



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA,
SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)**

**CIÊNCIAS ECONÔMICAS – ECONOMIA,
INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

**A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA E A AMÉRICA LATINA:
A EXPANSÃO DA INFLUÊNCIA CHINESA**

MARIA ELOISA BATISTA PEREIRA DOS SANTOS

Foz do Iguaçu

2025



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA,
SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)**

**CIÊNCIAS ECONÔMICAS – ECONOMIA,
INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

**A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA E A AMÉRICA LATINA:
A EXPANSÃO DA INFLUÊNCIA CHINESA**

MARIA ELOISA BATISTA PEREIRA DOS SANTOS

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Instituto Latino-americano de
Economia, Sociedade e Política (ILAESP),
como requisito parcial à obtenção do título de
Bacharel em Ciências Econômicas –
Economia, Integração e Desenvolvimento.

Orientador: Prof. Dr. Zeno Soares Crocetti

Foz do Iguaçu

2025

MARIA ELOISA BATISTA PEREIRA DOS SANTOS

**A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA E A AMÉRICA LATINA:
A EXPANSÃO DA INFLUÊNCIA CHINESA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-americano de Economia, Sociedade e Política (ILAESP), como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Zeno Soares Crocetti
UNILA

Prof. Dr. Gilson Batista de Oliveira
UNILA

Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior
UNILA

Foz do Iguaçu, 30 de julho de 2025

A vitória completa se produz quando o exército não luta, a cidade não é assediada, a destruição não se prolonga durante muito tempo, e em cada caso o inimigo é vencido pelo emprego da estratégia.

Sun Tzu em “A Arte da Guerra”

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1. Objetivos específicos	10
1.2. Metodologia	11
2. A GEOECONOMIA COMO FERRAMENTA DE PODER GLOBAL	13
2.1. Influência geoeconômica da China na América latina	15
2.2. Dinâmica geoeconômica da China com o Brasil, a maior economia da América Latina	17
3. A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA	22
3.1. Origem e objetivos gerais da iniciativa	22
3.2. Estratégias chinesas para inserção na América Latina	25
3.2.1. Instrumentos de cooperação econômica	27
3.2.2. Investimentos em infraestrutura	31
3.3. Adesão futura dos países latino-americanos à iniciativa	33
3.4. Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana	36
3.4.1. BRI vs IIRSA: complementaridades e conflitos	42
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
5. REFERÊNCIAS	47

LISTA DE ABREVIATURAS

- AIIB — *Asian Infrastructure Investment Bank* (Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura)
- BID — Banco Interamericano de Desenvolvimento
- BRICS — Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
- BRI — *Belt and Road Initiative* (Iniciativa do Cinturão e Rota)
- CAF – Corporação Andina de Fomento
- CBERS — *China-Brazil Earth Resources Satellite*
- CCCC — *China Communications Construction Company*
- CDB — *China Development Bank* CEPAL — Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
- CRCC — *China Railway Construction Corporation*
- China Eximbank — *Export-Import Bank of China*
- CEPAL — Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
- COSIPLAN – Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
- EU — União Europeia
- EUA — Estados Unidos da América
- FICO — Ferrovia de Integração Centro-Oeste
- FIOL — Ferrovia de Integração Oeste-Leste
- FONPLATA – Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
- FMI — Fundo Monetário Internacional
- IIRSA — Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
- Ipea — Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- Mercosul — Mercado Comum do Sul
- OIT — Organização Internacional do Trabalho
- OMC — Organização Mundial do Comércio
- PCCh — Partido Comunista da China
- ZEEs — Zonas Econômicas Especiais

RESUMO

O presente trabalho examina a crescente influência da China na América Latina, com foco nos impactos provocados pela Iniciativa Cinturão e Rota (BRI - *Belt and Road Initiative* em inglês). A pesquisa contextualiza o uso da geoeconomia como ferramenta de poder global, explorando como a China tem fortalecido suas relações econômicas e estratégicas com países latino-americanos.

A partir de uma abordagem qualitativa e exploratória, o estudo examina como a BRI tem viabilizado investimentos em portos, ferrovias e energia, articulando acordos financeiros e diplomáticos com países da região. O Brasil é destacado como parceiro central, ainda que sem adesão formal à iniciativa, com projetos estratégicos ligados ao PAC e aos corredores interoceânicos.

Por fim, são discutidos os desafios da dependência de exportações primárias, os riscos socioambientais em grandes obras e a necessidade de coordenação institucional. A análise também contrapõe a lógica global da BRI à antiga IIRSA, apontando para a importância de mecanismos que aliem integração física ao desenvolvimento sustentável e soberano.

Palavras-chave: geoeconomia, América Latina, China, Iniciativa Cinturão e Rota, infraestrutura, integração regional.

RESUMEN

Este estudio examina la creciente influencia de China en América Latina, enfocándose en los impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI). Se contextualiza el uso de la geoeconomía como una herramienta de poder global, explorando cómo China ha fortalecido sus vínculos económicos y estratégicos con los países latinoamericanos.

Mediante un enfoque cualitativo y exploratorio, el trabajo analiza cómo la BRI ha facilitado inversiones en puertos, ferrocarriles y energía, articulando acuerdos financieros y diplomáticos en la región. Se destaca a Brasil como socio clave, aun sin haber formalizado su adhesión, gracias a los proyectos estratégicos vinculados al PAC y a los corredores interoceánicos.

Finalmente, se abordan los desafíos derivados de la dependencia de exportaciones primarias, los riesgos socioambientales en obras de gran escala y la necesidad de una coordinación institucional efectiva. El análisis contrasta la lógica global de la BRI con la antigua IIRSA, subrayando la importancia de contar con mecanismos que vinculen la integración física con un desarrollo sustentable y soberano.

Palabras clave: geoeconomía, América Latina, China, Iniciativa del Cinturón y Ruta, infraestructura, integración regional.

ABSTRACT

This study examines China's growing influence in Latin America, focusing on the impacts of the Belt and Road Initiative (BRI). It contextualises the use of geoeconomics as a tool of global power, exploring how China has strengthened economic and strategic ties with Latin American countries.

Through a qualitative and exploratory approach, the research investigates how the BRI has facilitated investments in ports, railways, and energy, alongside financial and diplomatic agreements throughout the region. Brazil is highlighted as a key partner, despite not formally adhering to the initiative, due to its involvement in strategic projects linked to the PAC and interoceanic corridors.

Finally, the study addresses the challenges posed by dependency on primary exports, socio-environmental risks associated with large-scale infrastructure, and the need for coordinated institutional frameworks. The analysis contrasts the global logic of the BRI with the former IIRSA programme, underlining the importance of mechanisms that combine physical integration with sustainable and sovereign development.

Keywords: geoeconomics, Latin America, China, Belt and Road Initiative, infrastructure, regional integration.

1 INTRODUÇÃO

A geoeconomia tem se consolidado como uma ferramenta central para a compreensão das dinâmicas de poder no cenário internacional contemporâneo. Em um mundo marcado pela interdependência econômica e pela competição por recursos e influência, os instrumentos econômicos passaram a ser utilizados de forma estratégica para projetar poder e construir alianças. Nesse contexto, a Iniciativa Cinturão e Rota (BRI), lançada pela China em 2013, emerge como um dos principais exemplos de aplicação da geoeconomia, visando expandir a conectividade global e fortalecer a cooperação econômica entre países.

A BRI representa uma estratégia geoeconômica ambiciosa, que busca integrar economias por meio de investimentos em infraestrutura, comércio e cooperação técnica. Seus objetivos globais incluem a promoção do desenvolvimento econômico, a facilitação do comércio internacional e a consolidação da influência chinesa em regiões estratégicas. Para compreender a inserção da América Latina nessa iniciativa, é necessário examinar tanto as oportunidades quanto os desafios que ela apresenta, especialmente no que diz respeito à dependência econômica, à soberania e aos impactos ambientais e sociais.

A escolha do tema justifica-se pela relevância da BRI no cenário geoeconômico global e pelo crescente interesse da China na América Latina, região rica em recursos naturais e com potencial para se tornar um parceiro estratégico. Ao analisar os impactos da BRI, este trabalho busca contribuir para o debate sobre como a América Latina pode se beneficiar dessa iniciativa, ao mesmo tempo em que enfrenta os desafios associados à dependência econômica e à perda de autonomia.

1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Este estudo tem como objetivos específicos analisar a Iniciativa Cinturão e Rota como instrumento de influência geoeconômica chinesa na América Latina, contextualizando sua origem, seus objetivos globais e seus mecanismos de cooperação econômica; mapear o processo de inserção da região no projeto, com ênfase nos acordos negociados pelo Brasil; e avaliar os impactos infraestruturais e políticos decorrentes da iniciativa, em especial os investimentos em infraestrutura, as

articulações com a IIRSA (hoje extinta) e as implicações da expansão da influência chinesa para o desenvolvimento regional, a governança e a autonomia dos países latino-americanos. Com base nessa análise, a pesquisa busca responder: até que ponto a BRI constitui uma nova forma de dependência estratégica que compromete a autonomia política da América Latina? E de que maneira a diversificação de parcerias com a China pode reposicionar a região no sistema mundial, conciliando competitividade, justiça social e sustentabilidade ambiental?

1.2 METODOLOGIA

Essa monografia caracteriza-se como uma pesquisa de natureza qualitativa, de caráter exploratório, com ênfase na análise documental e bibliográfica. A proposta da pesquisa é compreender a crescente influência da China na América Latina por meio da BRI, a partir da perspectiva da geoeconomia como instrumento de inserção internacional e estratégia de poder.

A abordagem qualitativa permite examinar fenômenos complexos, como as relações econômicas internacionais, a atuação de grandes potências em regiões estratégicas e os impactos dessas ações sobre o desenvolvimento regional. O caráter exploratório da pesquisa se justifica pelo objetivo de aprofundar a análise sobre um tema relativamente recente e em constante evolução, sem a pretensão de esgotá-lo, mas buscando levantar reflexões e identificar padrões e tendências relevantes.

A coleta de dados foi realizada com base em fontes secundárias, por meio da revisão de literatura especializada e análise documental. Foram consultados publicações acadêmicas, artigos científicos, livros, relatórios de organismos internacionais como a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), bem como documentos oficiais dos governos latino-americanos da China.

Além disso, foram utilizados dados estatísticos e econômicos disponíveis em bases confiáveis, como o World Bank Data, CEPALSTAT e outras plataformas de dados econômicos e comerciais. Esses dados permitiram observar os

fluxos de comércio, os investimentos diretos chineses na região, os financiamentos concedidos e os setores mais afetados pelas iniciativas da BRI.

A análise dos dados foi feita de forma descritiva e interpretativa, com o objetivo de identificar os principais mecanismos utilizados pela China na cooperação com países latino-americanos, os efeitos econômicos dessa atuação e as implicações para a integração regional. Nesse sentido, o trabalho também compara elementos da BRI com a IIRSA, buscando compreender possíveis sobreposições, complementaridades ou conflitos entre as duas iniciativas

2 A GEOECONOMIA COMO FERRAMENTA DE PODER GLOBAL

A geoeconomia é um conceito relativamente novo no cenário econômico e geográfico, mas suas bases remontam à geografia econômica clássica, que se consolidou no início do século XX a partir dos trabalhos pioneiros de Karl Sapper (1866-1945). Como destacam Carvalho e Veloso Filho (2017), Sapper foi um dos primeiros a sistematizar a disciplina, analisando a relação entre atividade econômica e espaço geográfico, com ênfase na produção, comércio e consumo em diferentes regiões. No Brasil, autores como Armando Corrêa da Silva (1970) traduziram e difundiram essas contribuições, enquanto Silvia Sampaio (1975) e Miguel Ângelo Ribeiro (1982) exploraram a evolução da geografia econômica no contexto das transformações do século XX, desde a abordagem teórico-quantitativa até as perspectivas críticas marxistas.

O termo "geoeconomia" foi cunhado de forma mais precisa por Edward Luttwak em 1990, mas sua essência já estava presente nos estudos de Ignácio Rangel (1959) sobre planejamento territorial e desenvolvimento econômico, que anteciparam a lógica de projeção de poder por meio de instrumentos econômicos. Como observado por Kvinikadze (2017, tradução nossa), "em um sentido mais amplo, a geoeconomia não se opõe à geopolítica. Para alcançar objetivos geopolíticos, a geoeconomia utiliza métodos econômicos, assim como a geoestratégia emprega métodos militares. Portanto, a geoeconomia não substitui a geopolítica, mas a transforma"¹. Essa transformação é evidente na maneira como a geoeconomia transcende fronteiras físicas. Considerando que a geopolítica tradicionalmente opera dentro de uma lógica de "espaço fechado", onde o controle territorial é essencial, a geoeconomia funciona em um "espaço fluido", onde o poder é exercido por meio de fluxos — sejam eles de capital, tecnologia ou bens. Por exemplo, um país pode não precisar ocupar militarmente um território para exercer influência sobre ele; basta controlar as redes de comércio, os investimentos em infraestrutura ou as cadeias de suprimento globais. Essa abordagem permite que nações exerçam poder de forma mais sutil, mas não menos impactante.

