).

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

Ressalta-se, contudo, que a extensão da BRI na ALC é recente, dificultando até o momento avaliações mais precisas em relação aos seus impactos na região. É possível entendê-la como uma mudança dentro de um panorama de

---

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

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

33. Estima-se que a lacuna anual de investimentos em infraestrutura na ALC gire em torno dos US\$ 150 bilhões, cerca de 2,5% do produto interno bruto (PIB) regional (Cavallo e Powell, 2020).

continuidade, isto é, uma atualização e uma nova roupagem para tendências em curso (Moreno, Telias e Urdínez, 2020).

Nesse quadro de continuidades e redefinições, as controvérsias que já estavam postas continuaram representando desafios importantes a ser enfrentados, tais como: a reprimarização da pauta exportadora da ALC, a desindustrialização da região, bem como os impactos ambientais e sociais decorrentes dos investimentos e projetos chineses (Jenkins, 2021). Em outros termos, essas e outras preocupações, como o agravamento de assimetrias, recaem sobre o cálculo de custo-benefício dos países latino-americanos para entrada ou não na BRI, em especial dos ainda não signatários.

Destaca-se, ainda, a recepção positiva da BRI na região andina, com adesões de Peru, Chile, Equador, Bolívia e Venezuela, sendo a Colômbia, país com fortes laços econômicos e de segurança com os Estados Unidos, o único país não signatário da sub-região. A região andina pode ser considerada, até o momento, a mais aberta à BRI na ALC. Os interesses chineses e dos países andinos são variados e expressam as múltiplas facetas da iniciativa. Para a China, a ambição é seguir promovendo seus interesses na região sob o guarda-chuva da BRI, com destaque para a obtenção de recursos naturais e a busca de novos mercados para exportação de seus produtos, serviços e tecnologias. Do lado dos países andinos, enfatiza-se a obtenção de empréstimos, financiamentos e contratos de construção que possibilitem avanços em infraestrutura, e também desenvolvimento econômico e social.

Não menos importante, a referida complementaridade de interesses permite a projeção de poder e influência da China por meio de instrumentos econômicos, reforçando a sua presença em um espaço de tradicional domínio de Washington (Yu, 2015). Sob essa perspectiva, a dimensão sistêmica do avanço da BRI na ALC inclui a transposição de dinâmicas competitivas com os Estados Unidos para o cenário regional.

A reação de Washington à projeção chinesa na ALC se manifesta de diferentes formas, incluindo maior ativismo em instituições hemisféricas, em especial no BID;<sup>34</sup> pressões diplomáticas para impedir a expansão de empresas chinesas na região, sobretudo no setor de telecomunicações;<sup>35</sup> e o lançamento de iniciativas rivais nos campos de cooperação e investimento, como é o caso

---

34. A eleição de Maurício Claver-Carone, candidato estadunidense à presidência do BID, encerrou, em 2020, um acordo tácito que preservava o cargo para um latino-americano desde a fundação do Banco, em 1959. A intervenção foi vista como um reflexo da disputa geopolítica dos Estados Unidos com a China na ALC (Figueiredo, 2020).

35. Nos últimos anos, o governo dos Estados Unidos vetou a aquisição de companhias chinesas no país, mostrando preocupação com o avanço das companhias chinesas na região. O foco dos esforços tem sido as atividades da Huawei e a sua participação na implementação de padrões tecnológicos vinculados com as redes de internet 5G.

do América Cresce,<sup>36</sup> da Corporação Financeira de Desenvolvimento Internacional dos Estados Unidos<sup>37</sup> (United States International Development Finance Corporation – DFC), criada em 2018. A rivalidade sino-estadunidense também se evidencia nas disputas pelo reconhecimento do princípio de “uma só China”, particularmente na América Central e no Caribe, região que ainda abriga países que mantêm relações diplomáticas com Taiwan (Santoro, 2020; Pires e Nascimento, 2020; Puty, 2020).

Os efeitos mais abrangentes do avanço da BRI também se apresentam sob o ponto de vista da integração regional. De um lado, é reconhecido que a China pode contribuir com o preenchimento de lacunas necessárias para fazer avançar projetos de integração de infraestrutura e desenvolvimento dos países da região (Pautasso *et al.*, 2020). Por outro lado, o avanço heterogêneo e prioritariamente bilateral da BRI, combinado com a desestruturação dos arranjos regionais multilaterais e o refluxo na participação de seus principais atores – em particular o Brasil –, coloca desafios adicionais para concretização de empreendimentos de conectividade transnacional, conforme ilustrado nas dificuldades de coordenação em torno do projeto da ferrovia bioceânica (Carletti, Kotz e Correia, 2019). A seguir, analisa-se o quadro de adesões e hesitações das três maiores economias da região à iniciativa chinesa, considerando oportunidades e desafios aportados pela expansão da cooperação financeira para o desenvolvimento. A análise de casos específicos é relevante para verificar o nível de engajamento de cada país em relação à China e a própria iniciativa, considerando que não se trata de uma política rígida e monolítica (Moreno, Telias e Urdinez, 2020).

