



PUC-SP

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

FILIPPE BERNUCCI DA CONCEIÇÃO
RA00297317

A Geopolítica da China e Extensão da *Belt and Road Initiative* para a América Latina

Trabalho de Conclusão de Curso

São Paulo
Março de 2024

Resumo

Ao longo das últimas décadas a China tem-se consolidado como ator hegemônico global por meio de uma trajetória histórica marcada por transformações geopolíticas e pela implementação da *Belt and Road Initiative* (BRI), também conhecida como Nova Rota da Seda, e que representa a principal iniciativa da política externa chinesa avançada por Xi Jinping. Este trabalho tem como objetivo analisar a recente extensão desta iniciativa global para a América Latina, destacando as conexões entre os fatores históricos e as estratégias geopolíticas que permitiram sua expansão global. A BRI conecta a Ásia, Europa e África por meio de infraestrutura terrestre e marítima, criando corredores econômicos estratégicos que ampliam a influência chinesa. A análise realizada ao longo deste trabalho demonstra que, no caso da América Latina, a iniciativa trouxe significativos investimentos em infraestrutura e cooperação econômica, mas também levantou preocupações sobre a reprimarização econômica, a dependência de empréstimos chineses e a fragmentação da integração regional. Ficou também evidente que, enquanto por um lado a BRI representa uma oportunidade única de modernização e desenvolvimento, por outro esta iniciativa também introduziu também desafios estruturais que podem limitar o crescimento econômico autônomo da região. Conclui-se que o sucesso dessa relação depende da adoção de estratégias regionais coesas e da capacidade dos países latino-americanos de negociar condições mais equilibradas para maximizar benefícios e mitigar riscos.

Palavras-chave: *Belt and Road Initiative*; China; América Latina; infraestrutura; integração econômica; desenvolvimento.

Abstract

China has established itself as a global hegemonic actor through a historical trajectory shaped by geopolitical transformations and the implementation of the Belt and Road Initiative (BRI), also known as the New Silk Road. This study examines the impact of the BRI on Latin America, highlighting the connections between historical factors and geopolitical strategies that facilitated its global expansion. The BRI links Asia, Europe, and Africa through land and maritime infrastructure, creating strategic economic corridors that extend China's influence. In Latin America, the initiative has brought significant investments in infrastructure and economic cooperation but also raised concerns about economic reprimarization, dependence on Chinese loans, and regional integration fragmentation. The analysis reveals that while the BRI offers a unique opportunity for modernization and development, it also introduces structural challenges that may constrain the region's autonomous economic growth. The study concludes that the success of this relationship depends on cohesive regional strategies and the ability of Latin American countries to negotiate balanced terms to maximize benefits and mitigate risks.

Keywords: Belt and Road Initiative; China; Latin America; infrastructure; economic integration; development.

Agradecimentos

Gostaria primeiramente de agradecer meus pais, pois sem eles, seria impossível chegar aonde cheguei e desenvolver esse presente trabalho, minha gratidão por eles é imensa e difícil de colocar em palavras.

Gostaria de agradecer os professores de RI PUC, que foram essenciais e contribuíram imensamente para minha formação, além de contribuírem direta e indiretamente para a produção deste trabalho, em especial, meu orientador, professor David Magalhães.

Também gostaria de agradecer meus amigos queridos que me acompanharam nessa jornada acadêmica e me auxiliaram nas vezes que achei que a conclusão do trabalho seria impossível, em especial Ana Luiza, Gustavo Terra, Bernardo Mussi, Flavia Soares, Gabriel Baes e Enzo Viciguer.

Além disso, é indispensável prestar agradecimentos aos professores e colegas de intercâmbio, que me auxiliaram tanto na escolha do meu tema, como também me acompanharam em uma jornada de amadurecimento enriquecedora que refletiu nessa produção, em especial Pedro Catta Preta e o professor João Terrenas.

Gostaria também de agradecer meus gatos, Bartolomeu e Theodoro, que me acompanharam e ficaram do meu lado por longos fins de semanas delegados à produção deste trabalho.

Por fim, gostaria de agradecer minha namorada, Estela, por me apoiar a todo momento e me fortalecer durante minha trajetória. Tenho certeza que todos sem vocês, não iria alcançar esses resultados.

ÍNDICE

Introdução:	1
Origem e desenvolvimento histórico da Rota da Seda e o seu papel nas relações exteriores da China:	3
A Nova Rota da Seda como Estratégia Global: um projeto em constante transformação:	11
Análise e Reflexão sobre a Extensão da Iniciativa Faixa e Rota para a América Latina - Efeitos e Implicações:	18
Conclusão - Os desafios e oportunidades da Nova Rota da Seda para a América Latina - entre o Protecionismo e a Integração:	24

Introdução:

Tendo em vista a pertinência da China como ator no sistema internacional e sua gradual ascensão como grande potência, o presente trabalho faz um esforço para compreender os fatores que permitiram o êxito desse processo de desenvolvimento em todo o âmbito de sua complexidade. Para tal entendimento, é evidente a necessidade de uma melhor compreensão da história da geopolítica da China ao decorrer das décadas, analisando como Mao Tsé Tung, Deng Xiaoping e Xi Jinping construíram e alteraram os parâmetros políticos chineses no que tange às questões econômicas, políticas e culturais.

A partir da compreensão das bases da geopolítica chinesa, entendendo como os processos anteriores levaram a postura e contexto geopolítico atual, cabe analisar o novo pilar sustentador da influência chinesa tanto no oriente quanto ocidente, A Nova Rota da Seda, também chamada da Iniciativa do Cinturão e Rota, ou em inglês “*Belt and Road Initiative*” (BRI), permitiu a consolidação chinesa como oponente à altura dos Estados Unidos da América no que tange sua influência como ator hegemônico. A iniciativa em questão reforçou a já estabelecida postura de assertividade da geopolítica chinesa, tendo em vista uma associação da China a Europa, Ásia e África através de uma rota comercial, financiada pelo Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) que tem a China como maior acionista apesar de ter 68 outros países como detentores de 74% das ações (AIIB, 2022)

A BRI permitiu a centralização da China no sistema internacional, com a criação de seis corredores econômicos e cinco rotas chave, com a premissa de diminuir a lacuna de investimentos e infraestrutura, permitindo um desenvolvimento logístico e modernização do interior chinês, além de oferecer um modelo de cooperação para o desenvolvimento distinto daquele que é imposto pelo consenso de Washington, tornando o projeto mais atrativo, sobretudo para os parceiros do sul global. Nesse ínterim, a presente análise acadêmica pretende analisar as relações da BRI com a América Latina. Mais especificamente, pretendemos compreender em que medida a iniciativa geopolítica chinesa afeta essa região e outros blocos econômicos geograficamente distantes e como as instituições chinesas podem desempenhar um papel relevante na dinâmica da BRI na América Latina, atrelando a capacidade mobilizadora sobre essas.

Ao que tange a metodologia utilizada, a pesquisa em questão visa utilizar da base teórica da geopolítica clássica, atrelando Mahan e Mackinder à discussão e realizar um estudo de caso analítico, entendendo melhor os níveis de influência da política externa chinesa na

América latina, dada a forte relação geoeconômica proveniente do comércio exterior e da extensão marítima da Nova Rota da Seda, buscando entender níveis de influência das diretrizes chinesas.

Sendo assim, este trabalho se divide em quatro momentos distintos para o alcance de seu objetivo: uma primeira parte entendendo como compreendeu-se a original Rota da Seda e as dimensões da Geopolítica chinesa como um todo, buscando analisar as diretrizes que essa segue e como ela influencia as tratativas internacionais, como também as do âmbito interno chinês. Uma segunda secção, que por sua vez, busca aprofundar-se nas dinâmicas instituídas pela BRI e como ela afirmou a influência chinesa sobre seus vizinhos, e posteriormente sobre o mundo todo; a terceira parte tratará, mais especificamente, de como a América Latina é afetada perante essas dinâmicas, entender em que medida a BRI é influente para essa região e quais são as consequências de sua implementação para os países membros; por fim, a quarta e última parte buscará concluir o trabalho, trazendo considerações finais e reflexões sobre os desafios e oportunidades provocados pela chegada da BRI à América Latina.