¹ No original: "In a broader sense, geo-economics does not oppose geo-politics. To achieve geopolitical goals, geo-economics uses economical methods, just as geo-strategy employs military ones. Therefore, geo-economics does not substitute geopolitics, but transforms it." (KVIKINADZE, 2017, p. 4)

Como destaca Fiori (2014), “o poder político precede e comanda o capital, e não o contrário”, sendo o sistema interestatal o motor histórico da expansão do capitalismo. Tal perspectiva ajuda a entender como as estratégias geoeconômicas contemporâneas, como as da China, estão intrinsecamente ligadas à disputa por poder global.

A China é frequentemente citada como um grande exemplo de aplicação bem-sucedida da geoeconomia. Por meio de iniciativas como a Nova Rota da Seda (BRI), o país tem expandido sua influência global ao investir em infraestrutura crítica em países em desenvolvimento do sul global, como portos, ferrovias e redes de energia. Esses projetos não apenas fortificam os laços econômicos entre a China e os países receptores, mas também criam uma relação de dependência que pode ser utilizada para fins estratégicos.

Outro aspecto relevante da geoeconomia a ser citado é o uso de sanções econômicas e barreiras comerciais como instrumentos de pressão política. Entidades como os EUA e UE têm utilizado essas ferramentas para coibir comportamentos considerados hostis ou para proteger interesses nacionais ou de blocos econômicos. Por exemplo, as sanções impostas a países como Irã, Rússia e Coreia do Norte demonstram como a economia pode ser usada como uma ferramenta poderosa para alcançar objetivos geopolíticos. No entanto, esse tipo de medida também pode gerar efeitos colaterais, como a fragmentação do sistema financeiro internacional e o aumento de tensões entre parceiros econômicos.

A geoeconomia também tem implicações para a governança global. Organizações como a Organização Mundial do Comércio (OMC), o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial são palcos de disputas geoeconômicas, onde países buscam moldar as regras do jogo a seu favor. A ascensão de novos atores, como os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), desafia a hegemonia das instituições lideradas pelos países ocidentais e reflete uma reconfiguração do poder econômico global. Porém, alguns analistas argumentam que a ênfase excessiva no poder econômico pode levar a uma desvalorização de questões importantes, como direitos humanos, sustentabilidade ambiental e justiça social. Além disso, a competição geoeconômica pode exacerbar rivalidades entre nações, aumentando o risco de conflitos e instabilidade global.

Em suma, a geoeconomia representa uma nova forma de pensar as relações internacionais, onde o poder é exercido por meio de mecanismos econômicos e financeiros. Sua ascensão reflete as complexidades do mundo contemporâneo, marcado pela interdependência econômica e pela competição por recursos e influência. Para entender as dinâmicas do sistema internacional atual, é essencial analisar como a geoeconomia se entrelaça com a geopolítica, criando um cenário onde o poder é tanto territorial quanto virtual, tanto físico quanto financeiro.

2.1. INFLUÊNCIA GEOECONÔMICA DA CHINA NA AMÉRICA LATINA

A expansão da influência chinesa na América Latina nas últimas décadas é resultado de uma estratégia geoeconômica bem estruturada, que visa consolidar a presença da China em uma região rica em recursos naturais e estrategicamente posicionada. A América Latina, com suas vastas reservas de commodities e potencial de mercado, tornou-se uma prioridade para a China, tanto para garantir o acesso a matérias-primas essenciais quanto para diversificar suas rotas comerciais e de investimento. Essa relação, embora benéfica em muitos aspectos, também apresenta desafios significativos, especialmente no que diz respeito à dependência econômica e às questões ambientais e sociais, como analisa Ceceña (2008), esse tipo de relação reproduz estruturas coloniais de dominação, ainda que sob novas roupagens.

A China se consolidou como o principal parceiro comercial de diversos países latino-americanos, como Brasil, Chile e Peru. O padrão comercial predominante é caracterizado pela exportação de commodities, como soja, minério de ferro e cobre, em troca de produtos manufaturados chineses. Esse modelo de correlação econômica tem impulsionado o crescimento das economias locais, mas também expõe a região a riscos associados à dependência de mercados externos. Como destacam Cerro e Lessa (2014), a relação comercial entre a China e a América Latina é marcada por uma assimetria estrutural, em que os países latino-americanos exportam produtos primários e importam bens de maior valor agregado, o que pode limitar o desenvolvimento industrial local.

Ainda assim, empresas chinesas têm realizado investimentos significativos em setores estratégicos, como infraestrutura, energia e mineração. Esses projetos, frequentemente financiados por bancos estatais chineses, contribuem para a modernização da infraestrutura regional. No entanto, também geram preocupações relacionadas ao endividamento excessivo e à soberania econômica. Segundo Ray et al. (2017), os empréstimos chineses muitas vezes vêm acompanhados de condições que favorecem a contratação de empresas e trabalhadores chineses, o que limita os benefícios locais e pode aumentar a dependência financeira. A China tem utilizado uma combinação de acordos comerciais, empréstimos a juros baixos e iniciativas multilaterais para fortalecer sua presença na região. Um exemplo emblemático é a adesão de vários países latino-americanos à BRI, que busca expandir a conectividade global e promover a cooperação econômica. A BRI representa uma oportunidade para a América Latina atrair investimentos em infraestrutura, mas também exige cautela para evitar a perda de autonomia política e econômica.

A influência chinesa na América Latina tem gerado impactos ambíguos. Os investimentos chineses em infraestrutura e o crescimento do comércio bilateral têm impulsionado o desenvolvimento econômico regional, modernizando setores estratégicos e ampliando as oportunidades de exportação. No entanto, essa relação acentua uma vulnerabilidade estrutural: a concentração em commodities deixa as economias latino-americanas suscetíveis às flutuações do mercado internacional, como evidenciado pela crise de preços das matérias-primas entre 2014 e 2016 (CEPAL, 2017). Jabbour e Gabriele (2021) destacam que, embora a China adote uma abordagem distinta do imperialismo clássico — privilegiando parcerias comerciais em detrimento de intervenções diretas —, essa dinâmica não supera os riscos inerentes à dependência de um modelo primário-exportador.

Além disso, a presença chinesa tem levantado preocupações ambientais e sociais. Projetos de mineração e infraestrutura financiados pela China frequentemente envolvem impactos ambientais significativos, como desmatamento e contaminação de recursos hídricos. A falta de transparência e a marginalização de comunidades locais também são críticas recorrentes, conforme apontado por Ray et al. (2017).

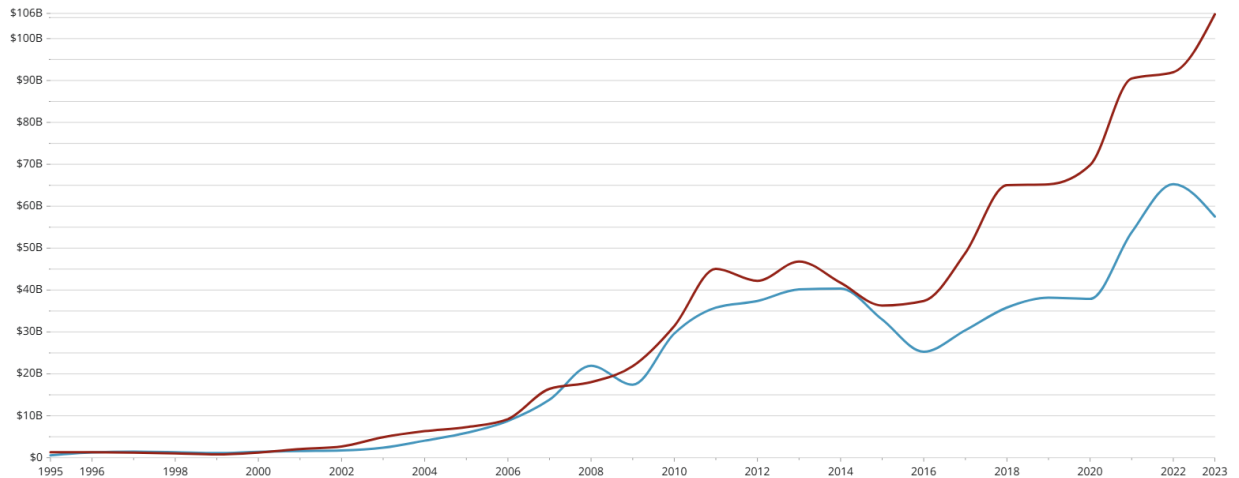
A relação entre a China e a América Latina é complexa e multifacetada. Embora a presença chinesa tenha trazido benefícios econômicos, como o aumento do comércio e dos investimentos, também apresenta desafios que precisam ser enfrentados. A diversificação das economias latino-americanas, a promoção de práticas sustentáveis e o fortalecimento da governança são medidas essenciais para garantir que a cooperação com a China seja equilibrada e mutuamente benéfica. Como destacam Cervo e Lessa (2014), a América Latina deve buscar uma inserção internacional mais autônoma e estratégica, evitando a reprodução de padrões históricos de dependência.

2.2. DINÂMICA GEOECONÔMICA DA CHINA COM O BRASIL, A MAIOR ECONOMIA DA AMÉRICA LATINA

A relação sino-brasileira é uma das mais emblemáticas no contexto das interações entre a China e a América Latina. Como a maior economia da região, o Brasil ocupa um lugar central na estratégia geoeconômica chinesa, que busca garantir acesso a recursos naturais, expandir mercados para seus produtos e consolidar sua influência global. Essa relação, que se intensificou nas últimas duas décadas, é marcada por uma combinação de comércio, investimentos e cooperação em setores estratégicos, mas também por desafios e singularidades que refletem as dinâmicas mais amplas da inserção da América Latina na economia global.

A China emergiu como uma potência global no século XXI, e sua estratégia geoeconômica tem como um de seus pilares a garantia de acesso a recursos naturais e mercados emergentes. O Brasil, com sua enorme base de recursos naturais e seu mercado consumidor em expansão, tornou-se um parceiro estratégico para a China. A relação entre os dois países é um exemplo claro de como a China utiliza sua capacidade econômica para construir alianças e influência em regiões distantes brasileiras de sua área de influência tradicional.

Figura 1 - Balança comercial entre China e Brasil, sendo em vermelho as exportações chinesas e em azul as importações, de 1995 a 2023.

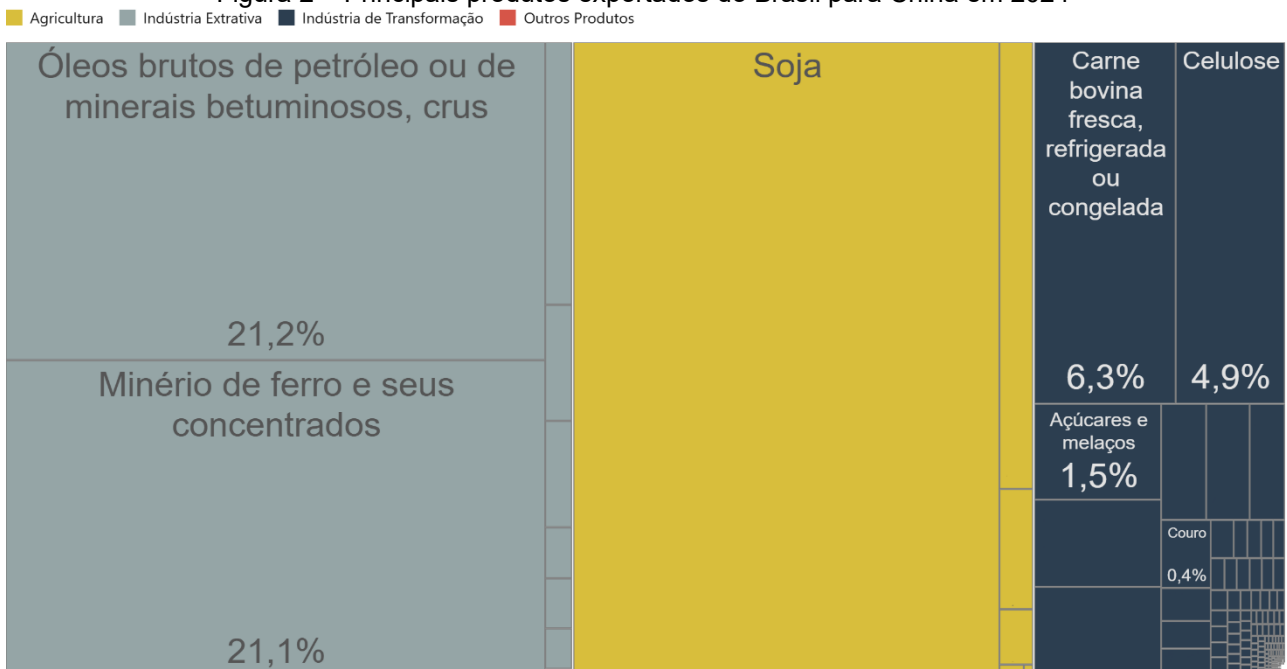


Fonte: OEC

Ray et al. (2017) destaca que a relação sino-brasileira é um caso exemplar da estratégia chinesa de diversificação de suas fontes de recursos e mercados. O Brasil, por sua vez, vê na China uma oportunidade para impulsionar suas exportações e atrair investimentos em setores estratégicos, como infraestrutura, energia e tecnologia.