### **5.1 O panorama das maiores economias: o ingresso da Argentina e as possibilidades e os desafios ao Brasil e México**

Brasil, Argentina e México, em conjunto, correspondem a 70% do produto interno bruto (PIB) regional da ALC (Zhang, 2019). Até fevereiro de 2022, os três países ainda não haviam assinados acordos com a China para oficializar suas entradas na BRI, panorama que se modificou com a recente adesão da Argentina. Para esses três países, cuja peso e posição regional possibilitam maiores margens de manobra (Jenkins, 2021), constatou-se que a adesão à BRI decorre: i) da identificação de benefícios adicionais para formalização de uma parceria no âmbito da BRI; e ii) do grau de relacionamento, potencial e efetivo, com os Estados Unidos.

---

36. A iniciativa, criada em 2019 pelo governo Donald Trump, tem como objetivo declarado rivalizar com o avanço da BRI na ALC por meio da promoção de investimentos do setor privado em energia e infraestrutura.

37. O estabelecimento de uma nova agência federal foi reformar e fortalecer as capacidades de financiamento para o desenvolvimento dos Estados Unidos e, com isso, atender as prioridades da política externa do país. Mais informações disponíveis em: <<https://bit.ly/3PBdQuA>>.

### 5.1.1 Brasil

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

O ingresso da China na OMC, em 2001, e sua elevada demanda por matérias-primas impulsionaram os fluxos de comércio entre as duas nações, tornando o país asiático o principal parceiro comercial do Brasil em 2009. Em 2021, a China seria o destino de mais de 30% das exportações brasileiras.<sup>38</sup>

Os investimentos chineses no Brasil se tornaram cada vez mais presentes a partir de 2010. Segundo Cariello (2021), as empresas chinesas efetivaram 176 empreendimentos no Brasil entre 2007 e 2020, com aportes que superaram US\$ 66 bilhões. Os investimentos inicialmente se direcionaram para o setor de petróleo e gás, sendo seguidos por aquisições relevantes no setor elétrico.<sup>39</sup>

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

A presença de investimentos e de empresas chinesas no mercado brasileiro suscitaram questionamentos em relação à possível adesão à BRI. No entanto, mesmo não sendo signatário, o Brasil permanece como principal receptor de IED chinês na ALC, ao mesmo tempo que já compartilha com a China mecanismos bilaterais e multilaterais de financiamento, como o Fundo Brasil-China<sup>40</sup> e o NDB,<sup>41</sup> conhecido como Banco do BRICS.

A falta de endosso à BRI dificilmente modificaria a posição do Brasil enquanto principal parceiro da China na ALC. Baumann *et al.* (2021) entendem que a não adesão do Brasil em parte se explica pelo fato de o país não identificar

38. Dados extraídos da Comex Stat, disponíveis em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>>.

39. Ao longo do período, o setor de eletricidade correspondeu a 48% dos investimentos, sendo seguido pelo setor de petróleo e gás, com 28%. Os outros 24% dos investimentos se distribuíram em mineração, manufatura, agricultura, serviços financeiros, entre outros (Cariello, 2021).

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

41. Desde o início de 2020, o Brasil teve nove projetos de financiamento aprovados pelo NDB, representando US\$ 4,4 bilhões em investimentos. Disponível em: <<https://bit.ly/3rJeloN>>.

benefícios adicionais com a entrada formal na iniciativa, dado que as empresas chinesas já têm se favorecido pelas oportunidades de mercado no Brasil. Um eventual apoio brasileiro à BRI ainda significaria um movimento geopolítico relevante, com possíveis implicações para as relações com os Estados Unidos.

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

Em relação às oportunidades, destacam-se maiores ingressos em áreas como economia digital (incluindo as redes 5G e *e-commerce*), biotecnologia, cidades inteligentes, energias renováveis, veículos elétricos etc. (Rosito, 2020). Por sua vez, os desafios atrelam-se aos impactos da ascensão chinesa sobre a desindustrialização e a perda de mercados regionais, sendo o caso da Argentina o mais emblemático.

Não obstante, o Brasil permanece sendo o principal parceiro econômico chinês na ALC, apesar do comportamento ambíguo e contraditório com a China durante o governo Jair Bolsonaro. Cabe ao governo brasileiro elaborar uma estratégia coerente de longo prazo para a China, conforme defende Rosito (2020), o que pode vir a incorporar uma futura entrada na Nova Rota da Seda.