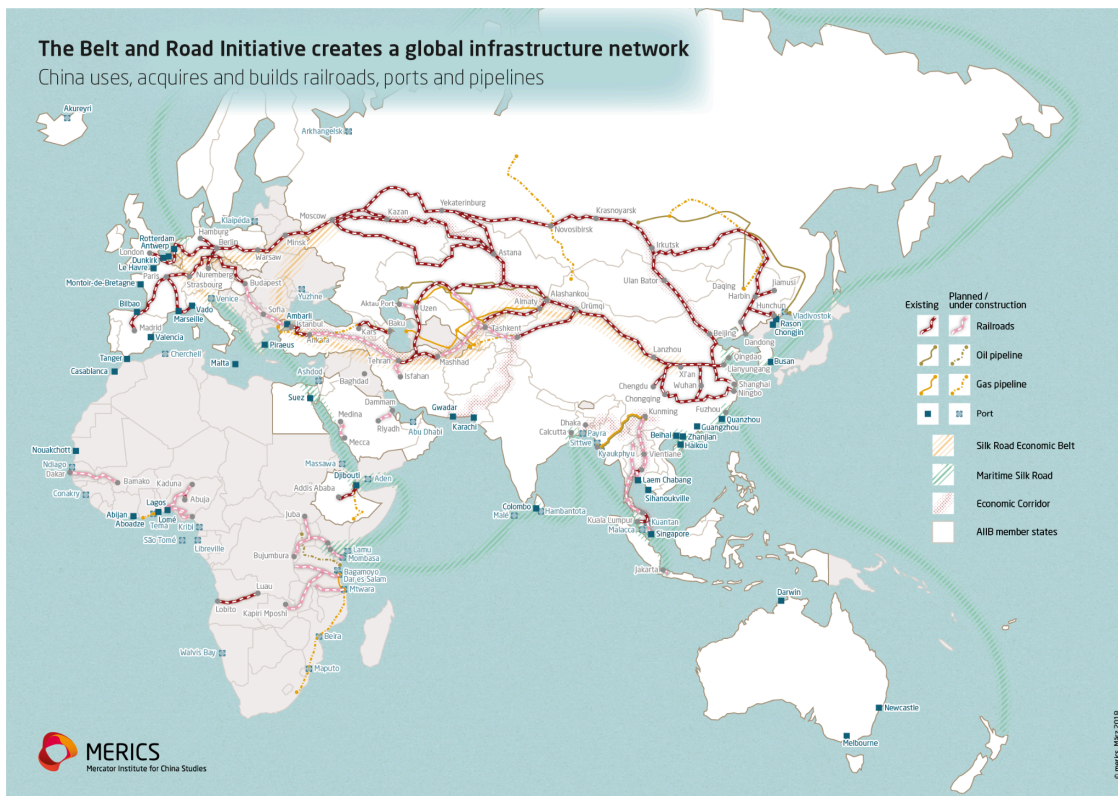
Origem e desenvolvimento histórico da Rota da Seda e o seu papel nas relações exteriores da China:

Tendo em vista o caráter multifacetado de uma análise geopolítica, antes de entender o viés histórico por trás da Rota da Seda e suas demais ramificações, faz-se necessário entender o fator geográfico e estratégico da região em que esta se localizava. A Geopolítica como campo de estudo, tem como principal objetivo compreender a relação entre as dinâmicas de poder e quais são seus significados políticos dentro do eixo geográfico, uma vez que é dada a partir da confluência entre espaço ("geo") e poder ("política"). A partir desse eixo teórico, temos a introdução das teorias globais de poder mundial, que entendem a geografia como instrumento da política, contempladas pelas contribuições de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Halford Mackinder (1861-1947) e Nicholas J. Spykman (1893 – 1943).

Visando a Rota da Seda e futuramente a BRI, cabe trazer à tona as discussões trazidas por Mahan e Mackinder, uma vez que ambos trouxeram em suas teorias a importância dos modais englobados pela iniciativa chinesa, sendo esses o modal marítimo e terrestre, respectivamente. Mahan, em 1890, teve seu destaque ao integrar a importância do poderio marítimo e naval para as grandes potências, alegando que quem conseguisse dominar o mar, dominaria o mundo. Por sua vez, Mackinder enxergava de outra maneira, estabelecendo o poder terrestre como principal artifício das grandes potências, perpetuando seu poder e influência. O autor em questão desenvolve a teoria da ilha mundial - união do bloco europeu com o bloco asiático - posteriormente caracterizada como "*Heartland*", ou seja "coração continental". Tal região era considerada um "pivô geográfico" por Mackinder, e uma vez que uma potência obtivesse controle sobre ela, se tornaria imbatível na perspectiva do autor, uma vez que obteria um território fortaleza com difícil perspectiva de ataques bem sucedidos, perpetuado pelos avanços industriais e tecnológicos das ferrovias e locomotivas, contando com a mobilização das bases materiais para dominar o mundo e sobretudo se fosse capaz de converter seu domínio continental em poder naval (MACKINDER, 1904).

A região pivô da Eurásia contemplada pelo autor é compreendida em grande parte pela Rota da Seda e pela atual BRI, partindo da premissa que o projeto revela ambições dignas de uma grande potência mundial e adotando a concepção de estrategistas versados na arte geopolítica. A presente análise, com enfoque na questão geográfica em consonância com a política, atrela a importância do bloco euro-asiático para a política externa chinesa ao longo da história, além de permitir uma maior compreensão do projeto chinês e interesse na região.

Rotas da *Belt and Road Initiative*:



Fonte: MERCATOR INSTITUTE FOR CHINESE STUDIES. **Mapping the Belt and Road Initiative: Where we stand.** [S.l.]: MERICs, 2023. Disponível em: <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>. Acesso em: 10 out. 2023.

Zona Pivot, Heartland de Mackinder:



Fonte: BRITANNICA, T. Editors of Encyclopaedia. **Heartland.** Encyclopaedia Britannica, 16 jan. 2024. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/heartland>. Acesso em: 18 nov. 2024.

Para uma melhor compreensão da BRI, é necessário compreender a iniciativa no contexto histórico, no sentido em que este novo projeto é inspirado. A original Rota da Seda como um conglomerado de rotas comerciais que se estendem do território Chinês até o Mediterrâneo, conectando o bloco oriental ao ocidental. A construção dessa rede comercial se deu de forma gradual, e ganhou forma a partir da Dinastia Han (206 a.C – 220 d.C), que utilizou rotas previamente usadas em expedições, tornando-as recorrentes. Destaca-se o importante caráter econômico e comercial, perpetuado pela vasta gama de bens englobados pela rede além da seda, como porcelanas, pedras preciosas, grãos, especiarias, além de outros bens maiores (CHAN, 2018, p. 105). Não obstante, a Rota da Seda permitiu uma notável troca cultural, embasada no intercâmbio de ideias, tecnologias e costumes, que acabaram por incorporarem-se aos povos que usufruíam dessa rede.

Por conseguinte, a Dinastia Tang (618-907 d.C) agregou o modal marítimo a rede, uma vez que tal modal mostrava-se popular entre os comerciantes indianos, persas e árabes

que assentavam-se no porto de Guangzhou, um importante *base-port* chinês até os dias atuais, com a finalidade de vender produtos de seus territórios originários, como também comprar, realizando um rudimentar processo de exportação dos produtos chineses para as demais localidades, permitindo uma vazão na capacidade de produção do país (CHAN, 2018). As rotas comerciais marítimas tinham o mesmo viés das terrestres, e se mostravam tão vitais quanto, atuando como um braço fortalecedor e, futuramente, vindo a se tornar o principal modal de transporte com viés comercial da China.