O comércio entre as duas economias é fortemente concentrado em commodities. A China é o maior comprador de soja e minério de ferro brasileiros, produtos que representam mais de 70% das exportações do Brasil para o país asiático. Em 2022, a China foi responsável por mais de 30% das exportações totais do Brasil, se estabelecendo como o principal destino dos produtos brasileiros.

Figura 2 – Principais produtos exportados do Brasil para China em 2024



Fonte: Secretaria de Comércio Exterior. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>

Além do comércio, os investimentos chineses no Brasil têm crescido de forma significativa, especialmente nos setores de energia, infraestrutura e tecnologia. A China tem se posicionado como um importante financiador de infraestrutura no Brasil, muitas vezes por meio de empréstimos concedidos por bancos estatais chineses, como o Banco de Desenvolvimento da China (CDB) e o Banco de Exportação e Importação da China (China Eximbank). Um exemplo emblemático é a atuação da State Grid, empresa estatal chinesa, que adquiriu várias concessionárias de energia elétrica no Brasil, posicionando-se como uma das maiores influências no setor elétrico brasileiro. Empresas chinesas também têm investido em parques eólicos e solares, alinhando-se à crescente demanda por energia limpa no país.

A BRI desde seu lançamento pela China tem expandido sua influência para a América Latina, incluindo o Brasil. Embora o Brasil não tenha formalmente aderido à BRI, o país vem sendo um destino importante para investimentos chineses, especialmente em projetos de infraestrutura, energia e transportes. Sendo o maior parceiro comercial do Brasil hoje, muitas empresas chinesas, como a State Grid Corporation, China Communications Construction Company (CCCC) e a China Railway Construction Corporation (CRCC), estão envolvidas em projetos de grande escala no território brasileiro, como por exemplo a construção de ferrovias no norte e no centro-oeste do Brasil, que seriam ligadas a outros países latino-americanos para facilitar o escoamento das exportações rumo a China e vice-versa.

Além disso, a China também está envolvida no financiamento e na operação de portos brasileiros, incluindo o Porto de São Luís, no Maranhão, o Porto de Santos, em São Paulo, e o Porto de Paranaguá, no Paraná. Desde 2018, o grupo China Merchants Port Holding Company (CMPort) controla 90% do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), considerado o maior da América do Sul, com capacidade para movimentar até 2,5 milhões de TEUs² por ano. A participação chinesa tem impulsionado investimentos em infraestrutura, como a ampliação do pátio de contêineres refrigerados — que passou de 3.624 para 5.268 tomadas — e a instalação de uma nova subestação elétrica, garantindo maior eficiência energética e

² TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*): Unidade padrão que equivale a um contêiner de 20 pés (6,1 m), usada para medir capacidade em navios e terminais portuários. Ex.: 1 contêiner de 40 pés = 2 TEUs.

operacional. Em 2025, o terminal bateu recorde ao movimentar mais de 803 mil TEUs no primeiro semestre, com destaque para as exportações de carne bovina e frango congelado, cujos principais destinos incluem China, Emirados Árabes e Arábia Saudita.

Esses avanços se articulam com o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê investimentos de R\$ 69,1 bilhões em portos, aeroportos e hidrovias. No caso de Paranaguá, o PAC contempla obras como o Moegão — maior intervenção portuária em andamento no Brasil — que deve aumentar em 63% a capacidade de descarga ferroviária no porto⁶. Também está prevista a concessão do canal de acesso ao porto, com foco em dragagem, derrocagem e ampliação do calado, permitindo a atracação de navios maiores e o aumento da competitividade internacional. A Nova Ferroeste, outro projeto estratégico incluído no PAC, conectará o Porto de Paranaguá a Maracaju (MS), com ramais até Foz do Iguaçu e Chapecó, fortalecendo o corredor logístico de exportação para o mercado asiático.

Outra característica importante da parceria sino-brasileira é a cooperação em tecnologia e inovação. A China tem buscado parcerias com o Brasil para desenvolver projetos conjuntos em áreas como agricultura de precisão, biotecnologia e exploração espacial. Um exemplo notável é o satélite CBERS (*China-Brazil Earth Resources Satellite* - Satélite Sino-Brasileiro de Recursos Terrestres), desenvolvido em conjunto pelos dois países, que tem contribuído para o monitoramento ambiental e a gestão de recursos naturais.

Adicionalmente a essa iniciativa, empresas chinesas de tecnologia, como Huawei e ZTE, têm ampliado sua presença no Brasil, fornecendo equipamentos de telecomunicações e participando de projetos de cidades inteligentes. A Huawei, em particular, tem investido em pesquisa e desenvolvimento no Brasil, estabelecendo parcerias com universidades e centros de pesquisa locais.

A relação geoeconômica entre China e Brasil traz tanto oportunidades quanto desafios. Por um lado, a China é um mercado essencial para as exportações brasileiras, especialmente em um contexto de baixo crescimento global. Por outro lado, a dependência de commodities e a concorrência com produtos chineses em setores industriais representam desafios para a diversificação econômica do Brasil.

A cooperação em tecnologia e inovação, assim como a participação em iniciativas globais como a BRI, pode oferecer ainda mais oportunidades para o Brasil. No entanto, é essencial que essas parcerias sejam construídas com base em benefícios mútuos e no respeito às prioridades de desenvolvimento do país.

3 A INICIATIVA CINTURÃO E ROTA

Lançada em 2013 pelo presidente Xi Jinping e inserida na estratégia de crescimento acelerado da China, a BRI representa a atual forma de cooperação econômica e investimento em infraestrutura em nível global. Seu objetivo central é fortalecer a conectividade e integrar mercados, expandindo sua influência para além da Eurásia – a América Latina foi incorporada à iniciativa a partir de 2017.

Para compreender melhor a dimensão da BRI, é essencial entender um pouco de suas raízes históricas e estratégicas. Inspirada nas antigas rotas comerciais que conectaram a China ao Mediterrâneo, a iniciativa revitaliza o conceito de integração econômica ao combinar investimentos modernos em infraestrutura com a projeção do soft power chinês. Dessa forma, a BRI articula interesses econômicos e políticos, espelhando a ambição de um “mundo multipolar” e ampliando o alcance do poder chinês por meio de obras em países parceiros, sobretudo no Sul Global.

Este capítulo analisa a origem e os objetivos globais da BRI, suas estratégias de cooperação econômica e o processo de inserção latino-americana nesse projeto, destacando impactos políticos, econômicos e geopolíticos.

3.1 ORIGEM E OBJETIVOS GLOBAIS DA INICIATIVA

A Iniciativa Cinturão e Rota, também conhecida como Nova Rota da Seda, recebeu esse “apelido” em alusão à histórica Rota da Seda, que transformou não apenas o comércio, mas também as relações culturais entre as regiões interligadas. Embora o nome remeta à seda, o antigo sistema consistia em múltiplas rotas terrestres e marítimas que, a partir da Dinastia Han³, conectava a China ao mundo mediterrâneo, passando por regiões da Ásia Central, Oriente Médio e Europa, levando os mais diversos produtos e especiarias a diferentes partes do globo terrestre. Nos períodos compreendidos entre a Dinastia Tang⁴ e a Dinastia Yuan⁵, essas rotas

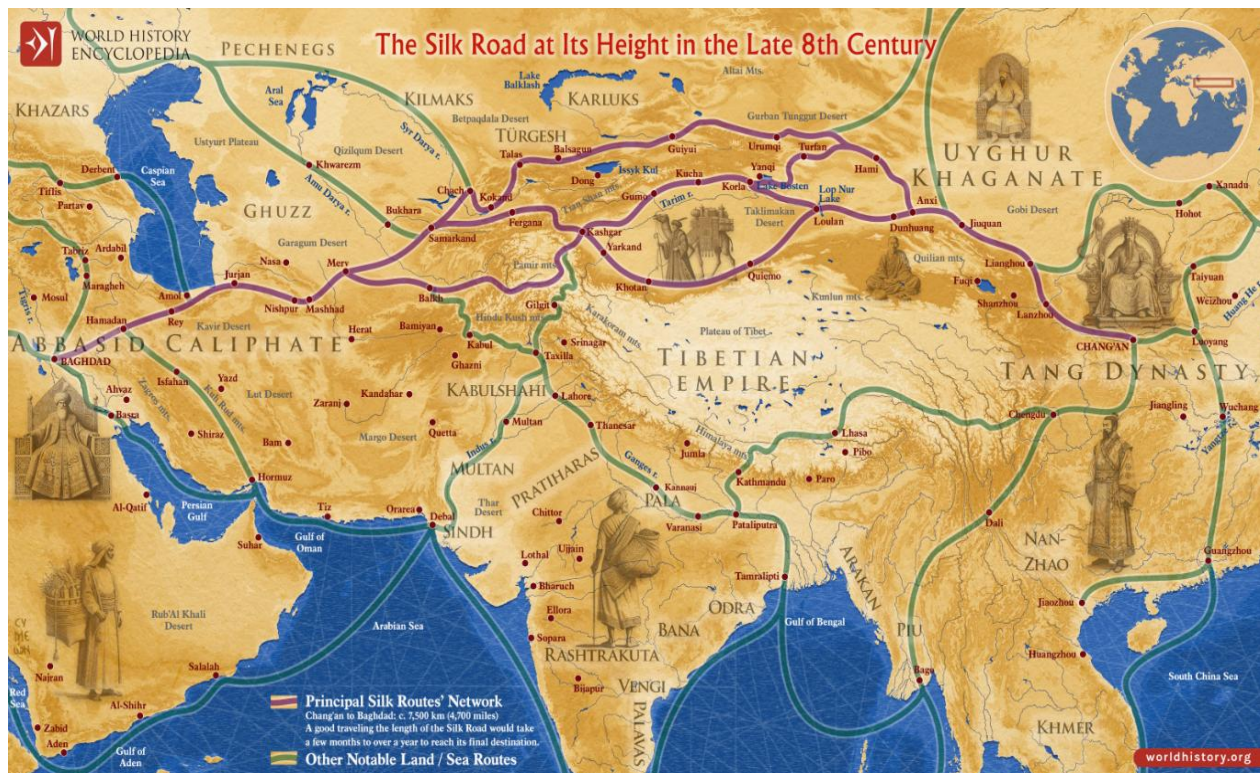
³ Dinastia Han (汉朝, *Hàn Cháo*, 206 a.C.–220 d.C.): dividiu-se em Han Ocidental (206 a.C.–9 d.C.) e Han Oriental (25–220 d.C.), e foi uma era de avanços (papel, sismógrafo) e abertura da Rota da Seda.

⁴ Dinastia Tang (唐朝, *Táng Cháo*, 618–907): considerada a era de ouro da China imperial, marcada por expansão territorial, florescimento cultural e abertura à influência estrangeira.

⁵ Dinastia Yuan (元朝, *Yuán Cháo*, 1271–1368): foi a primeira dinastia governada por um povo não-Han na China, estabelecida pelos mongóis sob o comando de Kublai Khan (neto de Gêngis Khan).

se tornaram ainda mais ativas, se estabelecendo como canais fundamentais de comércio e difusão cultural, científica e religiosa entre o Oriente e o Ocidente.

Figura 3 – Mapa mostrando a Rota da Seda em sua extensão máxima no século XVIII



Fonte: NETCHEV (2025). Disponível em: <https://www.worldhistory.org/image/146/the-silk-road-at-its-height-in-the-late-8th-centur/>. Acesso em: 29 abr. 2025

A Rota da Seda não era apenas um corredor de mercadorias valiosas como seda, chá e especiarias, mas também um elo civilizacional que contribuiu para a construção de uma ordem econômica e cultural intercontinental.