### 5.1.2 Argentina

Embora as relações bilaterais tenham sido consolidadas em 1972, foi durante o governo Néstor Kirchner (2003-2007) que a Argentina buscou na China um parceiro comercial e financeiro alternativo, resultando no estabelecimento de uma parceria estratégica, em 2004 (Bernal-Meza e Zanabria, 2020). Em 2014, o patamar das relações seria elevado à categoria de “parceria estratégica integral”, de forma similar ao Brasil.<sup>42</sup>

Na esfera do comércio, o país asiático recentemente desbancou o Brasil como principal parceiro comercial argentino, tendo sido origem de 21% das importações e destino de 8% das exportações, com um saldo comercial negativo de US\$ 7,3 bilhões (Indec, 2022). Assim como no Brasil, os investimentos<sup>43</sup> começaram a fluir a partir de 2010, especificamente por meio de duas grandes aquisições<sup>44</sup> no setor de petróleo e gás (Ludeña, 2017).

42. *Declaración Conjunta sobre el Establecimiento de la Asociación Estratégica Integral entre la República Argentina y la República Popular China*, disponível em: <<https://bit.ly/34szc6P>>.

43. Os fluxos de IED chinês na Argentina, no acumulado, somam, dessa forma, aproximadamente US\$ 13 bilhões (Red ALC-China, 2021a; 2021b).

44. Em 2010, a China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) adquiriu 50% da Bridas, por US\$ 3,1 bilhões, e a China Petrochemical Corporation (Sinopec) comprou a mesma porcentagem da OXI, por US\$ 2,45 bilhões.

Na esfera financeira, os laços bilaterais abrangem duas formas principais, a saber: os acordos de *swap*,<sup>45</sup> particularmente relevantes para a Argentina a partir de 2014, contribuindo para robustecer as reservas internacionais e estabilizar a taxa de câmbio; e os empréstimos para infraestrutura, com aportes para ao menos onze projetos, incluindo ferrovias, energia solar, energia nuclear e barragens (Lara, 2020).

No setor de energia, os bancos chineses financiaram as hidrelétricas Néstor Kirchner e Jorge Cepernic, notabilizadas por atrasos e controvérsias, e o parque solar de Cauchari, maior da América do Sul. O segmento de renováveis se apresentou como uma área promissora de cooperação, com diversas empresas ativas em processos de licitação e prestação de serviços de construção, principalmente no marco do programa governamental conhecido como RenovAr<sup>46</sup> (Jáuregui, 2021).

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

Diante dessa evolução, bem como as necessidades de financiamento e o papel da China enquanto “emprestador de última instância” (Stanley, 2018), o ingresso do país na BRI era mais que esperado. Em 2017, o ex-presidente Maurício Macri compareceu ao I Fórum da Belt and Road (Belt and Road Forum – BRF), antes mesmo da BRI ter “desembarcado” na região. A renegociação de dívidas com o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o acirramento da competição China-Estados Unidos, contudo, postergaram a adesão argentina (Dalto, 2020).

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

O projeto considerado mais relevante envolve a retomada da usina nuclear Atucha III, cuja construção havia sido negociada ainda em 2015. O contrato assinado entre as estatais China National Nuclear Corp (CNNC) e

---

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

46. O programa RenovAr é uma iniciativa do governo argentino que visa promover o uso de fontes renováveis e atrair investimentos para o setor elétrico. A meta é cumprir o disposto na Lei Nacional nº 27.191, que estabelece que 20% do consumo de energia deve provir de fontes renováveis até 2025.

Nucleoeléctrica Argentina prevê investimentos de mais de US\$ 8 bilhões para engenharia, construção, comissionamento e entrega de um reator HPR-1000.

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

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

### 5.1.3 México

O relacionamento sino-mexicano completa cinquenta anos de duração em 2022, encontrando-se em um contexto no qual as interações vêm se estreitando, marcadas pelo aumento de investimento da cooperação em diferentes níveis.

O comércio bilateral é o principal aspecto das relações, embora em bases nitidamente assimétricas, tendo atingido em 2019 a marca de US\$ 90 bilhões, com um déficit de US\$ 83 bilhões para o lado mexicano.<sup>47</sup> Ao contrário do restante da ALC, as relações de comércio sino-mexicanas apresentam-se primordialmente na esfera intraindustrial, com a importação de insumos e bens intermediários para montagem e exportação, tornando as relações com a China diretamente ligadas às cadeias de produção na América do Norte (Bárcena, 2021).

Nos últimos anos, os investimentos chineses têm crescido, especialmente por meio de anúncios de novos projetos (*greenfield*) em atividades de manufatura.<sup>48</sup> Entre 2004 e 2021, cerca de US\$ 15 bilhões foram distribuídos em 135 projetos (novos e expansões), dos quais US\$ 9,7 bilhões a partir de 2017, momento em que o governo Trump deu início à guerra comercial com a China.<sup>49</sup>

47. Ver dados UN Comtrade, disponíveis em: <<https://bit.ly/3BduCoQ>>.

48. O México foi destino de 23% dos novos investimentos na ALC, entre 2005 e 2020, perdendo somente para o Brasil, com 26% (Cepal, 2021).

49. O setor de manufaturas predomina, com US\$ 6,82 bilhões, representando cerca de 45% do total, segundo a FDi Markets, disponível em: <<https://app.fdimarkets.com/markets/index.cfm>>.