Antigas rotas comerciais da Rota da Seda:



Fonte: ROTA DA SEDA, a via comercial que transformou o mundo. Disponível em: <https://www.ige.unicamp.br/lehg/a-rota-da-seda-uma-antiga-via-de-comercio-e-intercambio-cultural/>. Acesso em: 30/09/2024.

Ao tratarmos da Rota da Seda original, é essencial colocarmos em perspectiva o período nomeado de *Pax Mongolica* (1250-1350 d.C). O período em questão tem essa nomenclatura em virtude de representar um recorte temporal que contemplou um momento de paz e de relativa estabilidade no território da Eurásia. A Conquista Mongol ganha destaque ao facilitar o desenvolvimento da cadeia de redes da Rota da Seda, conectando os modais marítimos e terrestres, impondo uma maior cobertura territorial, além de provocar um aumento na intensidade que as trocas comerciais se davam dentro desse meio (CHAN, 2018). A unificação política e administrativa das regiões permitiu que o comércio florescesse, facilitando a troca de mercadorias e ideias entre o Oriente e o Ocidente, atraindo mais comerciantes do bloco europeu, que tinham o intuito de maximizar seus lucros a partir dos

produtos asiáticos. Apesar da posterior fragmentação do Império Mongol em quatro partes por volta de 1294, a Rota da Seda continuou a ser uma via de comércio importante, embora com menos intensidade devido às divisões políticas e os novos desafios logísticos.

A partir do ano de 1400 d.C, a Rota da Seda acabou sofrendo por um declínio por conta do advento das Grandes Navegações Europeias e ascensão de outros atores de relevância comercial na região da Eurásia. A abertura de novas rotas marítimas que conectavam diretamente a Europa ao Oriente, acabaram por contribuir com a perda da relevância da China como ator internacional, uma vez que a Europa passou a investir em novas rotas marítimas regionais, que evitavam as longas e perigosas viagens terrestres, como também rotas que contemplavam novos destinos, tanto com foco comercial quanto para o foco colonial. Esses novos caminhos marítimos não apenas diversificaram o comércio internacional, mas também instituíram novos mercados, introduzindo novos produtos, diminuindo a dependência regional na Rota da Seda. Em paralelo, a China enfrentava um período de instabilidade interna, marcado por guerras civis e invasões estrangeiras, o que enfraqueceu sua capacidade de manter a infraestrutura necessária para a rota. Embora a Rota da Seda não tenha sido completamente abandonada, ela perdeu seu papel central no comércio global (CHAN, 2018, p. 106).

Após o fim do período que tinha a Rota da Seda como definidora da política externa chinesa, o próximo momento chave na Geopolítica Chinesa foi trazido por Mao Tsé Tung, que adotou novas métricas para definir sua postura internacional. Dessa forma, o supremo líder chinês propôs a teoria dos Três Mundos (KRAUSE, 2015), que buscava estabelecer uma nova divisão do mundo e do contexto internacional vigente naquele período. A partir dela, ele dividiu o mundo em três partes, o Primeiro Mundo, composto pelas potências hegemônicas já bem estabelecidas e dominantes nesse sistema; o Segundo Mundo, que englobava os países socialistas não alinhados à essas potências previamente mencionadas; e por fim, o Terceiro Mundo, que era constituído por países em desenvolvimento e que se opunham ao modelo colonial imposto previamente a eles. Com base nessa divisão tripartida do sistema internacional, a República Popular da China (RPC), passou a estreitar as relações com os países classificados como Terceiro Mundo, com o objetivo de ampliar sua rede de apoio e construir laços com países que dividiam de objetivos semelhantes naquele momento. Como resultado desse processo, o Estado chinês conseguiu maioria na votação da Organização das Nações Unidas (ONU), conseguindo consagrar seu lugar no Conselho de Segurança em 1971,

removendo Taiwan dessa posição. Este movimento foi crucial para a transformação da China em um ator relevante nas Relações Internacionais, mudando sua imagem de Estado revolucionário para uma potência emergente dentro da política internacional (HARRIS, 2014).

A trajetória adotada pela RCP muda de rota com a morte de Mao Tsé Tung. Uma vez que Deng Xiaoping sobe ao poder, ele assume uma política desenvolvimentista e de abertura das parcerias, dando início a Segunda Revolução Cultural na China, sendo a primeira imposta por Mao durante seu mandato. Deng Xiaoping foi responsável por promover uma reforma econômica que tinha como base flexibilizar o controle político estatal e realizar uma abertura parcial à economia internacional, dessa forma, possibilitando a entrada de investimentos estrangeiros no país que pudessem promover ainda mais o desenvolvimento chinês, seguindo exemplo dos Tigres Asiáticos, que conseguiram bons resultados no mesmo período. Além disso, Deng introduziu as Quatro Modernizações (HONG, 2009), um conjunto de reformas focadas em quatro áreas: agricultura, indústria, ciência e tecnologia, e defesa nacional, reformas essas que permitiram que a China se modernizasse rapidamente, atraindo capital estrangeiro e tecnologia avançada, sem abandonar o sistema político comunista. A partir dessas reformas, o líder em questão atuou na desmantela de algumas empresas estatais de menor relevância, ao trocá-las por empresas privadas na busca por incentivar o capital estrangeiro, além de ser o responsável pela criação das ZEEs (Zonas Econômicas Especiais), que permitiam um grande fluxo de exportação advindos da grande capacidade produtiva presente nessas (ZHANG, 2009), de certa forma buscando tornar a China a nova fábrica do mundo, a partir de mão de obra barata e menores custos de produção.

Por fim, a última medida de grande relevância trazida por Deng Xiaoping no que tange à gerência da política do país foi a revisão da postura chinesa em 2009. Tal revisão trouxe consigo uma nova postura de assertividade, pautada na ênfase das conquistas chinesas perante o mundo. Nesse sentido, entende-se como pilares dessa assertividade a mudança na percepção sobre o equilíbrio de poder em relação aos EUA, principalmente no quesito econômico; a expansão dos interesses nacionais ao incluir o domínio marítimo e novas rotas comerciais (SCOTT, 2017, p. 312); além do crescimento do poder militar para defender as reivindicações marítimas no Mar do Sul da China, ocorridas no mesmo período (FENG, 2014, p. 186). Dessa forma, a China perpetua uma nova postura em relação ao resto do mundo e se consagra como um ator de destaque, experimentando um rápido crescimento

econômico que transformou o país de uma nação predominantemente agrária e isolada em uma potência industrial emergente, estabelecendo as bases para o papel de liderança que desempenha hoje na economia global, ainda refém de investidores internacionais, além de focada nas exportações. Sendo assim, Xi Jinping adotou estratégias que fomentassem o consumo interno no país, ao perceber que, sendo a China o mercado do mundo, poderia acarretar a criação de um novo consumo interno significativo a partir da diminuição da dependência do mercado internacional, o que resultaria em um aumento no poder de compra nacional e em uma melhora nas condições de vida da população chinesa (ECONOMY, 2018, p. 78).

Frente à necessidade de reformas enxergadas por Xi Jinping, ele acabou revertendo algumas políticas adotadas por Deng Xiaoping, revisando a política de tolerância intelectual, a acumulação de poder pessoal e a postura previamente cautelosa na política externa e abertura econômica do país (BRESLIN, 2016, p. 102). Observou-se um aumento no controle da sociedade civil em conjunto com o crescimento do poder do Estado, através de novas estatizações de alguns setores e empresas, além da limitação da presença de estrangeiros na China, buscando frear o capitalismo ocidental por meio de seu próprio capitalismo de caráter estatal, cujo objetivo era afirmar o poder do Estado, bem como o do PCC (HONG, 2020, p. 55). O alto dirigente também entendeu como necessário trazer reformas culturais que remetiam às políticas de Mao Tsé Tung, prevenindo a penetração de valores ocidentais e desenvolvendo uma moderna força militar, além de avanços no setor de tecnologia para se opor aos EUA. Tais medidas foram forjadas com a intenção de reforçar um novo patriotismo, pautado na tentativa ocidental de bloquear a ascensão chinesa como líder global.