Na época Ming⁶, a Rota da Seda marítima tinha alcançado um patamar mundial, entrando no seu período áureo. As sete expedições marítimas ao oeste de ZhengHe⁷ foram iniciativas significativas do governo Ming. O capitão chinês chegou a 39 países e regiões da Ásia e de África, um papel de liderança que inspiraria a viagem de Vasco da Gama, que abriu a rota europeia para a Índia, bem como a circum-navegação de Fernão de Magalhães. Em 1575, ZhengHe abriu a Rota Cantão⁸ - América Latina, partindo de Cantão, passando por Macau e pelo porto de Manila, nas Filipinas, atravessando o estreito no Oceano Pacífico e viajando para leste até a costa oeste do México. (SHAN, 2018. Pág. 13)

⁶ Dinastia Ming (明朝, *Míng Cháo*, 1368–1644): restaurou o domínio Han após os mongóis e ficou marcada por grandes obras e expedições marítimas

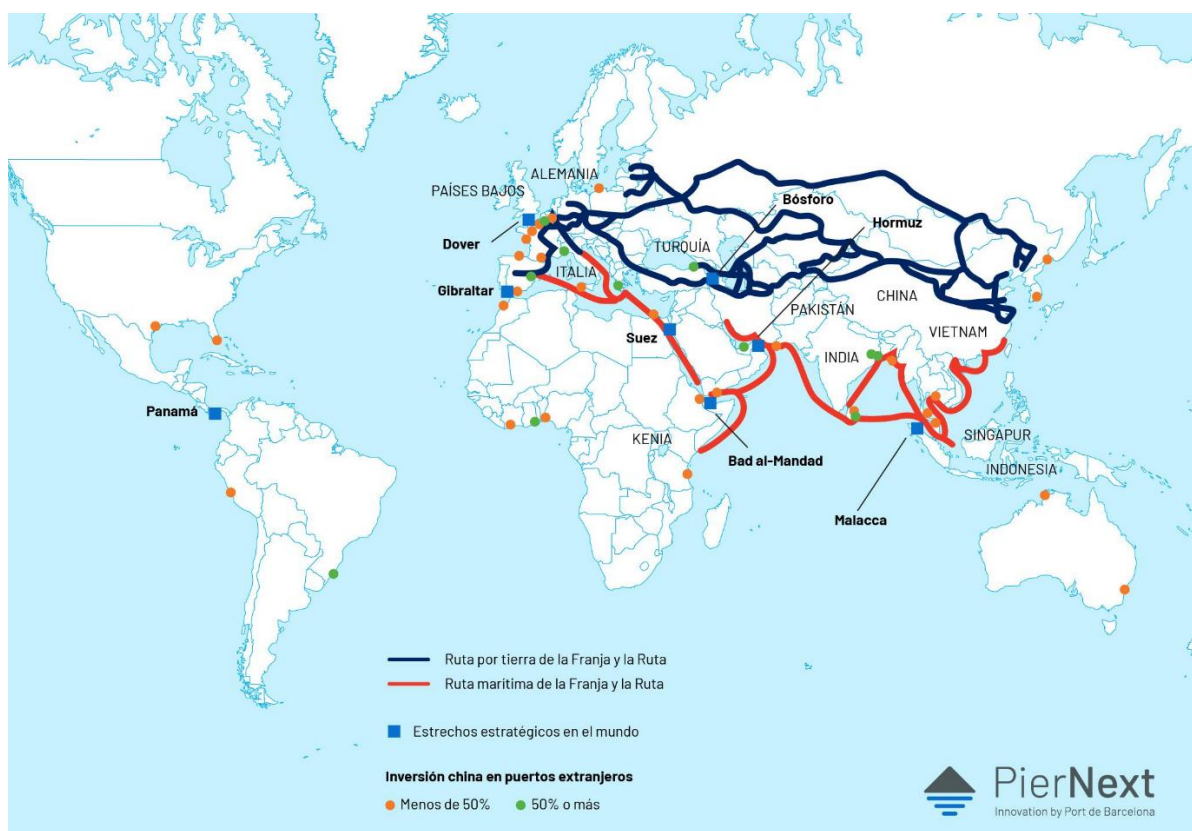
⁷ Zheng He (鄭和, *Zhèng Hé*, 1371-1433) navegador e diplomata da dinastia Ming, comandou frotas que percorreram mais de 70 mil milhas náuticas, estabelecendo rotas comerciais antes de Colombo.

⁸ Cantão [Guangzhou (廣州, *Guǎngzhōu*): importante cidade portuária no sul da China, ligada à Rota da Seda Marítima e ao Oceano Índico.

Entretanto, durante a segunda metade da Dinastia Ming até a Dinastia Qing⁹, uma política de isolamento da China foi adotada pelo governo e o comércio através da Rota da Seda entrou em crise, o que abriu os caminhos para outras rotas e outros empreendimentos de outras potências, como por exemplo a “descoberta do Novo Mundo” por Cristóvão Colombo.

Hoje, a retomada da Rota da Seda, por meio da iniciativa da BRI, reflete os efeitos das reformas econômicas iniciadas por Deng Xiaoping em 1978. Essas reformas romperam com o isolamento econômico da era maoísta, introduzindo mecanismos de mercado sob forte regulação estatal. Medidas como o estímulo à iniciativa privada, a criação das Zonas Econômicas Especiais (ZEEs) e o plano estratégico das “Quatro Modernizações” — voltadas para os setores agrícola, industrial, científico-tecnológico e de defesa — foram essenciais para reposicionar a China como potência emergente e ampliar seu *soft power* internacional.

Figura 4 – Mapa dos corredores econômicos da BRI e portos que receberam investimentos chineses



Fonte: THE New Silk Road: what next after COVID-19? 2020. Disponível em: <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/mobility/the-new-silk-road-what-next-after-covid-19/>. Acesso em: 29 abr. 2025

⁹ Dinastia Qing (清朝, *Qīng Cháo*, 1636-1912): última dinastia imperial da China, de origem manchú (povo não-Han). Enfrentou declínio com as Guerras do Ópio e foi substituída pela República após a Revolução Xinhai (1911).

No campo geopolítico, Deng também propôs o modelo “um país, dois sistemas”, visando à reintegração de territórios como Hong Kong e Macau, além de oferecer um possível caminho para a reunificação com Taiwan.

A consolidação dessas reformas garantiu taxas elevadas de crescimento, permitiu à China uma nova forma de inserção internacional baseada em pragmatismo econômico e fortaleceu a centralidade do Estado como agente promotor do desenvolvimento. Herdeiro direto dessa visão, Xi Jinping amplificou tais estratégias por meio da BRI, utilizando-a como ferramenta para reconstruir caminhos históricos, ampliar investimentos em países do Pacífico Sul e aumentar a presença chinesa em blocos como os BRICS — reforçando, assim, sua influência na geoeconomia global.

3.2 ESTRATÉGIAS CHINESAS PARA INSERÇÃO NA AMÉRICA LATINA

A BRI enfatiza a necessidade de aprimorar a infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações mediante a construção de ferrovias, portos, rodovias e corredores econômicos. Essa orientação objetiva facilitar a integração dos mercados e reduzir as barreiras logísticas, promovendo um ambiente propício à circulação de bens e serviços.

Além do foco técnico, a iniciativa é guiada por valores diplomáticos consagrados pela China desde a década de 1950, conhecidos como os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica: respeito mútuo à soberania e integridade territorial, não agressão mútua, não interferência nos assuntos internos, igualdade e benefício recíproco, e convivência pacífica. Esses princípios foram reafirmados por Xi Jinping como base para a construção de uma comunidade internacional com futuro compartilhado, e são aplicados na BRI como garantia de cooperação voluntária, ajuda mútua e respeito às especificidades de cada país parceiro.

No âmbito do comércio internacional e do investimento, a iniciativa atua na facilitação do fluxo de mercadorias, por meio da diminuição de barreiras alfandegárias e da otimização de rotas logísticas. Tais medidas criam condições favoráveis para que os investimentos – tanto os realizados pela China no exterior quanto os que atraem capital estrangeiro para a economia chinesa – possam se desenvolver de maneira robusta e sustentável.

Ademais, a iniciativa desempenha um papel crucial no fomento ao desenvolvimento econômico, sobretudo em países emergentes. Por meio do financiamento e da cooperação em infraestrutura, a BRI propicia a criação de novas oportunidades de emprego e impulsiona a industrialização em economias emergentes, contribuindo assim para a redução das desigualdades regionais e para o fortalecimento da capacidade produtiva local.

Ademais, a BRI exerce papel crucial no fomento ao desenvolvimento econômico em países emergentes. Por meio do financiamento e da cooperação em infraestrutura, ela viabiliza a criação de novas oportunidades de emprego, impulsiona a industrialização e contribui para a redução das desigualdades regionais, fortalecendo, assim, a capacidade produtiva das nações parceiras.

De forma complementar, o fortalecimento da cooperação internacional se dá pelo estreitamento das parcerias diplomáticas e econômicas, como exemplificado pelo Corredor Econômico China-Paquistão e pela Ferrovia Nairobi-Mombasa, iniciativas que visam estruturar uma rede global de interdependência. Essa articulação não só promove a estabilidade política, mas também reforça o soft power da China, que busca, ao investir em projetos de infraestrutura, posicionar o yuan como moeda alternativa nas transações internacionais, contribuindo para a diversificação das reservas e a reconfiguração das relações de poder globais.

No campo da integração financeira, a iniciativa recorre a instrumentos e instituições, como o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB - *Asian Infrastructure Investment Bank*), para viabilizar os financiamentos necessários aos projetos. A oferta de empréstimos e linhas de crédito destinados aos países participantes fortalece os vínculos econômicos e promove uma gestão financeira interligada, que pode se traduzir em ganhos mútuos para os países envolvidos.

Por fim, a BRI propõe o desenvolvimento de rotas comerciais alternativas, com o intuito de mitigar a dependência das tradicionais rotas marítimas, como as que passam pelo Estreito de Malaca. A criação de corredores terrestres e a implementação de portos estratégicos são medidas que, além de ampliar as possibilidades logísticas, contribuem para a redefinição das cadeias globais de suprimentos, ampliando a resiliência das relações comerciais.

3.2.1 INSTRUMENTOS DE COOPERAÇÃO ECONÔMICA

A visita do presidente Xi Jinping à América Latina, em 2014, marcou o início de uma nova fase nas relações sino-latino-americanas, consolidada com o estabelecimento da Associação Estratégica Integral China–América Latina e a criação do Fórum China–CELAC. Esse marco institucional definiu um modelo de cooperação estruturado na política “1+3+6”, que visava, em uma década, impulsionar a exportação de produtos tradicionais e de alto valor agregado para a China, expandir o comércio bilateral para US\$ 500 bilhões e aumentar os investimentos chineses na região para US\$ 250 bilhões. Além disso, a estratégia incentivava a coordenação financeira por meio do uso de moedas locais e da instalação recíproca de instituições bancárias (OSTERLOH, 2019).

A estratégia adota, ainda, seis áreas prioritárias de colaboração: energia e recursos naturais, infraestrutura, agricultura, manufatura, inovação tecnológica e tecnologia da informação. Esse modelo reforça o protagonismo da América Latina na agenda de cooperação global da China, ao mesmo tempo em que consolida mecanismos — baseados na lógica de grandes corredores econômicos — que promovem um crescimento sustentável e uma integração econômica aprofundada.

A lógica econômica da BRI é, em larga medida, chinesa e se expressa em dois pontos principais: (i) projetos de infraestrutura sempre terão um impacto positivo, mesmo que apenas no longo prazo; (ii) ganha-se eficiência quando o planejamento dos investimentos segue a ótica de grandes corredores econômicos. A BRI é, em essência, um projeto para conectar primordialmente a Ásia do Leste e Central, a Ásia do Sul, a Europa e parte da África. Estrutura-se em torno de uma série de corredores, entre eles o corredor do Mar do Sul da China, o Oceano Índico e o Sul do Pacífico, e vários corredores terrestres, como a chamada ponte Eurasiana, o corredor China-Mongólia -Rússia, o corredor China-Ásia Central-Ásia do Leste e o corredor China-Península da Indochina, o corredor China-Paquistão, o corredor China-Bangladesh-Índia-Myanmar. Os demais países integram-se à BRI por extensão do conceito de conectividade, embora não sejam parte do core group. (PAIVA; LINS; FERREIRA, 2019. Pág. 54)

Até 2024, mais de 150 países haviam firmado acordos de cooperação com a BRI, dos quais 22 pertencem à América Latina e Caribe. Entre os países formalmente aderentes estão Argentina (2022), Chile (2018), Peru (2019), Equador (2018), Bolívia (2018), Venezuela (2018), Uruguai (2018), Panamá (2017), Costa Rica

(2018), República Dominicana (2018), Cuba (2018), Nicarágua (2022) e Colômbia (2023).

Adicionalmente, países como Brasil, México e Paraguai mantêm diálogos avançados quanto à possível adesão, embora a formalização ainda não tenha ocorrido.

O processo de expansão chinesa se replica basicamente em toda a América Latina para fortalecer laços comerciais, fomentar investimentos em infraestrutura e continuar a construção de parcerias diplomáticas. Alguns países e projetos, em especial, podem ser usados para exemplificar como a China vem atuando para implementar a BRI em território latino-americano. O Corredor Ferroviário Bioceânico é o exemplo emblemático dessa colaboração: projeto visa conectar os portos do Atlântico, no Brasil, aos portos do Pacífico no Peru, passando por territórios do Peru, Bolívia e Brasil. Este projeto poderia transformar o comércio na América do Sul, permitindo uma circulação de mercadorias mais rápida e eficiente entre os oceanos Atlântico e Pacífico (OSTERLOH, 2019).