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

Cabe destacar, no entanto, a existência de investimentos em setores como o de telecomunicações, como o anúncio da Huawei de um investimento para construção de uma estação de dados em Tultilán.<sup>50</sup> O interesse chinês em energias renováveis verificado em outros países da ALC também se mostrou presente, com a aquisição de uma das maiores empresas do setor, a Zuma Energy, por parte da SPIC (Estatal..., 2020).

Da mesma forma, os projetos de infraestrutura encontram-se em expansão, com destaque para a participação da CCCC no consórcio responsável pela construção do primeiro trecho do “Trem Maia”.<sup>51</sup> Além disso, as empresas chinesas estão atuando em projetos de construção e modernização de redes de ônibus e trens de cidades, incluindo venda de veículos e vagões, como é o caso da renovação de uma linha do metrô da Cidade do México.

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

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

---

50. A nova instalação atenderá as indústrias de educação, medicina, varejo e internet, com planos de atender posteriormente outros países da região. A abertura vai criar 1.500 empregos diretos, segundo publicação disponível em: <<https://bit.ly/3uJkKI>>.

51. Trata-se de um sistema de transporte que terá uma extensão de 1.500 km de estradas, passando pelos estados de Yucatán, Campeche, Tabasco, Chiapas e Quintana Roo, segundo seu site oficial. A estimativa de investimento para este primeiro trecho é de US\$ 650 milhões. Ver publicação Diálogo Chino, disponível em: <<https://bit.ly/34Msb02>>.

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

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme verificado no estudo, a iniciativa chinesa de expandir a BRI à América Latina a partir de 2018 ocorre em meio ao processo já em curso de intensificação das relações econômicas, em especial do ingresso de capitais chineses por meio de investimentos e financiamentos, destacando-se os aportes a projetos de grande envergadura com potencial de mudança estrutural e incentivos ao desenvolvimento.

Observou-se, assim como ocorrera em relação aos investimentos, a maior dinamização setorial dos financiamentos nos últimos anos.

Além do crédito destinado às indústrias extrativas e à infraestrutura, as instituições financeiras chinesas se mostraram mais interessadas em projetos em segmentos emergentes, como energias renováveis, telecomunicações e veículos de baixa emissão. Nesses casos, tem-se uma demonstração dos novos interesses chineses na região, em especial a exportação de serviços e padrões tecnológicos, bem como a projeção de Pequim enquanto ator provedor de bens públicos globais e promotor do desenvolvimento sustentável.

Em virtude de novas diretrizes para sua atuação internacional e problemas de endividamento em dois dos principais receptores (Equador e Venezuela), por um lado o CDB e o Chexim não desembolsaram recursos para a região em 2020, refletindo a tendência de queda verificada desde 2017. Por outro lado, os bancos comerciais, em especial o ICBC, aparentemente terão um papel mais relevante nos próximos anos, com maior foco em projetos menores e financeiramente mais sustentáveis. Além disso, mecanismos e formatos de cooperação financeira complementares têm emergido, incluindo operações de cofinanciamento, gerenciamento de fundos regionais de desenvolvimento e suporte para empresas chinesas e latino-americanas.

Mostrou-se prolífico associar a expansão da BRI na América Latina à CID promovida pela China nos países em desenvolvimento, visto que o financiamento de projetos com potencial de mudança estrutural e, especialmente, os de infraestrutura são elementos integrantes da iniciativa desde sua concepção inicial. Apesar das controvérsias vinculadas aos projetos de grande porte financiados sobre o emblema da BRI, sobretudo de caráter socioambiental, é inegável que as

instituições de desenvolvimento chinesas se apresentaram, nesse período, como uma alternativa valiosa ante o esgotamento dos bancos multilaterais ocidentais.

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

A Iniciativa do Cinturão e Rota “desembarca” na ALC, gerando debates sobre os seus desdobramentos e impactos. Em termos sistêmicos, a China projeta poder e influência por meio de nítidas relações de complementaridade, especialmente na esfera da infraestrutura, despertando, dessa forma, reações por parte dos Estados Unidos, que têm mobilizado instrumentos econômicos e diplomáticos para conter a ascendência do país asiático. Sob uma perspectiva da integração, a China pode contribuir para equacionar dilemas e vulnerabilidades regionais, embora seja reconhecido que o avanço heterogêneo e prioritariamente bilateral da BRI e o desarranjo das estruturas de concertação regional configurem obstáculos relevantes.

A cooperação com a China no financiamento e na construção de infraestrutura demanda atenção especial, no sentido de observar se esses projetos operam mais como plataforma para o escoamento de *commodities*, aprofundando a especialização das economias, ou se também possuem benefícios substanciais para a integração física regional. Considerando o papel histórico desempenhado pelo Brasil na coordenação das negociações de iniciativas para a integração da região, é pertinente acompanhar se o país será eficiente em vincular essa agenda a uma nova conjuntura regional caracterizada pela projeção dos capitais chineses.