É neste contexto de simultânea ruptura e continuidade da política externa chinesa que a BRI foi lançada em 2013 por Xi Jinping para projetar a influência global da China. De acordo com as suas primeiras declarações, a BRI tinha como objetivo reconstruir as antigas rotas comerciais da Rota da Seda, ligando a China a dezenas de países na Ásia, Europa, África e além, por meio de uma vasta rede de infraestrutura, incluindo estradas, ferrovias, portos e zonas econômicas especiais. Tal iniciativa refletiu a ambição da China de tornar-se uma potência global, sendo vista como um meio de promover o desenvolvimento econômico e a cooperação internacional, ao mesmo tempo em que fortalece a posição geopolítica da China. A iniciativa também se destaca em virtude da conexão com o legado histórico da Rota da Seda, ressaltando a longa tradição da China como um centro de comércio e cultura (LIU,

2016). Caracteriza-se, assim, a BRI como uma manifestação estratégica chinesa para alcançar uma influência global sustentável, ao promover a interconexão econômica, criando laços diplomáticos mais profundos com países ao redor do mundo, além de assegurar, ao mesmo tempo, o acesso a recursos essenciais e mercados para seus produtos e serviços.

A Nova Rota da Seda como Estratégia Global: um projeto em constante transformação:

A partir da base apresentada anteriormente sobre a Geopolítica chinesa, além desses pontos econômicos, faz-se necessário entender as bases culturais e ideológicas que regem não só a postura geopolítica, como também se mostram vitais para uma compreensão definitiva da Nova Rota da Seda. Tendo como base a premissa de disputa e consolidação de uma hegemonia como sendo a principal regente do sistema internacional, cabe identificar a China como o principal ator opoitor aos EUA nesse sentido, uma vez que essa se mostra mais influente tanto economicamente quanto politicamente, sendo principal parceira dos países em desenvolvimento e formando diferentes coligações tanto nas Américas, quanto na Europa, a partir do reforço das relações com o Terceiro Mundo.

Ao analisar o cenário chinês na geopolítica, percebe-se a predominância de algumas propriedades específicas dentro da análise. A Geopolítica chinesa é regida por uma mistura estratégica dos elementos socialistas e confucionistas, com a adição complementar de outras teorias da geopolítica clássica. À priori, ressalta-se os fatores históricos presentes na criação do Estado Chinês e de seus valores intrínsecos a sua política interna e externa.

A partir da lógica confucionista, a China identifica uma dinâmica de *Hua-Yi* entre Ocidente e Oriente. Uma vez que *Hua* na cultura chinesa é considerada como o pólo detentor da moralidade e dos bons valores, e *Yi* como o detentor da barbárie, a política chinesa enxerga a China como *Hua* e o Ocidente como *Yi*. Ainda na lógica confucionista, a potência em questão rege sua política externa por meio dos “Cinco Princípios para a Coexistência Pacífica”, também derivados do confucionismo, propagando a igualdade, benefício mútuo, respeito pela soberania e integridade territorial — um fator importante na relação da China com seus aliados (AN; SHARP; SHAW, 2020). Dessa forma, o socialismo chinês passou a tomar forma, distinguindo-se do socialismo marxista ao adotar novas dinâmicas de ordem, moralidade e harmonia, derivadas de Confúcio.

Outra propriedade importante da geopolítica chinesa é de caráter econômico e também geográfico, já contemplados anteriormente. Ao se relacionar diretamente com a teoria de Mackinder sobre controle da Eurásia, a Belt and Road Initiative (BRI) é vista como uma medida de consolidação e reafirmação sobre a zona de influência continental (BARACUHY, 2021). Anunciada em 2013 pelo presidente chinês, Xi Jinping, a implementação da BRI se deu a partir de uma promessa e alusão à reconstrução da antiga Rota da Seda, que remete a grande parte da população chinesa, principalmente a urbana, “...a

elementos como prosperidade, integração, intercâmbio cultural e amizade entre esses povos” (LOPES FILHO, 2022, p. 15).

A BRI caracteriza-se pela criação de corredores econômicos na Eurásia para a expansão da troca comercial da China com a Europa, demais países da Ásia e Norte da África (KAPLAN, 2018). Essa iniciativa foi vista de formas distintas pela comunidade internacional, mas acabou por conectar e prometer o desenvolvimento de infraestruturas físicas e digitais, podendo também ampliar o desenvolvimento chinês para as zonas interioranas e de menor destaque econômico. Nesse contexto, é possível destacar uma mudança no posicionamento chinês de uma postura de passividade para assertividade dentro do sistema internacional. Além disso, a BRI, para além de uma vertente geoeconômica tem também um caráter cultural, no sentido em que pretende apresentar ao resto do mundo uma nova forma de enxergar a China, distanciando-se dos valores da União Soviética e do Ocidente (CALLAHAN, 2013, p. 67).

A BRI é constituída através de um conjunto de corredores que sintetizam a articulação das rotas da *Belt and Road Initiative*, um dos mais importantes é o corredor Bangladesh-China-Índia-Myanmar, cuja proposta principal era conectar os grandes mercados da China e da Índia e reforçar os laços regionais; posteriormente, agregando demais países ao conglomerado. O corredor China-Ásia Central e Ocidental busca conectar o território chinês com a Arábia, abrangendo uma gama diversificada de países participantes. Já o corredor China-Indochina prioriza uma importante região, tanto terrestre quanto marítima para a China, promovendo uma aproximação com os membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN). O corredor China-Mongólia-Rússia propõe o alinhamento da BRI com os interesses da União Econômica Eurasiática (UEE) e do Steppe Road Plan da Mongólia. A Nova Ponte Continental da Eurásia tem uma proposta global de conectar os oceanos Pacífico e Atlântico. Por fim, o corredor China-Paquistão é prioritário para a BRI, pois envolve negociações de longo prazo entre os dois países, fortalecendo suas trocas em diversos setores e desenvolvendo conexões com o Sul da Ásia de modo geral (CHINA, 2020). Segundo dados da *Foreign Affairs*, a construção desses corredores e todo o investimento que a China injetou em regiões estratégicas em nome da BRI já movimentaram cerca de US\$ 1 trilhão em mais de 100 países ao redor do mundo (BENNON; FUKUYAMA, 2023, p. 67).

Partindo de uma análise sobre as motivações por trás do projeto chinês, é possível observar diferentes dimensões. Dentro dos fatores econômicos que englobam as motivações, um dos mais notáveis e críticos para o país é a questão do desenvolvimento desigual (ZHANG, 2021, p. 35). Dada a vasta extensão territorial que a China possui, a constância do direcionamento de recursos e políticas acaba sendo um problema para o governo. Por um lado, há zonas portuárias localizadas na parte oriental do país que possuem elevado grau de desenvolvimento e investimento, tanto nacional quanto estrangeiro, enquanto isso, há áreas da China Ocidental que foram abandonadas pelo governo. Tais locais são caracterizados por zonas rurais tradicionais, que se mantêm a partir da subsistência resultante do plantio local, e mesmo com incentivos estatais que buscam motivar um processo migratório em direção à porção ocidental, muitos locais ainda preferem manter o estilo de vida passado entre as gerações.

Essas mesmas regiões foram as mais afetadas durante o plano de governo de Mao Tsé Tung, tendo suas colheitas confiscadas e sendo as principais vítimas do período da Grande Fome, ocorrido entre 1959 e 1961. Esse evento está diretamente ligado ao fracasso do "Grande Salto Adiante", uma campanha socioeconômica lançada por Mao em 1958 (DIKÖTTER, 2010, p. 94), em abranger essas regiões. A Nova Rota da Seda estabelece relação com essa problemática nacional ao incluir tais regiões em seus corredores econômicos, buscando solucionar e desenvolver esses locais ao longo do processo, trazendo uma relativa autonomia e industrialização, além da já existente nos grandes centros e zonas portuárias (BRAUTIGAM, 2009).