Quanto aos países, o Peru se consolidou como um dos principais aliados da China na América Latina, com laços diplomáticos desde 1971 e uma cooperação econômica cada vez mais intensa. A mineração é o eixo central dessa relação, com o Peru figurando entre os maiores produtores mundiais de cobre e a China como sua principal consumidora. O investimento chinês em minas e infraestrutura fortalece essa parceria, impulsionando projetos estratégicos como as minas de Toromocho e Las Bambas. Além do cobre, o Peru exporta ouro, zinco e outros minerais essenciais para a China, ampliando sua relevância no contexto da BRI. A estratégia chinesa tem impulsionado investimentos em infraestrutura logística, com destaque para o Porto de Callao, facilitando o comércio com a Ásia. O setor energético também recebe aporte chinês, especialmente em energias renováveis e hidrelétricas, visando a diversificação da matriz peruana. Outro pilar da cooperação é o avanço tecnológico, com empresas como Huawei fortalecendo a infraestrutura de telecomunicações no país. A presença chinesa no Peru reflete uma relação estratégica baseada no comércio, na conectividade e na integração econômica de longo prazo – ou seja, os pilares da BRI.

Já a adesão da Argentina à BRI consolida sua inserção em um modelo de cooperação internacional pautado pelo intercâmbio estratégico e pela diversificação das relações econômicas. O Memorando de Entendimento firmado em 2022 enfatiza investimentos em infraestrutura, inovação tecnológica e expansão da pauta exportadora, reforçando a conectividade entre Argentina e China. No âmbito financeiro, o acordo contempla mecanismos como a ampliação do swap de moedas e o incentivo ao uso de moedas nacionais nas transações, visando maior estabilidade e autonomia monetária. Para além dos ganhos econômicos, a participação na BRI alinha-se a uma lógica de cooperação Sul-Sul, baseada em desenvolvimento compartilhado e respeito às estratégias nacionais (MORETTI; RAMIRO FERNÁNDEZ, 2022). A inclusão argentina na iniciativa não apenas fortalece seu posicionamento no sistema econômico internacional, mas também reafirma seu compromisso com um modelo de globalização estruturado na coexistência pacífica e na prosperidade mútua.

O Chile foi o primeiro país latino-americano a firmar um acordo de livre comércio com a China, em 2005, consolidando sua posição como principal fornecedor de cobre — essencial para o setor industrial chinês. Essa parceria impulsionou investimentos chineses em minas chilenas e fortaleceu a estabilidade no fornecimento de matérias-primas. Além disso, o Chile tem se beneficiado com financiamentos chineses em infraestrutura, como portos, ferrovias e energia elétrica, o que melhora sua logística comercial e reforça sua posição como aliado estratégico da China na região.

Na América Central, a entrada da Nicarágua à BRI, formalizada em janeiro de 2022, representou um marco na reorientação da política externa do país e na expansão da influência chinesa na região central latino-americana. Esse movimento ocorreu logo após o restabelecimento das relações diplomáticas entre Nicarágua e China em dezembro de 2021, que resultou no rompimento oficial com Taiwan. Para o governo nicaraguense, liderado por Daniel Ortega, a parceria com Pequim configurou uma estratégia para garantir apoio político e econômico em um cenário de crescente isolamento do Ocidente.

Do ponto de vista econômico, a adesão à BRI gerou expectativas quanto à atração de investimentos chineses em setores estratégicos como infraestrutura, energia, telecomunicações, agricultura e transporte. Entre as

possibilidades discutidas, destacou-se o interesse potencial da China na retomada do projeto do Canal Interoceânico da Nicarágua, uma iniciativa de grande impacto econômico e geopolítico que geraria alternativas a possíveis obstáculos criados por outros países como EUA ou Japão (Collins *apud* Murray, *apud* MEI; TSZ, 2013: 372, citado por FERNÁNDEZ; ROMERO WIMER, 2018).

A cooperação entre Nicarágua e China não se limita aos investimentos em infraestrutura e comércio. Desde a formalização da parceria, os dois países têm fortalecido relações em outras áreas, como saúde, por meio do envio de vacinas, educação, com programas de intercâmbio acadêmico, e defesa, evidenciando um aprofundamento da presença chinesa no país. Esse cenário revela um alinhamento crescente entre as duas nações e reforça o papel da China como um dos principais atores externos na economia e na política nicaraguense. (FERNÁNDEZ; ROMERO WIMER, 2018).

Figura 5 - Mapa das rotas propostas e rota escolhida (em vermelho) para a construção



Fonte: Hofstra University. Disponível em: <https://www.ibtimes.com/nicaraguas-canal-project-pushes-forward-despite-economic-environmental-questions-1655176>. Acesso em: 27 mai. 2025

Em 2025, a Colômbia anunciou sua adesão formal à Iniciativa do Cinturão e Rota, embora já houvesse projetos chineses sendo desenvolvidos no país

em acordos anteriores. O governo colombiano destacou que a entrada na BRI permitirá maior acesso a financiamentos para projetos de infraestrutura, especialmente no setor de transporte e logística, visando melhorar a conectividade interna e internacional. Entre os projetos prioritários está a modernização da Ferrovia do Pacífico, que busca integrar regiões produtivas do interior aos portos do litoral, facilitando a exportação de commodities agrícolas e minerais para a China. A adesão colombiana também reflete uma estratégia de diversificação de parcerias econômicas, reduzindo a dependência tradicional dos EUA. O país espera atrair investimentos chineses em setores como energia renovável, tecnologia e telecomunicações, além de ampliar as exportações de café, carvão e níquel para o mercado asiático. Analistas ressaltam que a entrada na BRI pode fortalecer a posição da Colômbia como hub logístico na América do Sul, complementando iniciativas como a Aliança do Pacífico.

3.2.2 INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

A BRI tem redefinido a geoeconomia latino-americana desde a formalização da região como "extensão natural da Rota Marítima da Seda do Século XXI" em 2017 (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES DA CHINA, 2017), principalmente ao impulsionar projetos estratégicos que combinam infraestrutura física, energia renovável e inovação tecnológica. O comércio bilateral entre China e América Latina atingiu US\$ 518,47 bilhões em 2024, com a China consolidando-se como segundo maior parceiro comercial da região (CWHKCPA, 2025). A relação econômica entre a América Latina e a China baseia-se em uma complementaridade: enquanto a região fornece commodities e minerais estratégicos, a China exporta bens manufaturados e equipamentos industriais.

O investimento em infraestrutura é o ponto-chave da BRI. Entre seus eixos centrais estão os corredores bioceânicos, que conectam os oceanos Atlântico e Pacífico, otimizando o comércio com a Ásia e reduzindo custos logísticos. Um projeto emblemático ilustra essa dinâmica: o Corredor Bioceânico Brasil-Peru, focado em ferrovias e portos.

Esse corredor visa ligar o Porto Sul de Ilhéus, na Bahia, ao Porto de Chancay, no Peru, por meio de uma rede ferroviária de 2.700 km, incluindo a Ferrovia

de Integração Oeste-Leste (FIOL) e a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO). O Porto de Chancay foi desenvolvido e é operado pela COSCO Shipping Ports com investimento total de US\$ 3,5 bilhões. A primeira fase (US\$ 1,3 bilhão) foi inaugurada em novembro de 2024 e promete reduzir o tempo de transporte marítimo China-Peru para 23 dias, com corte de 20% nos custos logísticos. Essa rota reduzirá o tempo de transporte de commodities como soja e minério de ferro para a China, consolidando Chancay como *hub* estratégico para exportações latino-americanas, principalmente as brasileiras e peruanas (BARROS; CARNEIRO, 2024).

Figura 6 - Mapa das ferrovias FIOLE e FICO, e estudo para continuação até o Porto de Chancay (Peru).



Fonte: Ministério dos Transportes do Brasil

Além disso, a criação de novas linhas marítimas tem fortalecido a conectividade portuária brasileira, especialmente nos portos do Nordeste e no Porto de Paranaguá. Este último, reconhecido como um dos mais eficientes do país, passou a operar regularmente com armadores internacionais e ampliou sua cobertura global com escalas semanais para Ásia, Europa, Américas e África. A localização estratégica de Paranaguá e sua infraestrutura moderna têm contribuído para a redução do tempo de trânsito e o aumento da competitividade das exportações brasileiras, especialmente de grãos e produtos industriais.

Na Colômbia, ganham destaque os projetos ligados à geração de energia. Entre eles, o Projeto Hidrelétrico Ituango, desenvolvido pela PowerChina, com capacidade instalada de 2.400 MW e previsão de atender aproximadamente 9% da demanda elétrica do país (GLOBAL TIMES, 2025). Além disso, a China Three Gorges Corporation inaugurou a Usina Solar Baranoa I — seu primeiro empreendimento greenfield em território colombiano (GAO; LIN, 2025).

3.3 ADESÃO FUTURA DOS PAÍSES LATINO-AMERICANOS À INICIATIVA

Além dos países latino-americanos e caribenhos que já formalizaram sua participação na BRI, outras nações da região estão em estágio avançado de diálogo ou demonstram crescente interesse em integrar-se ao projeto chinês.

Embora ainda não tenha assinado oficialmente um memorando de adesão à Iniciativa Cinturão e Rota (BRI), o Brasil tem aprofundado sua cooperação com a China em projetos estratégicos. Durante o governo Lula (2023-), o país demonstrou maior disposição para estreitar parcerias com Pequim, especialmente nas áreas de infraestrutura e energia. Esse movimento é evidenciado pelos estudos de investimentos chineses nos portos de Itaqui (Maranhão) e Paranaguá (Paraná), com foco na ampliação da capacidade de exportação de commodities agrícolas. Nesse contexto, destaca-se também a atuação da China Merchants Port Holdings, que já opera em diversos terminais portuários brasileiros — reforçando o interesse chinês em expandir sua presença logística e fortalecer os laços comerciais bilaterais (Brookings Institution, 2024).

Além disso, Brasil e China têm dialogado sobre a ampliação de acordos nos setores de tecnologia 5G — com participação da Huawei — e em energia renovável, particularmente por meio de investimentos em parques eólicos e solares no Nordeste. Apesar do fortalecimento da parceria econômica, fatores geopolíticos, como a relação com os Estados Unidos e a cautela em aderir formalmente a uma iniciativa percebida por alguns como contraponto ao Ocidente, ainda freiam uma adesão plena à BRI (CEBRAP, 2024).

O México, segunda maior economia da América Latina, mantém uma postura mais cautelosa em relação à BRI, optando por acordos setoriais em vez de uma adesão formal. No entanto, a cooperação sino-mexicana tem avançado em áreas estratégicas. A China Power Investment Corporation investiu em usinas solares no norte do México, enquanto a Sinopec participa de projetos de exploração de petróleo no Golfo (China-Latin America Finance Database, 2024). Assim como no Brasil, a Huawei expandiu sua infraestrutura de 5G no país, apesar das pressões dos EUA para limitar sua atuação (El Financiero, 2023). Quanto a infraestrutura portuária, o Porto de Lázaro Cárdenas, no Pacífico mexicano, recebeu investimentos chineses para se tornar um hub de redistribuição de mercadorias para os EUA, evitando tarifas comerciais (Woodrow Wilson Center, 2023).

A relutância do México em aderir à BRI deve-se em parte à sua forte dependência econômica dos EUA (80% das exportações mexicanas). No entanto, analistas apontam que, em um cenário de tensões comerciais EUA-China, o país poderá buscar maior diversificação, aproximando-se progressivamente da iniciativa (Woodrow Wilson Center, 2023).

O Paraguai enfrenta um dilema estratégico ao manter relações diplomáticas com Taiwan, o que limita seu acesso a financiamentos chineses e dificulta uma aproximação mais direta com a BRI. Ainda assim, investimentos recentes no setor do agronegócio — especialmente em soja e carne —, somados a evidências dos benefícios advindos da adesão à iniciativa, vêm alimentando o debate interno sobre uma possível reorientação diplomática. Exemplos como os empréstimos do Banco Asiático de Investimento em AIB para viabilizar projetos de integração regional, como a construção da Rota Bioceânica — planejada para conectar o Paraguai a portos

chilenos —, indicam que, caso o país rompa os laços com Taiwan, sua integração à BRI poderia ocorrer de forma imediata (The Diplomat, 2024).

Alguns países, em especial na América Central, se mantêm em observação quanto a adesão à BRI. O Haiti mantém relações com Taiwan, mas enfrenta pressão econômica para se aproximar da China, já que o país busca investimentos em reconstrução pós-conflito civil (INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK, 2025). E El Salvador, apesar de ter rompido com Taiwan em 2018, ainda não aderiu à BRI, mas projetos como o Porto de La Unión estão em discussão com investidores chineses (UNIVERSIDAD DE NAVARRA, [s.d]).