Por meio da análise de casos, com foco especial nas três maiores economias regionais, foi possível reforçar a concepção de que a iniciativa é flexível e adaptável às circunstâncias, admitindo diferentes formas de relações políticas e econômicas e distintos níveis de engajamento. De modo geral, foi possível desconstruir a BRI, evidenciando seu avanço heterogêneo na região, possibilitando avaliar oportunidades e desafios impostos aos países.

Os casos de Brasil, Argentina e México apresentam peculiaridades, dado que são países que possuem maior peso regional e diversificação econômica. Dessa forma, a percepção de benefícios tangíveis e adicionais, somado às avaliações sobre possíveis tensões com a potência norte-americana, em grande medida, determinaram os seus comportamentos até o momento.

O ingresso da Argentina reflete a percepção de que os benefícios superam os possíveis riscos. Entre outros propósitos, a parceria sino-argentina sob o marco

da BRI visa melhorar as conexões logísticas, promover uma transição energética híbrida, desenvolver programas de cooperação tecnológica e assegurar a estabilidade cambial e financeira, além da ampliação e diversificação das exportações.

Brasil e México, por outro lado, não identificaram, até o momento, vantagens adicionais de uma possível entrada na iniciativa chinesa, dado que o peso de suas economias não limita a expansão dos fluxos de comércio, tampouco oportunidades de investimento e cooperação. É possível identificar a avaliação de caráter geopolítico embutida nos receios em relação à adesão à iniciativa, na medida em que os países ponderam a reação dos Estados Unidos, o que também contribuiu para uma maior hesitação. Vale ressaltar que, no caso brasileiro, a entrada da Argentina e uma possível troca de governo potencialmente trazem novas perspectivas sobre o tema.

Em resumo, ainda é prematuro avaliar os impactos decorrentes da Nova Rota da Seda na ALC, embora seja possível identificar oportunidades e desafios atrelados à iniciativa. Neste sentido, entende-se que os casos aqui analisados cumprem um papel importante ao elucidar as necessidades, dilemas e percepções de custo-benefício dos países da ALC em relação à “nova roupagem” simbolizada pela BRI no marco da CID chinesa para a região.

## REFERÊNCIAS

- ABDENUR, A. A China na América Latina: investimento em infraestrutura portuária. **Pontes: Informações e Análises sobre Comércio e Desenvolvimento Sustentável**, v. 8, n. 2, 2013.
- AIBB'S debut financing in Latin America helps ease Ecuador firms' liquidity access. **AIBB**, 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/35m190f>>. Acesso em: 14 ago. 2022.
- ARCINIEGAS, Y. Nicaragua rompe relaciones con Taiwán para reconocer “una sola China”. **France 24**, 10 dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3CIVvtt>>. Acesso em: 13 ago. 2022.
- BARBOSA, P. H. Petrobras-China relations: trade, investments, infrastructure projects and loans. **Revista Tempo do Mundo**, n. 24, dez. 2020.
- BÁRCENA, M. Why Mexico's relationship with China is so complicated. **Americas Quarterly**, 28 set. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3rO4wWw>>.
- BARRIOS, R. China's belt and road lands in Latin America. **China Dialogue**, 11 jul. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3AshGep>>.
- BAUMANN, R. *et al.* **Research for investment cooperation between Brazil and China**. Brasília: Ipea, 2021. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/11119>>. Versão preliminar.

BERNAL-MEZA, R. China y América Latina: el desarrollo de una nueva relación centro-periferia. **Revista do Ceam**, v. 5, n. 1, 2019.

BERNAL-MEZA, R.; ZANABRIA, J. M. A goat's cycle: the relations between Argentina and the People's Republic of China during the Kirchner and Macri administrations (2003-2018) *In*: BERNAL-MEZA, R.; XING, L. **China-Latin America relations in the 21st century: the dual complexities of opportunities and challenges**. London: Palgrave MacMillan, 2020.

BRÄUTIGAM, D.; GALLAGHER, K. Bartering globalization: China's commodity-backed finance in Africa and Latin America. **Global Policy**, v. 5, n. 3, p. 346-352, 2014. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/1758-5899.12138>>.

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

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

CARLETTI, A.; KOTZ, R. L.; CORREIA, G. J. As novas rotas da seda: implicações geopolíticas dos investimentos da China na América Latina. **Carta Internacional**, v. 14, n. 3, p. 216-242, 2019.

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.

CELAC – THE COMMUNITY OF LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN STATES. **CELAC-China forum on the belt and road initiative**. Santiago: Celac, jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **China-Celac joint action plan for cooperation in key areas (2022-2024)**. Santiago: Celac, dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3KGodqx>>.

CEPAL – COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. **La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe**. Santiago: Cepal, 2021.

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

CHAUVET, P. *et al.* **China: current and potential role in infrastructure investment in Latin America**. Santiago: UN, 2020.