Levando em consideração a característica geopolítica da China vinculada à sua capacidade de produção, muitas vezes veiculada como a "Fábrica do mundo", a BRI se coloca como uma ferramenta de escoamento da produção do país. Essa capacidade produtiva reflete diretamente na construção de infraestruturas, como ferrovias, rodovias, portos e terminais que compõem a rede comercial (ZHAO, 2020, p. 45). Por fim, ainda no eixo da economia, vale destacar a motivação advinda da exploração de recursos tanto na China oriental quanto em territórios estrangeiros, facilitando a extração de petróleo, gás e minérios em regiões previamente inacessíveis.

Outros campos de interesse ressoam através da BRI, como os da segurança e estratégia, caracterizando-a também como uma política que conseguiu abrir as províncias ocidentais locais e lidar com os movimentos separatistas. Nesse contexto, a perspectiva de

segurança é dada pela questão de Xinjiang, uma região politicamente instável. O governo pretende exercer controle sobre ela através da iniciativa (STARR, 2004, p. 84). Devido à questão separatista e às tensões étnicas existentes em Xinjiang, o caráter de segurança se dá pela tentativa de assegurar a estabilidade social, integrando a região à economia nacional através do desenvolvimento econômico. Dessa forma, a BRI almeja minimizar o descontentamento social, melhorando as condições de vida da população local por meio do desenvolvimento. Além disso, Xinjiang desempenha um papel crucial na conexão entre a China e outros países da Ásia Central, Oriente Médio e Europa, perpetuando a influência geopolítica da China em seus vizinhos (TILL, 2012, p. 67).

Complementando o ponto estratégico, destaca-se a forte presença de investimentos externos no projeto. Levando em conta que a BRI é pautada no benefício mútuo entre os atores envolvidos, ela conta com o financiamento do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB), além de investimentos indiretos por meio de coligações e do favorecimento da balança comercial chinesa. Esses fatores colaboram para a expansão do domínio e influência geopolítica da China no sistema internacional, atrelando-se às doutrinas confucionista e da "região pivô" de Mackinder. A partir da presente análise, entende-se a BRI como uma tentativa chinesa de inserir-se de uma nova maneira no sistema internacional, consolidando-se de vez como um ator com relevância definitiva, estabelecendo uma nova ordem institucional global alternativa em relação ao equilíbrio de poder previamente estabelecido pós Segunda Guerra Mundial pelos países hegemônicos. Através da coordenação política, pautada em diálogos multilaterais visando o alinhamento de interesses, fortalecendo laços diplomáticos e promovendo estabilidade regional; da conectividade de infraestruturas que visam melhorar a conectividade logística e facilitar o comércio, integrando regiões remotas através desses corredores econômicos; estabelecimento de um livre comércio, reduzindo barreiras comerciais e incentivando a circulação de mercadorias; apoio financeiro do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) e o Banco de Desenvolvimento da China, que viabilizam o projeto; além do intercâmbio internacional, que permite uma maior cooperação, estreitando laços culturais.

Nesse contexto, a Nova Rota da Seda pode ser caracterizada através do conceito de "Spatial Fix", ou correção espacial, numa tradução livre. Tal conceito foi elaborado por David Harvey para descrever a maneira que capitalismo supera suas crises de superacumulação ao deslocar o excesso de capital para novos espaços geográficos, ou seja,

criando novas fronteiras para expansão econômica: “first deployed the term “spatial fix” to describe capitalism’s insatiable drive to resolve its inner crisis tendencies by geographical expansion and geographical restructuring” (HARVEY, 2001, p. 24). Esse processo de "conserto" ocorre quando o capital encontra novas oportunidades de investimento em infraestruturas, indústrias e mercados, deslocando assim o capital excedente para áreas onde há menos competição, reduzindo as tensões e crises que ocorrem nas áreas capitalistas mais desenvolvidas (HARVEY, 2001). A BRI é contemplada por tal conceito, uma vez que através deste projeto geo-econômico, a China busca resolver questões internas relacionadas ao excesso da capacidade produtiva nacional, utilizando sua vasta reserva de capital e conhecimento em infraestrutura para expandir suas atividades econômicas e diplomáticas para regiões da Ásia Central, Europa, África e Oriente Médio.

Posto os principais fatores regentes e definidores da Nova Rota da Seda, para avanço na análise, faz-se necessário realizar um balanço geral sobre a política chinesa e como ela suas consequências se estendem tanto no eixo doméstico, principalmente no eixo internacional. Sendo assim, entende-se como fatores positivos frutos da iniciativa chinesa a diminuição da lacuna que existia na parte de investimentos e infraestrutura na Eurásia, frente ao vasto território existente e a falta de uma alocação de recursos que integrasse essa região.

Outro ponto chave é a contribuição advinda da Nova Rota da Seda para as economias em desenvolvimento, uma vez que, através da rede comercial e da concessão de crédito, diversos atores puderam fomentar seu próprio desenvolvimento pelo uso do sistema logístico perpetuado pela BRI. Apesar dos aspectos positivos, diversas controvérsias permeiam a Nova Rota da Seda, sendo caracterizada também como uma ferramenta política e hegemônica, que é utilizada para perpetuar a vontade do governo chinês. Uma das problemáticas nascidas a partir desse pretexto é a dinâmica da diplomacia de “armadilha de dívida”.

A “armadilha de débito” ou “armadilha de dívida” é uma política pautada na utilização de empréstimos predatórios como ferramenta geopolítica, oferecendo financiamentos a países em desenvolvimento, mas a partir de termos insustentáveis a longo prazo (BRAUTIGAM, 2020, p. 5). Críticos entendem tal prática como uma forma da China garantir sua influência estratégica ao controlar ativos e pontos críticos de infraestrutura, externos ao território chinês, uma vez que os países devedores se encontram impossibilitados de honrar seus compromissos financeiros (HILLMAN, 2020 p. 68). Tal dinâmica é instaurada a partir do oferecimento de grandes quantias de empréstimos para projetos de infraestrutura

em países cuja a possibilidade de arcar com o pagamento é questionável. Países como Sri Lanka, Bangladesh, Djibouti, Malásia, Maldivas, Mianmar e Paquistão foram identificados como vulneráveis a essa prática (HURRELL, 2018). Por exemplo, no caso do Sri Lanka, o governo aceitou um empréstimo chinês para financiar o porto de Hambantota, mas foi incapaz de pagar as dívidas, resultando na concessão do porto a uma empresa chinesa por 99 anos (HILLMAN, 2020, p. 14). Outro caso relevante para exemplificar a armadilha de débito é o caso paquistanês. O país em questão tem recebido bilhões de dólares em investimentos e empréstimos chineses como parte do corredor econômico China-Paquistão (CPEC). Apesar das mudanças promovidas por esses recursos, como a criação de portos, rodovias e infraestruturas no geral, os críticos apontam que a dívida crescente pode acabar por limitar a capacidade do Paquistão de se colocar internacionalmente, influenciando a tomada de decisões econômicas e políticas de forma independente (JONES; ZENG, 2019, p. 1422).