A expansão da BRI na América Latina segue uma lógica de gradualismo: países maiores como Brasil e México preferem cooperação setorial, enquanto nações menores, como Nicarágua e Bolívia aderem rapidamente à iniciativa em busca de financiamento para infraestrutura e desenvolvimento regional. A adesão dos países também passa por alguns entraves, sendo os principais obstáculos:

- (I) Alinhamento histórico com os Estados Unidos: países como o México e diversas nações da América Central, pela sua proximidade geográfica e vínculos históricos com os EUA, tendem a manter uma postura cautelosa em relação ao aprofundamento das relações com a China;
- (II) Reconhecimento de Taiwan como Estado soberano: entre os 12 países que reconhecem Taiwan, três estão na América Latina — Guatemala, Haiti e Paraguai. Esse posicionamento dificulta o aprofundamento dos laços diplomáticos com a China e, conseqüentemente, a captação de investimentos chineses;
- (III) Sustentabilidade da dívida externa: cerca de 35% dos empréstimos concedidos pela China à região estão vinculados a garantias soberanas, o que levanta preocupações quanto ao risco de endividamento excessivo. Um exemplo emblemático é o caso do Equador, que comprometeu parte de seus direitos sobre petróleo como garantia a financiamentos chineses — um alerta para possíveis situações de dependência financeira (GREEN FINANCE & DEVELOPMENT CENTER, 2024).

No entanto, a médio prazo, espera-se que novos países latino-americanos formalizem adesões à BRI até 2026, com o Brasil sendo o mais estratégico devido ao seu peso regional.

3.4 INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA

A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), lançada em setembro de 2000 durante a Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, representou um esforço multilateral para conectar os 12 países da região por meio de projetos de infraestrutura em transporte, energia e telecomunicações (BID, 2002). Seu objetivo era promover a integração física e econômica do continente, reduzindo assimetrias regionais e facilitando o fluxo de mercadorias e pessoas

No entanto, desde 2011, a IIRSA foi formalmente incorporada ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), órgão da UNASUL, passando a atuar como seu foro técnico permanente. Com isso, a IIRSA deixou de existir como iniciativa autônoma, e seus projetos foram absorvidos e reorganizados dentro da Carteira de Projetos do COSIPLAN, sob coordenação direta dos governos nacionais e com novas nomenclaturas e prioridades regionais².

A estrutura organizacional da antiga IIRSA foi mantida e adaptada, com atuação de Comitês de Direção Executiva, Grupos Técnicos Executivos e Coordenações Nacionais, que articulam políticas públicas, sociedade civil e setor privado (COSIPLAN, 2015). Até 2022, o portfólio atualizado contava com mais de 500 projetos, com investimentos estimados em US\$ 70 bilhões (BID, 2022), financiados por instituições como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), FONPLATA, CAF e bancos nacionais como o BNDES, além de parcerias com empresas estratégicas da região.

Os projetos continuam estruturados em Eixos de Integração e Desenvolvimento, priorizando corredores logísticos, hidrovias e interconexões energéticas, com foco em áreas historicamente marginalizadas, como a Amazônia e regiões fronteiriças. Esses eixos visam promover fluxos comerciais intra e extra-

regionais, vinculados a cadeias produtivas como agropecuária, mineração e energia, agora sob uma abordagem mais integrada e coordenada pelos Estados sul-americanos.

Figura 7 - Mapa de eixos da IIRSA



Fonte: Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú.

Entre os eixos da IIRSA, destacam-se o Interoceânico Central, o Eixo Amazonas, o Eixo do Escudo Guianês, a Hidrovia Paraguai-Paraná e o Eixo Mercosur.

O Eixo Interoceânico Central tem como objetivo conectar o Brasil, a partir do Acre, aos portos peruanos do Pacífico (Matarani e Ilo), facilitando a exportação de produtos como soja e minérios. Um dos projetos-chave desse eixo é a Rodovia Interoceânica Sul, com 2.600 km de extensão. Financiada pelo BID e CAF, a rodovia reduziu o tempo de transporte entre o Acre e o Peru de 15 para apenas 3 dias (BID, 2018). Outro projeto relevante do eixo, é a proposta de hidrelétricas binacionais à exemplo da Itaipu Binacional (Brasil/Paraguai), como a usina de Inambari (Peru-Brasil), que enfrentou forte resistência impactos socioambientais e conflitos com comunidades indígenas (FREITAS, 2019).

Figura 8 – Mapa do Eixo Interoceânico Central (Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru)



Fonte: COSIPLAN

O Eixo Amazonas visa integrar Brasil, Colômbia, Peru e Equador por meio de hidrovias e rodovias, como a BR-317, no Acre, pavimentada para facilitar o acesso a áreas de exploração madeireira e mineral. No entanto, iniciativas similares, como a BR-319 (Manaus-Porto Velho), têm sido alvo de críticas devido ao aumento do desmatamento, com estudos indicando uma elevação de 23% nas áreas adjacentes entre 2010 e 2020 (INPE, 2021).

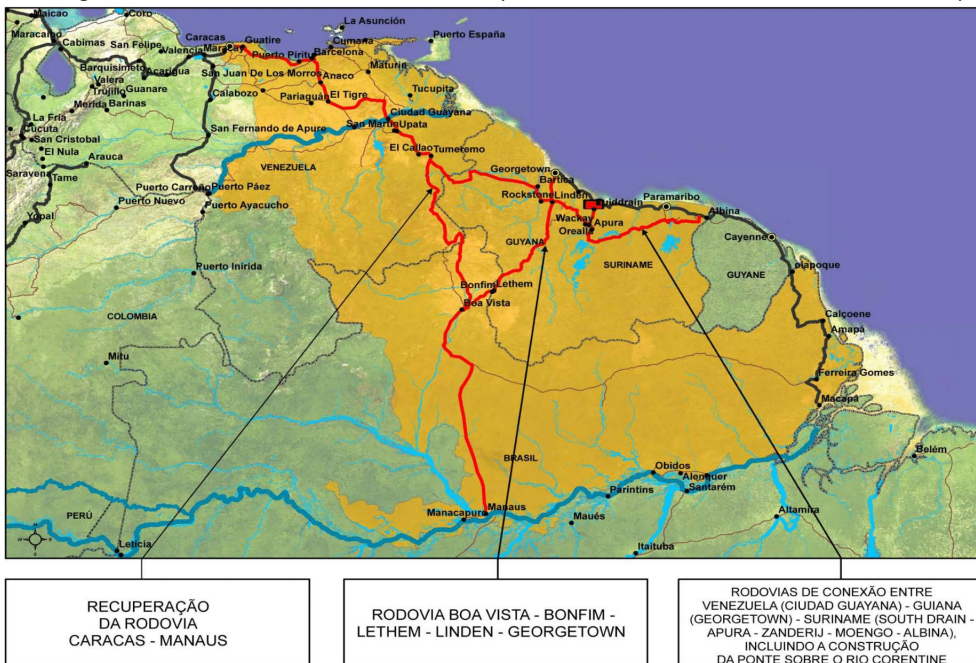
Figura 9 – Mapa do Eixo do Amazonas (Brasil, Colômbia e Peru)



Fonte: COSIPLAN

No Eixo do Escudo Guianês, destacam-se projetos voltados à ampliação da conectividade com o norte da América do Sul. A ponte sobre o Rio Takutu, inaugurada em 2009, ligando Lethem (Guiana) a Bonfim (Brasil), impulsionou o comércio bilateral, mas gerou controvérsias por ter sido construída sem consulta prévia a comunidades locais. Já o projeto do Porto de Águas Profundas em Georgetown, voltado à exportação de recursos minerais, enfrenta atrasos devido a conflitos ambientais e disputas fundiárias (IPEA, 2020).

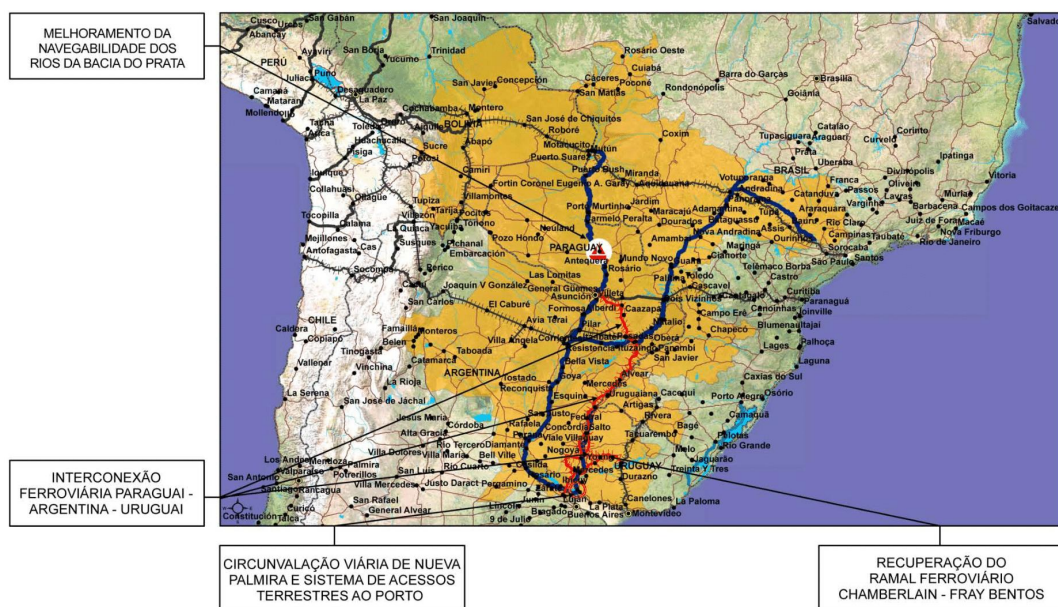
Figura 10 – Eixo do Escudo Guianês (Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela)



Fonte: COSIPLAN

A Hidrovia Paraguai-Paraná configura-se como uma via navegável de 3.400 km, conectando o Mato Grosso do Sul à Argentina, com potencial para transportar até 25 milhões de toneladas de grãos por ano. Embora seja vista como alternativa estratégica para reduzir os custos logísticos do agronegócio, o projeto enfrenta críticas por seus impactos socioambientais. Estudos apontam que a dragagem e a retificação do leito do rio podem alterar o pulso de inundação do Pantanal, afetando ecossistemas sensíveis e comunidades ribeirinhas. Além disso, há controvérsias sobre a cobrança de tarifas pela Argentina, que chegam a ser dez vezes superiores às previstas no trecho brasileiro, o que pode inviabilizar economicamente o transporte fluvial de commodities agrícolas (CNA, 2025; Ecoa, 2023).

Figura 11 – Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai)



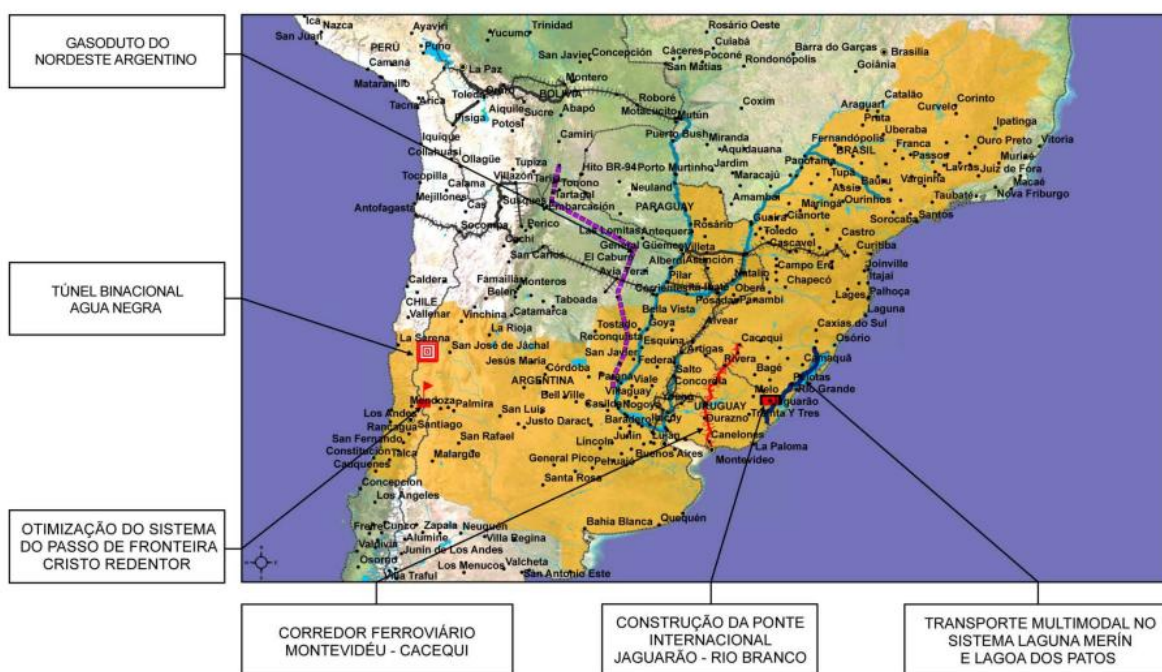
Fonte: COSIPLAN

Cabe destacar principalmente o Eixo Mercosul-Chile, que concentra iniciativas voltadas à integração física dos países do Cone Sul por meio de obras de transporte e energia. A duplicação da BR-290 (Rodovia Osvaldo Aranha), que conecta Porto Alegre à fronteira com o Uruguai, busca melhorar o escoamento de mercadorias, mas enfrenta críticas devido aos impactos ambientais em áreas de preservação e à ausência de consulta às comunidades locais. Outro projeto emblemático é o Corredor Bioceânico, que pretende ligar o Brasil ao Chile por meio de rodovias e ferrovias, atravessando Paraguai e Argentina. Apesar do potencial para dinamizar o comércio com o Pacífico, o traçado da rodovia gerou controvérsias por favorecer interesses

empresariais específicos e negligenciar demandas de populações indígenas e rurais ao longo do percurso (Jesus, 2022; Silva, 2024).