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

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

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

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

CHINA to provide \$2 billion for Latin America and the Caribbean co-financing fund. **IDB**, 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/3A1q4ll>>. Acesso em: 13 ago. 2022.

DALTO, V. Crise afeta adesão da Argentina à iniciativa do cinturão e da rota. **Diálogo Chino**, 12 ago. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3HRI5FB>>.

DUSSEL PETERS, E. Monitor de la Infraestructura China en América Latina y Caribe 2020. **Red ALC-China**, 13 jul. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3G6911I>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

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

FARIAS, Thomaz. **Infraestrutura de portos e projeção do poder marítimo da China no mar do Caribe no início do século XXI**. 2020. Dissertação (Mestrado em Economia Política Internacional) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

FIGUEIREDO, J. Com eleição de americano para o BID, Brasil consolida alinhamento com EUA e renuncia à liderança regional. **O Globo**, 11 set. 2020. Disponível em: <<http://glo.bo/3ppc684>>.

GALLAGHER, K. **The China triangle**: Latin America's China boom and the fate of the Washington consensus. New York: Oxford University Press, 2016.

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

GÁRZON, P. La ruta de la seda aterriza en el Canal de Panamá. **Diálogo Chino**, 5 dez. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3qW3LtW>>.

GARZÓN, P. *et al.* **Banco de desarrollo de China**: financiamiento, gobernanza y desafíos socio-ambientales para América Latina y el Caribe. Quito: Latinoamérica Sustentable, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3luIvZg>>.

GRANSOW, B. Chinese investment in Latin American infrastructure: strategies, actors, and risks. *In*: PETERS, E. D.; ARMONY, A. C. **Beyond raw materials**: who are the actors in the Latin America and Caribbean-China relationship? Ciudad de México: Red ALC-China, 2015.

HIRATUKA, C. **Mudanças na estratégia chinesa de desenvolvimento no período pós-crise global e impactos sobre a AL**. Campinas: Unicamp, maio 2018. (Texto para Discussão, n. 339). Disponível em: <<https://bit.ly/3iRZCDA>>.

HIRATUKA, C.; DEOS, S. Chinese financing in Brazil (2000-2018). *In*: PETERS, E. D. (Ed.). **China's financing in Latin America and the Caribbean**. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019.

INDEC – INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. Argentine foreign trade statistics. **Informes técnicos**, v. 6, n. 17, fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/34Vu3UG>>.

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

JEMIO, M. O polémico referendo para reativar a represa boliviana de Rositas. **Diálogo Chino**, 20 fev, 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/32KgSoO>>.

JENKINS, R. China's belt and road initiative in Latin America: what has changed? **Journal of Current Chinese Affairs**, v. 51, n. 1, 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.1177/186810262111047871>>.

KATZ, C. Deselances del siglo progressista. **La página de Claudio Katz**, jan. 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/3dPpIqM>>.

KAUL, I. **The rise of the global south**: implications for the provisioning of global public goods. New York: UNDP, 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/SNKAH>>.

KHANNA, P. **The future is Asian**: commerce, conflict, and culture in the 21st century. New York: Simon and Schuster, 2019.

KOLESKI, K.; BLIVAS, A. **China's engagement with Latin America and the Caribbean**. Washington: US-China Economic and Security Review Commission, 2018.

KOOP, F. Argentina joins China's belt and road initiative. **Diálogo Chino**, 8 fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3oKe0Qv>>.

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

LAUFER, R. El proyecto chino “la franja y la ruta” y América Latina: ¿otro norte para el sur? **Revista Interdisciplinaria de Estudios Sociales**, n. 20, 2020.

LIN, J. Y.; WANG, Y. Development beyond aid. **Project Syndicate**, maio 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/39GGhzw>>.

LIU, H.; XU, Y.; FAN, X. Development finance with Chinese characteristics: financing the belt and road initiative. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 63, n. 2, p. 1-15, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/0034-7329202000208>>.

LUDEÑA, M. P. **Chinese investments in Latin America: opportunities for growth and diversification**. Santiago: UN, 2017. (Eclac – Production Development Series, n. 208).

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

MAYA, J. C. Mexico’s trade relationship with China in the context of the United States-China trade war. **Journal of Current Chinese Affairs**, v. 51, n. 1, 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.1177/18681026211038339>>.

MEDEIROS, C. A.; CINTRA, M. R. V. Impactos da ascensão chinesa sobre os países latino-americanos. **Revista de Economia Política**, v. 35, n. 1, p. 28-42, 2015.

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

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

MINGEY, M.; KRATZ, A. China’s belt and road: down but not out. **Rhodium Group**, 4 jan. 2021. Disponível em: <<https://rhg.com/research/bri-down-out/>>.

MORENO, J. China changes its Latin America lending practices. **Voa**, 11 maio 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3CbamGU>>.

MORENO, J. E.; TELIAS, D.; URDÍNEZ, F. Deconstructing the belt and road initiative in Latin America. **Asian Education and Development Studies**, v. 10, n. 3, p. 337-347, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1108/AEDS-01-2020-0021>>.