Por outro lado, outros autores entendem a problematização de tal braço da BRI como uma questão simplificada demais ao ponto de ser entendida como uma armadilha. A pesquisadora Deborah Brautigam (2020) é uma dos autores que alega a falta de evidências na condenação da prática como abusiva. Em sua pesquisa, Brautigam argumenta que, na maioria dos casos, os países que recebem empréstimos da China não foram forçados a ceder ativos, mas sim buscaram financiamento chinês devido à falta de alternativas oferecidas por instituições financeiras ocidentais. Além disso, a RPC tem preferido optar por renegociar a dívida dos países devedores ou reestruturar os termos de negociação no lugar de confiscar bens estratégicos, transcrevendo-se em uma política de benefício mútuo no lugar de uma prática predatória. Segundo essa perspectiva, a narrativa da "armadilha" simplifica demais as complexidades das dinâmicas de poder envolvidas, em virtude da ambiguidade existente na questão dada pela vasta gama de casos de cessão de crédito que variam entre si no que tange os termos utilizados, tendo assim casos que a China se coloca como principal beneficiário do acordo, ou acordos que estabelecem benefício mútuo ou até maior ao país que recebe o crédito. (BRAUTIGAM, 2020)

Embora a narrativa da "armadilha de débito" seja amplamente debatida, a realidade é que a Iniciativa do Cinturão e Rota apresenta tanto riscos quanto oportunidades para os países participantes. Ademais, tais dinâmicas são intrínsecas à concessão de crédito e se reproduzem constantemente no ocidente sem serem colocadas em pauta. Por um lado, há uma preocupação legítima de que muitos países possam se tornar excessivamente dependentes e

vinculados à China, prejudicando sua soberania econômica e política. Por outro lado, a BRI oferece a esses países uma chance de modernizar suas infraestruturas e impulsionar suas economias de forma que seria impossível sem esse apoio financeiro, visto que nenhum país ocidental com reserva de crédito se interessa por tais investimentos (JONES; ZENG, 2019, p. 1428).

Análise e Reflexão sobre a Extensão da Iniciativa Faixa e Rota para a América Latina - Efeitos e Implicações:

A Iniciativa do Cinturão e Rota se estendeu pela região da Eurásia, fazendo com que a China expandisse seus domínios e rotas comerciais para além de seu território, promovendo uma diversificação de produtos, benefícios econômicos multilaterais, desenvolvimento em infraestrutura na região, consolidando o desenvolvimento das regiões interioranas além de tornar o país uma potência, antes regional, agora mundial. Sendo assim, tem-se que o território de enfoque da iniciativa seria a região asiática, tanto oriental quanto ocidental, África e Europa. Porém, tendo em vista o notável crescimento e escalonamento da BRI, naturalmente, ocorreu-se um processo de expansão da política para novos territórios, um deles, sendo o território latino americano.

Desde o início dos anos 2000, a China buscou estabelecer laços comerciais estreitos com a América Latina, no intuito de assegurar recursos naturais e garantir o crescente crescimento econômico e industrial que, aos poucos, tomava forma no país. Dessa forma, países como Brasil e Argentina passaram a ser parceiros estratégicos que viabilizaram o processo, através do fornecimento de commodities como soja, petróleo e cobre. Tal aumento nas trocas comerciais tinha uma natureza mutualista para as economias latino americanas, uma vez que não só a China era beneficiada. Por conseguinte, tais países encontraram um novo mercado consumidor, especialmente para produtos de baixo valor agregados que para se tornarem rentáveis, necessitam de uma comercialização em larga escala. Montoya, Lemus Delgado e Kaltenecker (2019) observam que a relação de complementaridade econômica estabelecida nesse período foi essencial na consolidação da presença chinesa na região e na construção de confiança, necessária para futuras colaborações em larga escala, como aquelas promovidas pela BRI (MONTROYA; LEMUS DELGADO; KALTECKNER, 2019).

Contudo, apenas após a crise financeira global de 2008, que as relações sino-latino-americanas se intensificaram, à medida que os países da região buscaram diversificar suas parcerias econômicas e reduzir sua dependência com os Estados Unidos, que redirecionaram sua atenção para os conflitos no Oriente Médio naquele momento. Portanto, Almeida (2022) argumenta que a crise global consolidou a China como um parceiro econômico alternativo, fornecendo o contexto para que a América Latina começasse a enxergar a China a partir de novas lentes, deixando de enxergar o país como apenas um mercado estrangeiro, mas sim como uma nova fonte de investimento em infraestrutura. Por

sua vez, Dussel Peters (2019) complementa tal raciocínio trazendo à luz o interesse chinês na América Latina, impulsionado pela necessidade de recursos estratégicos, mas também pela oportunidade de expandir sua influência em um território historicamente em órbita pelos Estados Unidos (ALMEIDA, 2022; DUSSEL PETERS, 2019).

A partir da oficialização da BRI em 2013, a China iniciou um plano de alcance global para promover a infraestrutura, conectividade e atividades comerciais para além do continente asiático. Ainda assim, só em 2017 que o atual presidente Xi Jinping classificou a América Latina como uma “extensão natural da Rota Marítima da Seda do século XXI”, formalizando assim um convite para que países da região aderissem a BRI em 2018, durante o Fórum China-CELAC, realizado em Santiago, Chile (SERRANO-MORENO et al., 2020, p. 59; CELAC, 2018). A partir do aceno chinês, marcou-se uma nova fase de engajamento da China com a América Latina, visto que o relacionamento exclusivamente econômico previamente existente transformou-se em uma parceria mais estruturada, que visava uma maior longevidade e compromisso, consolidando o papel da China como um parceiro para infraestrutura e desenvolvimento. (MONTROYA; LEMUS DELGADO; KALTECKNER, 2019). A expansão da BRI para a América Latina representou também uma mudança significativa no caráter estratégico, com a China adotando uma nova abordagem diplomática baseada em investimentos diretos em infraestrutura, consolidando-se também como um ato de influência na região (DUSSEL PETERS, 2019). A inclusão da América Latina na BRI, é vista, portanto, como um passo além da cooperação econômica: “é uma tentativa de solidificar a presença chinesa em uma área de grande importância geopolítica, desafiando a posição tradicional dos Estados Unidos como principal parceiro externo da região” (MONTROYA; LEMUS DELGADO; KALTENECKER, 2019).

Para fundamentar sua fixação no território latino-americano, a China usa de alguns instrumentos financeiros, como o Banco de Desenvolvimento da China (CDB) e o Banco de Exportação e Importação da China (Exim Bank), que juntos investiram mais de US\$ 140 bilhões em projetos de infraestrutura, focando nos setores de energia, transporte e telecomunicações (ALMEIDA, 2022). Tais instituições, além de atuar no financiamento dos projetos de estrutura e desenvolvimento, também delegam à China o controle direto sobre os termos de negociação dos empréstimos cedidos, que os permitem moldar os investimentos de acordo com seus interesses estratégicos e consolidar sua influência política na região (DUSSEL PETERS, 2019). Esse controle sobre os financiamentos reproduz a dinâmica já

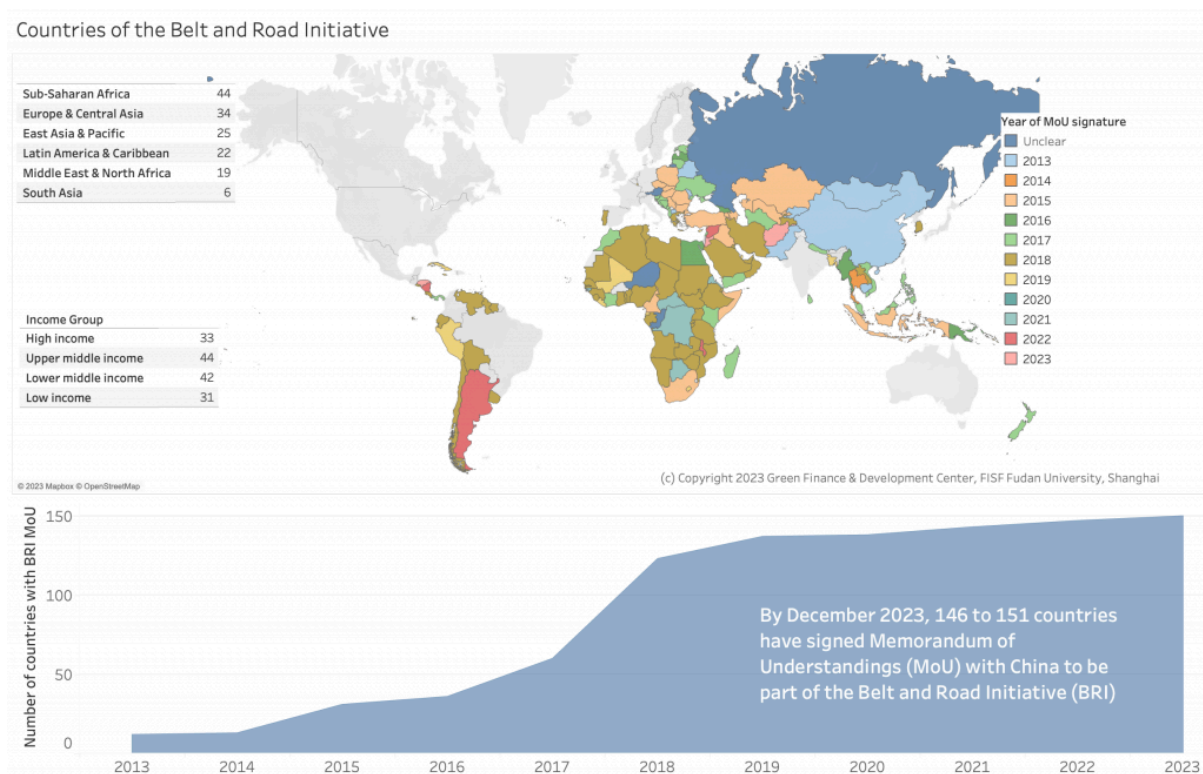
apresentada de vulnerabilidade dos países devedores, como o caso paquistanês, uma vez que foi criada uma dependência econômica frente esses empréstimos chineses, dado o caráter muitas vezes opaco desses contratos (BENNON; FUKUYAMA, 2023).