Nesse contexto, destaca-se também o papel estratégico do Porto de Paranaguá, principal terminal graneleiro do Brasil e ponto de escoamento da produção agroindustrial da região Sul. Integrado ao Eixo Mercosul-Chile da IIRSA, o porto é o destino final de corredores logísticos como a BR-277, que conecta Foz do Iguaçu à costa paranaense. Apesar dos investimentos em dragagem e na ampliação da retroárea, o terminal enfrenta gargalos operacionais e limitações de infraestrutura, como a falta de integração ferroviária e a sobrecarga da malha rodoviária. A duplicação incompleta da BR-277 e os altos custos logísticos dificultam a competitividade regional. Ademais, obras como a derrocagem da Pedra da Palangana foram alvo de protestos e ações judiciais, por serem realizadas sem consulta prévia às comunidades locais e por seus impactos sobre áreas de preservação ambiental e na pesca artesanal (UFPR, 2023; FIEP, 2025).

Figura 12 – Eixo Mercosul-Chile (Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai)



Fonte: COSIPLAN

Os projetos de infraestrutura ligados à Iniciativa para a Integração da IIRSA têm provocado impactos expressivos e gerado debates em diversas frentes. A Rodovia Interoceânica Sul (IIRSA Sur), no Peru, é um caso emblemático dos desafios ambientais associados à iniciativa. Diversos estudos identificam fragilidades nos

processos de licenciamento e fiscalização, além de apontarem que a expansão de vias relacionadas à IIRSA tem acentuado a pressão sobre ecossistemas sensíveis, em grande parte pela aplicação inadequada de salvaguardas ambientais. Segundo o Instituto Igarapé (2022), corredores viários como a estrada Pucallpa–Cruzeiro do Sul acabam facilitando o avanço de atividades ilegais — como grilagem, exploração madeireira e tráfico de drogas — que impulsionam o desmatamento na região.

No âmbito social, diversas comunidades indígenas e ribeirinhas foram afetadas de forma direta ou indiretamente pelos projetos. No Peru, por exemplo, os Ashaninka relataram deslocamentos forçados durante a construção de hidrelétricas, frequentemente sem consulta prévia ou compensações adequadas, configurando violação da Convenção 169 da OIT (FREITAS, 2019; OIT, 2013). E embora o Eixo Interoceânico Central tenha proporcionado ganhos logísticos — reduzindo em até 30% os custos de exportação de produtos brasileiros (CEPAL, 2021), os benefícios econômicos têm se concentrado em grandes conglomerados agroindustriais. Essa dinâmica acentuou as assimetrias regionais, deixando pequenas comunidades e economias locais à margem do desenvolvimento gerado pela infraestrutura (FEARNSIDE, 2020).

Esses casos ressaltam a necessidade urgente de revisar os modelos de planejamento, financiamento e participação, incorporando critérios mais rigorosos de sustentabilidade socioambiental e fortalecendo o protagonismo das populações locais nas decisões que moldam seus territórios.

3.4.1 BRI VS IIRSA: COMPLEMENTARIDADES E CONFLITOS

Embora tanto a IIRSA quanto a BRI representem projetos estruturantes na área de infraestrutura, suas bases geopolíticas e operacionais são distintas. A IIRSA concentra-se na integração física intra-regional na América do Sul, enquanto a BRI funciona como um instrumento de projeção global da China. A IIRSA abrange exclusivamente os países sul-americanos, enquanto a BRI engloba mais de 150 países e contempla rotas terrestres e marítimas que, juntas, representam cerca de 70% do PIB global. (HILLMAN, 2020).

As estratégias de implementação também refletem essas distinções. A IIRSA foca em corredores logístico-energéticos situados em áreas marginalizadas, como a Amazônia, enquanto a BRI combina infraestrutura física (*hard connectivity*) com padrões técnicos e regulatórios (*soft connectivity*). Em termos de financiamento, a IIRSA depende de fontes multilaterais, incluindo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF) e bancos nacionais como o BNDES (CAF, 2021). No entanto, enfrenta limitações orçamentárias e desafios socioambientais que frequentemente causam conflitos e atrasos na execução dos projetos. Por outro lado, a BRI opera por meio de mecanismos liderados pelo PCCh, sendo financiada por bancos estatais, como o Banco de Desenvolvimento da China, e acumulando investimentos de aproximadamente US\$ 962 bilhões entre 2013 e 2023 (GREEN FINANCE & DEVELOPMENT CENTER, 2024). Em 2023, cerca de 48,1% do comércio exterior chinês esteve vinculado a países participantes da BRI (CUSTOMS CHINA, 2024). Além disso, o modelo inclui acordos de swap cambial com 42 países utilizando yuan, fortalecendo sua internacionalização (IMF, 2023).

Quanto a governança, a IIRSA opera por meio de estrutura colegiada conduzida pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), vinculado à UNASUL, com participação dos governos nacionais e apoio técnico de instituições regionais como BID e CAF (COSIPLAN, 2015). Entretanto, persistem fragilidades significativas: a crise institucional da UNASUL (2018-2019) e a fragmentação política regional comprometeram a coordenação efetiva dos projetos, reduzindo a capacidade operacional da iniciativa (HONÓRIO, 2013). Em contraste, como já dito, a BRI opera sob um modelo centralizado, com adaptações locais estratégicas.

Nos aspectos ambientais, os projetos da IIRSA apresentam impactos críticos. A pavimentação da BR-319 no Amazonas contribuiu para um aumento de 23% no desmatamento em áreas adjacentes entre 2010 e 2020, conforme dados do INPE (2021). Já a Hidrovia Paraguai-Paraná, com a dragagem do rio Paraguai, necessária para viabilizar o transporte em larga escala, representa uma ameaça aos ecossistemas do Pantanal. Estudos alertam que até 40% das áreas úmidas da região podem sofrer assoreamento até 2030 (WWF, 2022). Além disso, o deslocamento compulsório de comunidades tradicionais sem compensação adequada configura

violação de direitos humanos fundamentais (OBSERVATÓRIO DE REGIONALISMO, 2020).

A BRI, por sua vez, enfrenta críticas em escala global. Projetos como a Ferrovia Laos-China foram alvo de denúncias de violações trabalhistas e danos ecológicos, enquanto a proposta de "BRI Verde" (lançada em 2023) é criticada por inconsistências entre discurso e prática, especialmente em empreendimentos de mineração (GONZALEZ, 2023). No entanto, registram-se casos positivos, como a usina solar de Korlat (Croácia), que gerou 120 empregos diretos e energia limpa para 15 mil residências (GREENER, 2024).

Esses contrastes evidenciam que ambos os modelos carecem de: mecanismos vinculantes de consulta comunitária; critérios ambientais independentes para avaliação de impactos cumulativos e transparência sistêmica nos fluxos financeiros (REIS, 2021; CEPAL, 2020).

Por fim, a IIRSA e a BRI representam modelos distintos de integração infraestrutural na América Latina, mas não são mutuamente excludentes: há potencial para complementaridade e sinergia entre elas. Apesar de suas diferenças em escopo, governança e estratégia, ambas revelam um dilema comum que é como equilibrar os avanços em infraestrutura e crescimento econômico com a promoção da equidade social e a preservação ambiental.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta monografia examinou a influência geoeconômica da Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) na América Latina, avaliando seus desdobramentos para o desenvolvimento regional, a integração de infraestrutura e a autonomia econômica dos países da região. A partir de uma abordagem qualitativa e exploratória, com ênfase na análise documental e bibliográfica, procurou-se entender como a BRI extrapola a mera execução de grandes obras, articulando também acordos comerciais, instrumentos financeiros e diplomacia estratégica que ampliam a presença da China no cenário internacional contemporâneo.

Ao longo da análise, constatou-se uma atuação ambígua da iniciativa: por um lado, a BRI tem fomentado investimentos em infraestrutura e promovido oportunidades comerciais; por outro, impõe desafios ligados à dependência econômica, assimetrias comerciais e impactos socioambientais. O Brasil, em especial, figura como parceiro estratégico dessa lógica expansiva, mesmo sem adesão formal à BRI, mobilizando projetos de grande escala que requerem atenção às metas nacionais e à sustentabilidade.

A comparação com a extinta Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) destacou convergências na busca pela integração física, mas também tensões entre a abordagem global da BRI e o caráter multilateral intrarregional da IIRSA, reforçando a necessidade de coordenação institucional e salvaguardas socioambientais.

Diante disso, abrem-se novos caminhos para pesquisas futuras, como a análise comparativa entre países aderentes e não aderentes à BRI, com base em indicadores econômicos, sociais e ambientais; o exame dos efeitos da dívida contraída junto à China sobre a capacidade fiscal dos Estados; e estudos aprofundados sobre os riscos ambientais de empreendimentos vinculados à iniciativa, incluindo casos de desmatamento e vulnerabilidade de ecossistemas.

Além desses pontos, merece atenção a ativação plena dos corredores interoceânicos — especialmente aqueles que conectam portos do Atlântico, como Paranaguá e Ilhéus, aos novos polos logísticos do Pacífico, como o Porto de Chancay, no Peru — cujos efeitos podem redefinir fluxos comerciais e reduzir custos logísticos.

Outro eixo relevante para investigação é o Eixo de Capricórnio, pela sua importância na articulação entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai e Argentina, e pelo potencial de convergência com os traçados estratégicos propostos pela BRI, sobretudo na criação de rotas alternativas e interconexões ferroviárias.

Esses desdobramentos reafirmam que a presença chinesa na América Latina não deve ser encarada como ameaça unívoca ou solução definitiva, mas como um fenômeno complexo cuja repercussão dependerá das escolhas estratégicas e institucionais dos países envolvidos. Fortalecer a governança, promover a diversificação econômica e assegurar critérios de transparência e justiça socioambiental serão passos cruciais para que a integração proposta pela BRI possa, de fato, traduzir-se em um desenvolvimento regional sustentável e inclusivo.

5 REFERÊNCIAS

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID). Secretaria do CCT IIRSA (org.). IIRSA: 10 anos depois: suas conquistas e desafios. Buenos Aires: Secretaria do CCT IIRSA, 2011. Disponível em: <https://iirsa.org/en/Document/Detail?Id=3356>. Acesso em: 12 jun. 2025.

BANCO MUNDIAL. Economía del Cinturón y la Ruta: Oportunidades e riscos. Disponível em: <https://www.bancomundial.org/es/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>. Acesso em: 27 mai. 2025.

BARROS, Pedro Silva; CARNEIRO, Helitton Christoffer. Chancay, o Brasil e a América do Sul: considerações sobre o megaporto peruano e a integração da infraestrutura regional. Boletim de Economia e Política Internacional (BEPI), n. 40, set./dez. 2024. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/17143>. Acesso em: 03 jun. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Relatório da Comissão de Fiscalização Financeira: Projetos IIRSA no Bioma Amazônico. Brasília, 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Ministério dos Transportes, Casa Civil e delegação chinesa discutem implantação do Corredor Bioceânico Brasil-Peru. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/04/ministerio-dos-transportes-casa-civil-e-delegacao-chinesa-discutem-implantacao-do-corredor-bioceanico-brasil-peru>. Acesso em: 12 maio 2025.

BROOKINGS INSTITUTION. China's Infrastructure Investments in Brazil: A Strategic Analysis. 2024.

CANAL RURAL. Participação da China no Porto de Paranaguá. Canal Rural, 2023. Disponível em: <https://www.canalrural.com.br/agricultura/participacao-china-porto-paranagua/>. Acesso em: 30 jul. 2025.

CARVALHO, D. R. P.; VELOSO FILHO, F. A. Geografia econômica: origem, perspectivas e temas relevantes. 2017.

CASTELLI, Yasmin. As bases de pensamento da política externa de Xi Jinping para a iniciativa do cinturão e rota. *Seminário Pesquisar China Contemporânea*, n. 5, 2021.

Disponível em:

<<https://econtents.bc.unicamp.br/eventos/index.php/chinabrasil/article/view/4624>>.

Acesso em: 30 jul. 2025.

CECEÑA, A. E. La guerra por el control de los recursos estratégicos. In: OSAL (Buenos Aires: CLACSO), n. 22, 2007, p. 11-32.