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

MYERS, M.; RAY, R. **Shifting gears**: Chinese finance in LAC, 2020. Washington: Inter-American Dialogue, 2021.

\_\_\_\_\_. **What role for China's policy banks in LAC?** Washington: Inter-American Dialogue, 2022.

NEDOPIL, C. *et al.* What China's new guidelines on "green development" mean for the belt and road. **China Dialogue**, 18 ago. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3yawf7o>>.

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

NUNES, T. A.; FARIAS, T. China e a cooperação para o desenvolvimento nos financiamentos de infraestrutura na América Central e Caribe. **Monções**, v. 10, n. 19, p. 215-246, jan./jun. 2021.

OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **Official development assistance**: definition and coverage. Paris, OECD, [s.d.]. Disponível em: <<https://bit.ly.com/ZbyLH>>.

OLIVEIRA, G.; MYERS, M. The tenuous co-production of China's belt and road initiative in Brazil and Latin America. **Journal of Contemporary China**, v. 30, n. 129, p. 481-499, 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/10670564.2020.1827358>>.

OVIEDO, E. América Latina: ¿extensión natural de la ruta de la seda? **Comercio Exterior Bancomext**, v. 15, n. 7, p. 16-19, 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/346SLRL>>.

PAUTASSO, D. *et al.* A iniciativa do cinturão e da rota e os dilemas da América Latina. **Revista Tempo do Mundo**, n. 24, dez. 2020.

PIÑA, C. E. Chinese financing in Venezuela (2000-2018): joint funds and loans-for-oil. *In*: PETERS, E. D. (Ed.). **China's financing in Latin America and the Caribbean**. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019.

PINO, B. A. Evolução histórica da Cooperação Sul-Sul (CSS). *In*: SOUZA, A. M. (Ed.). **Repensando a cooperação internacional para o desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2014. p. 57-86.

PIRES, M.; NASCIMENTO; L. G. The Monroe doctrine 2.0 and US-China-Latin America trilateral relations. **International Organisations Research Journal**, v. 15, n. 3, 2020.

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

PUTY, C. Artigo: Os EUA e a disputa geopolítica por meio do investimento em infraestrutura. **Carta Capital**, 23 set. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3KFrA17>>.

RAY, R.; SIMMONS, A. Tracking China's overseas development finance. **Global Development Policy Center**, 7 dez. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3AavB7p>>.

RECAJ, C. M. El financiamiento chino en América Latina y el Caribe en el contexto de las relaciones económicas bilaterales. *In*: PETERS, E. D. (Org.). **América Latina y el Caribe-China: economía, comercio e inversión 2019**. Ciudad de México: Red ALC-China, 2020.

RED ALC-CHINA. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. **Chinese OFDI in LAC: transactions (2000-2020)**. Cidade do México: RED ALC-CHINA, 2021a. Disponível em: <<https://bit.ly/3pS1cro>>.

\_\_\_\_\_. **Database of monitor of Chinese infrastructure in Latin America and the Caribbean 2021**. Cidade do México: RED ALC-CHINA, 2021b. Disponível em: <<https://bit.ly/3pS1cro>>.

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

SACYR Concesiones cierra la financiación de la autopista Pamplona-Cúcuta (Colombia) por 520 millones de dólares. **SACYR Concesiones**, 18 mar. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3c7dEka>>.

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

SANTORO, M. Cinturões e rotas: o programa de investimentos globais da China e as oportunidades para o Brasil. **Carta Brasil-China**, ago. 2019.

\_\_\_\_\_. China in Latin America in the 21st century. **Cuadernos Iberoamericanos**, v. 8, n. 3, p. 24-34, 2020.

SOUSA, A. T. L.; DALDEGAN, W. A China e os acordos de swap cambial com Argentina, Brasil, Chile e Suriname. **Revista Tempo do Mundo**, n. 24, dez. 2020.

SOUTAR, R. Congelamento de empréstimos chineses à América Latina reflete reavaliação de Beijing. **Diálogo Chino**, 4 maio 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3QKzUin>>.

SOUZA, A. M. **Repensando a cooperação internacional para o desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2014.

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

\_\_\_\_\_. China's OFDI in Argentina. *In*: PETERS, E. D. (Ed.). **China's foreign direct investment in Latin America and the Caribbean: conditions and challenges**. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019a.

\_\_\_\_\_. China's financing in Argentina. *In*: PETERS, E. D. (Ed.). **China's financing in Latin America and the Caribbean**. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019b.

STATE COUNCIL – STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. **China's international development cooperation in the new era**. Beijing: MEE, 2021.

STRANGE, A. M. *et al.* Tracking underreported financial flows: China's development finance and the aid–conflict nexus revisited. **Journal of Conflict Resolution**, v. 61, n. 5, p. 935-63, 2017.

STUENKEL, O. **O mundo pós-ocidental: potências emergentes e a nova ordem global**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2018.