Além desses, o ator também faz uso do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB) e o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) como uma forma de diversificar as fontes de financiamento da região, oferecendo uma alternativa ao domínio das instituições financeiras ocidentais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (ALMEIDA, 2022). Para países como Bolívia e Paraguai, a presença desses bancos chineses representa uma oportunidade de escapar da dependência tradicional do Ocidente; contudo, tais instituições instauram dinâmicas de controle e dependência semelhante às instauradas por instituições ocidentais, fazendo com que países latino-americanos que buscam novas alternativas de desenvolvimento se encontrem presos em processos semelhantes aos previamente apresentados.

A adesão dos países latino-americanos à Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI) reflete uma combinação de oportunidades econômicas e desafios políticos, variando de forma drástica e única entre os países da região em virtude de fatores como alinhamento político, necessidade de infraestrutura e influência externa, especialmente da relação que os atores em questão têm com os Estados Unidos. Outro ponto de convergência com a BRI são os diferentes governos latino-americanos vigentes, uma vez que a postura do atual líder de aproximação ou distanciamento está intrinsecamente vinculada ao alinhamento ou não com a iniciativa chinesa. Por exemplo, ao ser eleito, Javier Milei, acabou aproximando-se mais ideologicamente aos EUA, além de estabelecer uma quebra da aproximação diplomática com a China, sendo assim, perpetuando um afastamento argentino frente à BRI.

A assinatura de Memorandos de Entendimento (MOUs) tem sido o principal mecanismo para formalizar a participação de cada país na iniciativa, criando uma estrutura de cooperação econômica sem impor obrigações legais rígidas. No entanto, como destacam Montoya, Lemus Delgado e Kaltenecker (2019), as reações à BRI são diversas. A adesão formal à BRI começou com o Panamá, o primeiro país latino-americano a se unir à iniciativa, logo após romper relações diplomáticas com Taiwan. Segundo Almeida (2022), esse movimento foi estratégico para o governo panamenho, que buscava atrair investimentos chineses em infraestrutura portuária e logística, utilizando a posição geográfica do país como um ponto de conexão global.

Mapa de Adesão à BRI:



Fonte: GREEN FINANCE & DEVELOPMENT CENTER. **Countries of the Belt and Road Initiative (BRI).** Green Finance & Development Center. Disponível em: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 18 nov. 2024.

Por outro lado, Brasil e México, já são há décadas importantes exportadores de soja e petróleo para a China, o que torna a BRI uma extensão natural de uma relação econômica pré-existente entre as duas maiores economias da região, ainda sim, tais atores adotam abordagens distintas. Enquanto o Brasil vê na BRI uma oportunidade de melhorar sua infraestrutura sem comprometer sua autonomia política, o México, devido à sua proximidade geográfica e dependência econômica dos EUA, adota uma postura mais cautelosa em relação à iniciativa (MONTROYA; LEMUS DELGADO; KALTENECKER, 2019). O Brasil, embora não tenha assinado formalmente o MOU da BRI, é um dos países que mais recebem investimentos chineses em setores de infraestrutura e energia. Projetos como o desenvolvimento do setor de transmissão elétrica, liderado pela State Grid Corporation of China, são fundamentais para a modernização da infraestrutura brasileira. Para Almeida (2022), essa abordagem pragmática do Brasil visa equilibrar os benefícios econômicos da BRI com a preservação da independência diplomática, evitando comprometer a relação estratégica com os Estados Unidos. Dussel Peters (2019) observa que a ausência de uma

adesão formal permite ao Brasil evitar tensões políticas e manter uma posição flexível, que lhe permite negociar com ambas as potências, China e EUA, maximizando suas opções de investimento (DUSSEL PETERS, 2019; ALMEIDA, 2022).

O México, em contraste, enfrenta desafios significativos ao considerar a adesão à BRI. Sua proximidade com os EUA e a profunda interdependência econômica entre os dois países tornaram a adesão formal uma questão politicamente sensível. No entanto, como destaca o Latin American Focus Group (2023), o México também reconhece o potencial da BRI para expandir sua infraestrutura e diversificar suas parcerias comerciais. Projetos propostos na área de transporte e logística, como o desenvolvimento de ferrovias e portos, poderiam beneficiar significativamente o México, mas o país ainda hesita em comprometer-se formalmente, mantendo uma postura de “não alinhamento formal” com a BRI (ALMEIDA, 2022; LATIN AMERICAN FOCUS GROUP, 2023). Tal postura pode ser relacionada com o atrelamento direto do México com a política norte-americana, muitas vezes considerado como o “quintal dos EUA” na literatura.

A Bolívia, por sua vez, um dos primeiros países a aderir formalmente à BRI, vê na iniciativa uma oportunidade crucial para fortalecer sua infraestrutura interna, particularmente no setor de transporte e energia. A adesão à BRI oferece ao país um meio de atrair investimentos para estradas, ferrovias e redes elétricas, elementos fundamentais para seu desenvolvimento econômico. O governo boliviano espera que essa cooperação com a China auxilie na expansão do acesso a mercados internacionais e na modernização de setores estratégicos da economia, rompendo com a dependência dos financiamentos ocidentais tradicionais (ALMEIDA, 2022).

De forma semelhante, o Paraguai, embora sem aderir oficialmente à BRI devido a laços diplomáticos com Taiwan, também busca intensificar sua cooperação com a China. Essa postura reflete a estratégia não só do Paraguai, mas de diversos países menores na região, que enxergam na BRI uma via para superar limitações econômicas e explorar novas oportunidades comerciais. Ao mesmo tempo, a BRI é vista como uma alavanca para expandir a infraestrutura local sem depender exclusivamente dos Estados Unidos ou de instituições financeiras ocidentais (ALMEIDA, 2022; LATIN AMERICAN FOCUS GROUP, 2023).