CECEÑA, A. E. Los desafíos de las emancipaciones en un contexto militarizado. Buenos Aires: CLACSO, 2008. (Cap. 4).

CEPAL. Financiamiento sostenible de infraestructura en América del Sur. Santiago: Naciones Unidas, 2020.

CEPAL. Logística e competitividade na exportação de commodities na América do Sul. Santiago: Naciones Unidas, 2021.

CEBRAP. Brasil e China: Os Limites da Cooperação na BRI. 2024.

CHINA BRIEFING. Belt and Road Initiative: Latest Developments in Latin America. 2024.

CHINA e América Latina em 2025: crescimento estratégico em comércio, investimento e cultura. CWHK CPA, 2025. Disponível em: <https://www.cwhkcpa.com/china-e-america-latina-em-2025-crescimento-estrategico-em-comercio-investimento-e-cultura/?lang=pt-br>. Acesso em: 29 mai. 2025.

CHINA'S BYD holds mining rights in Brazil's 'Lithium Valley', documents show. Reuters, [S. l.], 14 fev. 2025. Disponível em: <https://www.reuters.com/markets/commodities/chinas-byd-holds-mining-rights-brazils-lithium-valley-documents-show-2025-02-14/>. Acesso em: 10 jun. 2024.

COSIPLAN. Planos Estratégicos da IIRSA (2015-2022). Buenos Aires: UNASUL, 2015.

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO. Evaluación de Costos en Proyectos de Integración Vial. Caracas: CAF, 2020.

CUSTOMS CHINA. Annual Trade Report 2023. Pequim: General Administration of Customs, 2024.

EL COLOMBIANO. Colombia entra a la Ruta de la Seda de China: ¿eso qué significa? 2023. Disponível em: <https://www.elcolombiano.com/negocios/colombia-entra-a-la-ruta-de-la-seda-de-china-eso-que-significa-CP27392356>.

ELGADILLO, Daniel González. 5 princípios de coexistência pacífica: plano da China para futuro global completa 70 anos. *Diálogos do Sul*, 2 jul. 2024. Disponível em: <https://dialogosdosul.operamundi.uol.com.br/5-principios-de-coexistencia-pacifica-plano-da-china-para-futuro-global-completa-70-anos/>. Acesso em: 30 jul. 2025.

FERNÁNDEZ, P. D.; ROMERO WIMER, F. G. Relaciones China-América Central: el caso de Nicaragua y el proyecto del canal interoceánico. *Conjuntura Austral*, [S. l.], v. 9, n. 46, p. 83–99, 2018. DOI: 10.22456/2178-8839.82287. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/ConjunturaAustral/article/view/82287>. Acesso em: 29 mai. 2025.

FIORI, José Luís. História, Estratégia e Desenvolvimento. São Paulo: Boitempo, 2014.

FREITAS, C. E. Grandes Obras na Amazônia Andina: Conflitos em Territórios Indígenas. Manaus: INPA, 2019.

FUNDACIÓN ANDRÉS BELLO - CENTRO DE INVESTIGACIÓN CHINO LATINOAMERICANO. La Franja y la Ruta: Una ruta comercial y una estrategia geopolítica en América Latina y el Caribe. 2025. Disponível em: <https://fundacionandresbello.org/investigacion/que-implica-realmente-la-adhesion-de-america-latina-a-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta/>. Acesso em: 10 jun. 2025.

GAZETA DO POVO. Embarque de carne bovina eleva movimentação de contêineres no Porto de Paranaguá. *Gazeta do Povo*, 2025. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vozes/parana-sa/embarque-de-carne-bovina-eleva-movimentacao-de-conteineres-no-porto-de-paranagua/>. Acesso em: 30 jul. 2025.

GOVERNO DO PARANÁ. Confirma obras indicadas pelo Governo do Paraná que foram incluídas no novo PAC. Secretaria de Infraestrutura e Logística, 2023. Disponível em:

<<https://www.infraestrutura.pr.gov.br/Noticia/Confira-obras-indicadas-pelo-Governo-do-Parana-que-foram-incluidas-no-novo-PAC>>. Acesso em: 30 jul. 2025.

GAO, G.; LIN, Y. Cooperación China-América Latina en materia de energía limpia. *Ibero-América Studies*, [S. l.], v. 9, n. 1, p. 14–30, 2025. DOI: 10.55704/ias.v9i1.02. Disponível

em: <https://iberiamerica.org/index.php/p/article/view/110>. Acesso em: 13 jun. 2025.

GLOBAL TIMES. China-Latin America BRI cooperation set to accelerate, after Colombia's formal accession: expert. 2025. Disponível em: <https://www.globaltimes.cn/page/202505/1334800.shtml>. Acesso em: 10 jun. 2025.

GONZALEZ, A. "Greenwashing na Nova Rota da Seda: incoerências ambientais". *Revista de Economia Política*, v. 43, n. 2, p. 310-328, 2023.

GOVERNO DO BRASIL. Com investimento recorde, infraestrutura brasileira evolui em dois anos. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/04/Com-investimento-recorde-infraestrutura-brasileira-evolui-em-dois-anos-e-garante-beneficios-a-populacao-afirma-Silvio-Costa-Filho>. Acesso em: 27 mai. 2025.

GREEN FINANCE & DEVELOPMENT CENTER. BRI Investment Report 2024. Shanghai: FISF, 2024.

GREEN FINANCE & DEVELOPMENT CENTER. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024. 2025. Disponível em: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/>. Acesso em: 10 jun. 2025.

HILLMAN, J. *The Emperor's New Road: China and the Belt and Road Initiative*. New Haven: Yale University Press, 2020.

HONÓRIO, K. O significado da IIRSA no regionalismo sul-americano. 2013. 245f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – UNESP, São Paulo.

INSTITUTO IGARAPÉ. As raízes do crime ambiental na Amazônia Peruana. 2022. Disponível em: <https://igarape.org.br/as-raizes-do-crime-ambiental-na-amazonia-peruana/>. Acesso em: 10 jun. 2025.

IMF. Currency Composition of Official Foreign Exchange Reserves. Washington: IMF, 2023.

INPE. Monitoramento do Desmatamento na Amazônia Legal: 2010-2020. São José dos Campos: INPE, 2021.

INTERMODAL. Principais investimentos ferroviários em 2025. Disponível em: <https://digital.intermodal.com.br/modais/principais-investimentos-ferroviarios-em-2025/>. Acesso em: 27 mai. 2025.

JABBOUR, Elias; GABRIELE, Alberto. China: O socialismo do século XXI. São Paulo: Boitempo Editorial, 2021. 314 p.

JESUS, Bianca de Oliveira. Integração da infraestrutura de transportes na América do Sul: a atuação e os desafios da IIRSA/COSIPLAN nos Eixos de influência do MERCOSUL. 2022. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-01022023-201716/>. Acesso em: 30 jul. 2025.

JORNAL COMUNICAÇÃO UFPR. Entre mangues e navios: a destruição e os impactos ambientais causados pelo Porto de Paranaguá. Jornal Comunicação UFPR, 2023. Disponível em: <https://jornalcomunicacao.ufpr.br/entre-mangues-e-navios-a-destruicao-e-os-impactos-ambientais-causados-pelo-porto-de-paranagua/>. Acesso em: 30 jul. 2025.

JORNAL JB LITORAL. Críticas da FIEP movimentam setores ligados ao Porto de Paranaguá: entenda a polêmica. JB Litoral, 2025. Disponível em: <https://jblitoral.com.br/portos/criticas-da-fiep-movimentam-setores-ligados-ao-porto-de-paranagua-entenda-a-polemica/>. Acesso em: 30 jul. 2025.

KVINIKADZE, Alexey. Geoeconomics and National Security Strategy. Russian International Affairs Council (RIAC), 2017. Disponível em: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/geoeconomics-and-national-security-strategy/>. Acesso em: 15 nov. 2024.

LUTTWAK, Edward N. From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. The National Interest, n. 20, p. 17-23, 1990.

LOGCOMEX. Operadora portuária chinesa promete novos investimentos no Terminal de Contêineres de Paranaguá. Logcomex Insights, 2023. Disponível em: <<https://insights.logcomex.com/noticias/portos-n/operadora-portuaria-chinesa-promete-novos-investimentos-no-terminal-de-containeres-de-paranagua/>>. Acesso em: 30 jul. 2025.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS. Novo PAC projeta R\$ 69,1 bilhões para os setores de portos, aeroportos e hidrovias. Governo Federal, 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2023/08/novo-pac-projeta-r-69-1-bilhoes-para-os-setores-de-portos-aeroportos-e-hidrovias>>. Acesso em: 30 jul. 2025.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES DA CHINA. The Belt and Road Initiative Becomes New Opportunity for China-Latin America Cooperation. 2017. Disponível em: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1494844.shtml. Acesso em: 10 jun. 2025.

OBSERVATÓRIO DE REGIONALISMO. IIRSA: Governança e Impactos. São Paulo: REPRI, 2020.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Convenção nº 169 sobre Povos Indígenas e Tribais. Genebra: OIT, 2013.

OPEU. O novo alinhamento automático da Argentina com os Estados Unidos. Disponível em: <https://www.opeu.org.br/2024/06/11/o-novo-alinhamento-automatico-da-argentina-com-os-estados-unidos/>. Acesso em: 27 mai. 2025.

OSTERLOH, Maria Isabel. ¿Cómo América Latina ha sido incluida en la Iniciativa de la Franja y la Ruta? Revista Andina de Estudios Políticos, [S. l.], v. 9, n. 1, p. 5-25, 2019. DOI: 10.35004/raep.v9i1.152. Acesso em: Acesso em: 29 mai. 2025.

PORTOS E NAVIOS. TCP tem alta de 3% na movimentação de contêineres e 7% em unidades reefer. Portos e Navios, 2025. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/tcp-tem-alta-de-3-na-movimentacao-de-containeres-e-7-em-unidades-reefer>>. Acesso em: 30 jul. 2025.

RAISG (Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada). Desmatamento na Amazônia: passado, presente e futuro. 2023. Disponível em:

<https://infoamazonia.org/2023/03/21/desmatamento-na-amazonia-passado-presente-e-futuro/>. Acesso em: 10 jun. 2025.

RIBEIRO, M. A. C. Principais linhas de abordagem e estudos empíricos. *Revista Brasileira de Geografia*, 1982.

REIS, M. F. "Geopolítica da Infraestrutura: IIRSA e BRI como modelos concorrentes". *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 64, n. 1, 2021.

SAUNDERS, P. *China's Global Infrastructure*. Washington: USIP, 2022.

SHAN, Liu. Comparação entre a Rota da Seda e Uma Faixa e Uma Rota. 2018. 93 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Mestrado em Estudos Interculturais Português/Chinês: Tradução, Formação e Comunicação Empresarial, Instituto de Letras e Ciências Humanas, Universidade do Minho, Braga (Portugal), 2018. Cap. 1. Disponível

em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/56203/1/Liu%20Shan.pdf>. Acesso em: 29 abr. 2025.

SILVA, Ana Carolina Massuia. A integração infraestrutural da América do Sul: o caso do Eixo Mercosul-Chile. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024. Disponível em: https://bdta.abcd.usp.br/directbitstream/d15242ff-0539-4f88-ae59-d5dde78c6362/2024_AnaCarolinaMassuiaSilva_TGI.pdf. Acesso em: 30 jul. 2025.

SPEYSIDE GROUP. *China's Belt and Road in Latin America: Opportunity or Overreach?* 2025. Disponível em: <https://www.speyside-group.com/chinas-belt-and-road-in-latin-america-opportunity-or-overreach/>. Acesso em: 27 mai. 2025.

SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR. *Comex Vis – Comex Stat*. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis> . Acesso em: 30 jul. 2025.

SAPPER, K. *Histórico e conceito de geografia econômica*. São Paulo: Instituto de Geografia, 1970.

SAMPAIO, S. S. *Considerações em torno da geografia industrial*. *Revista Brasileira de Geografia*, 1975.

THE DIPLOMAT. Paraguay's Taiwan Dilemma and the Belt and Road. 2024. (Em inglês)

TCP – TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ. *Serviços Marítimos*. Disponível em: <https://www.tcp.com.br/servicos-maritimos/> . Acesso em: 31 jul. 2025.

UNIVERSIDAD DE NAVARRA. China aumenta su interés por Centroamérica: El Salvador, la última pieza. *Global Affairs*. [s.d.] Disponível em: <https://en.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/china-aumenta-su-interen-por-centroamerica-el-salvador-la-ultima-pieza>. Acesso em: 10 jun. 2025.

WOODROW WILSON CENTER. Mexico's Balancing Act Between the US and China. 2023.

WWF. Pantanal em Risco: impactos da Hidrovia Paraguai-Paraná. Brasília: WWF-Brasil, 2022.

ZHOU, W. "BRI's Soft Power Strategy". *The Chinese Journal of International Politics*, v. 16, n. 2, p. 193-211, 2023.