SWEIGART, E.; COHEN, G. Venezuela's evolving relationship with China. **America's Quarterly**, 19 out. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3KVxsmT>>.

THE CONCESSIONARY Unión del Sur, led by Sacyr, closes the financing of the Rumichaca-Pasto road in Colombia. **Sacyr Concesiones**, 18 jul. 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3dLyQMM>>.

WANG, M.; ZHEN, Q.; ZHANG, J. China becomes a capital exporter. *In*: SONG, L. *et al.* **China's domestic transformation in a global context**. Canberra: ANU Press, 2015.

XI JINPING attends the opening ceremony of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation (BRF) and delivers a keynote speech. **The Second Belt and Road Forum for International Cooperation**, 2019. Disponível em: <<http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0429/c22-1391.html>>.

XU, J.; CAREY, R. **China's international development finance: past, present and future**. Helsinki: Unu-Wider, 2015. (Wider Working Paper, 2015/130).

XU, M.; TAN, F.; GRAHAM, D. Estatal china SPIC adquire firma mexicana de energía renovable Zuma Energía. **Reuters**, nov. 2020. Disponível em: <<https://reut.rs/34JXObc>>.

YU, L. China's strategic partnership with Latin America: a fulcrum in China's rise. **International Affairs**, v. 91, n. 5, p. 1047-1068, 2015.

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

ZHANG, P. **Belt and road in Latin America: a regional game changer?** Washington: Atlantic Council, 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3tVqvZ>>.

## ANEXO

## QUADRO A.1

## Financiamentos chineses a pequenos países da América Central e do Caribe (2005-2019)

Ano	País	Montante (US\$ milhões)	Setor	Financiador
2005	Jamaica	30	Infraestrutura	China Exim-Bank (Chexim)
2007	Jamaica	45	Centro de convenções de Montego	Chexim
2008	Costa Rica	40	Desenvolvimento social	Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)
2008	Antígua e Barbuda	44	Construção da usina elétrica	Chexim
2008	Suriname	52	Reabilitação de 500 km de estradas	Chexim
2008	Suriname	141	Projeto de reabilitação rodoviária Dalian III	Chexim
2009	Jamaica	20	Outros financiamentos	China Development Bank (CDB)
2009	Jamaica	100	Financiamento de curto prazo	Chexim
2010	Jamaica	58	Reconstrução de área costeira	Chexim
2010	Jamaica	340	Programa de infraestrutura de desenvolvimento da Jamaica	Chexim
2010	Guiana	39	Projeto de transmissão e distribuição de energia e luz da Guiana (GPL)	Chexim
2011	Trinidad e Tobago	32	Renovação da Academia Nacional de Artes	Chexim
2011	Antígua e Barbuda	35	Construção do terminal do Aeroporto Internacional Vere Cornwall Bird	Chexim
2011	Bahamas	58	Gateway Aeroporto Nassau	Chexim
2011	Jamaica	71	Projeto de habitação econômica	Chexim
2011	Guiana	34	Projeto de governo eletrônico	Chexim
2012	Bahamas	41	Trabalhos em infraestrutura Abaco	Chexim
2012	Guiana	45	Rodovia Demerara Costa Leste	Chexim
2012	Suriname	47	Projetos habitacionais	Chexim
2013	Trinidad e Tobago	85	Construção do complexo esportivo	Chexim
2013	Trinidad e Tobago	270	Construção do Hospital Infantil de Couva	Chexim
2013	Jamaica	300	Programa de desenvolvimento de infraestrutura	Chexim
2013	Jamaica	457	Construção de estradas	CDB
2015	Costa Rica	395	Construção de rodovia	Chexim
2015	Barbados	170	Reconstrução do Sam Lord's Castle Hotel	Chexim
2015	Cuba	60	Construção de usina elétrica	Chexim
2016	Antígua e Barbuda	90	Construção do Porto St. John	Chexim
2016	Cuba	120	Construção do terminal no Porto Santiago de Cuba	Chexim
2016	Jamaica	327	Infraestrutura rodoviária	Chexim

(Continua)

(Continuação)

Ano	País	Montante (US\$ milhões)	Setor	Financiador
2016	Suriname	235	Projetos de infraestrutura	Chexim
2016	Suriname	98	Rede nacional de banda larga	Chexim
2017	Cuba	160	Projeto de fazendas de energia eólica La Herradura	CDB
2017	Cuba	29	Construção de deck no Porto de Havana	Chexim
2017	Jamaica	326	Projeto de melhoria da rodovia Litoral Sul	Chexim
2017	Granada	66	Ampliação do Aeroporto Internacional Maurice Bishop	Chexim
2019	Trinidad e Tobago	104	Construção do Parque Industrial Fênix	Chexim
2019	República Dominicana	600	Distribuição de energia elétrica	Chexim
2019	Suriname	200	Projeto de expansão do Aeroporto Internacional de Pangel	Chexim

Fonte: The Dialogue, 2002. Disponível em: <<https://www.thedialogue.org/>>.