Um momento chave na expansão da BRI na América Latina foi um a partir da intensificação da reprimarização das economias da região. A influência chinesa através da

troca internacional de produtos, com a China exportando produtos de maior valor agregado a baixos custos, enquanto os países latino-americanos focam seus esforços em produzir produtos de baixo valor agregado em larga escala, commodities como minério de ferro; soja; grãos, perpetuando um cenário de falta de desenvolvimento da indústria nacional desses países através de uma competição desequilibrada com os produtos chineses. Tal dinâmica é responsável por acentuar o déficit comercial e limitar a diversificação econômica, tornando os países dependentes da demanda chinesa por matérias-primas e enfraquecendo a capacidade de produção nacional (RUBIO; MAYA, 2020). Não obstante, ainda vale constatar o aumento substancial nos níveis de endividamento de alguns países latinos frente à BRI. A Venezuela, por exemplo, tem utilizado extensivamente empréstimos chineses para financiar projetos de infraestrutura, mas tal dependência acabou por gerar um crescimento significativo nos níveis de dívida externa do país. Dessa forma, cria-se um conflito entre a necessidade e a dependência, pois enquanto o investimento é essencial ao país, simultaneamente criam-se novos ciclos de dependência econômica, comprometendo a estabilidade financeira desses países ao longo prazo (DUSSEL PETERS, 2019).

Conclusão - Os desafios e oportunidades da Nova Rota da Seda para a América Latina - entre o Protecionismo e a Integração:

Diante da análise apresentada, entende-se que o estudo da *Belt and Road Initiative* (BRI) revela-se como crucial na compreensão do posicionamento geopolítico da China no século XXI, das diretrizes que regem sua política externa e seu impacto na América Latina. A análise buscou evidenciar como a China, ancorada em sua tradição histórica e nas teorias geopolíticas clássicas de autores como Mackinder e Mahan, conseguiu transformar a iniciativa em um instrumento de consolidação de sua influência global. Ao unir os modais terrestre e marítimo, a BRI exemplifica a continuidade de valores estruturantes da Rota da Seda original, agora adaptados para atender às dinâmicas contemporâneas do sistema internacional. A América Latina se projeta como um resultado de um novo “*Spatial Fix*”, emergindo no contexto apresentado como uma “região pivô” indireta, descrita como uma extensão natural da Rota Marítima da Seda do século XXI, destacando-se pelo fornecimento de commodities e por suas necessidades significativas de investimentos em infraestrutura. Além disso, nota-se uma perseverança ideológica responsável por reger a política externa chinesa a partir do reforço da dinâmica confucionista *Hua-Yi* que coloca a China como portadora da moralidade e do progresso. Tal dinâmica é adotada por todos os países, sendo o centro de sua própria política, ele mesmo, mas no caso chinês é usado para reforçar sua doutrina de assertividade, reafirmando sua prioridade estratégica no cenário global. A inclusão do modal marítimo como principal eixo comercial demonstra uma continuidade histórica das políticas chinesas, ligando a “*Heartland*” de Mackinder a novos territórios, ao mesmo tempo em que reforça o uso de ferramentas contemporâneas, como bancos de desenvolvimento (AIIB e NDB), para moldar e consolidar-se através de instituições que reforçam sua influência e permitem o financiamento de projetos de infraestrutura (HARVEY, 2001; MACKINDER, 1904)

No entanto, a adesão da América Latina à BRI revela uma dualidade de oportunidades e desafios. Por um lado, países como Bolívia e Argentina se beneficiaram de projetos de infraestrutura que prometem integrar as economias regionais aos fluxos globais, promovendo desenvolvimento e modernização. Por outro, a fragmentação regional nas reações à iniciativa, como apontado por Almeida (2022), compromete a capacidade da América Latina de negociar coletivamente, enfraquecendo instituições regionais como a CELAC. A competição entre países por investimentos chineses é um reflexo dessa falta de coesão, perpetuando

ciclos de dependência econômica e reduzindo o papel das organizações regionais na promoção da integração. Outro ponto central é o impacto da reprimarização econômica, que consolida o papel da América Latina como fornecedora de matérias-primas de baixo valor agregado, enquanto a China domina a produção de bens industrializados. Essa dinâmica limita o desenvolvimento industrial autônomo e agrava o déficit comercial, aumentando a vulnerabilidade econômica da região. Além disso, o risco da “armadilha da dívida” — embora contestado por autores como Brautigam (2020) e ainda que, em certa medida, reproduzindo dinâmicas semelhantes aos financiamentos americanos — permanece um elemento central nas discussões sobre a sustentabilidade das relações sino-latino-americanas com casos emblemáticos como o do porto de Hambantota no Sri Lanka sendo utilizados como alerta (ALMEIDA, 2022; BRAUTIGAM, 2020).

Por outro lado, a BRI também trouxe oportunidades inéditas. A diversificação das fontes de financiamento, particularmente com a entrada do AIIB, oferece uma alternativa às instituições financeiras ocidentais, como o Banco Mundial e o FMI, permitindo que países da região escapem, ao menos parcialmente, da dependência tradicional. Não obstante, as instituições financeiras chinesas atreladas a BRI permitem o incentivo de projetos de infraestrutura que não são de interesse dos atores hegemônicos ocidentais, ou seja, não teriam o financiamento desses projetos aprovados por instituições dessa natureza. Apesar disso, conforme destacado por Almeida (2022), essa dependência crescente de bancos chineses enfraquece a capacidade da América Latina de agir como bloco coeso, prejudicando a construção de uma estratégia regional sólida. A ausência de uma estratégia regional unificada para lidar com a BRI é particularmente problemática, uma vez que a falta de coesão enfraquece o poder de barganha coletivo dos países latino-americanos, criando um cenário em que a competição por investimentos chineses se sobrepõe à cooperação regional (ALMEIDA, 2022).

A inclusão da América Latina como parte da BRI reforça a importância estratégica da região, tanto para a China quanto para o sistema internacional. A presença de investimentos chineses em infraestrutura, energia e logística é uma tentativa de moldar uma nova ordem econômica global, desafiando o domínio histórico dos Estados Unidos na região. No entanto, é clara a necessidade dos países latino-americanos em adotar uma abordagem mais estratégica e coordenada para maximizar os benefícios dessa iniciativa, minimizando os riscos associados à dependência excessiva e à fragmentação regional. A análise da BRI

demonstra que sua implementação na América Latina é tão complexa quanto os interesses que a fundamentam. Embora represente uma oportunidade de modernização e desenvolvimento, seu impacto a longo prazo dependerá da capacidade dos países da região de negociar de forma equilibrada e de fortalecer suas instituições regionais. O fortalecimento da CELAC e de outros mecanismos de cooperação pode ser uma ferramenta essencial para assegurar que os investimentos da BRI atendam às necessidades regionais de forma sustentável e equitativa.

Por fim, a *Belt and Road Initiative* destaca-se como um projeto ambicioso que redefine as dinâmicas de poder global e desafia o status quo internacional. Para a América Latina, a iniciativa representa tanto uma oportunidade de integração quanto um risco de dependência. Cabe aos governos latino-americanos usufruírem de forma prudente dos benefícios chineses trazidos através da iniciativa, promovendo políticas que garantam desenvolvimento sustentável e preservação da soberania econômica, ao mesmo tempo em que aproveitam as oportunidades oferecidas pela maior iniciativa de conectividade global do século XXI.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALMEIDA, R. **Belt and Road Initiative and its Impacts on Latin America's Regional Integration**. 1 jan. 2022. Disponível em:

<https://doi.org/10.5117/9789048557820/ICAS.2022.002>.

AN, N.; SHARP, J.; SHAW, I. **Towards a Confucian geopolitics**. *Dialogues in Human Geography*, v. 11, n. 2, 2020. Disponível em:

<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/2043820620951354>.

BANCO ASIÁTICO DE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA. **Relatório Anual 2022**. [S.l.]: AIIB, 2022. Disponível em: <https://www.aiib.org/en>. Acesso em: 10 out. 2023.

BARACUHY, Braz. **Fundamentos da Geopolítica Clássica**. 2021. Disponível em:

<https://www.studocu.com/pt-br/document/universidade-federal-fluminense/historia-das-relacoes-internacionais-ii/baracuhy-braz-2021-fundamentos-da-geopolitica-classica13-54/8833668>

1. Acesso em: 21 abr. 2024.

BENNON, M.; FUKUYAMA, F. **The Chinese Belt and Road Initiative: Strategic Moves for Global Influence.** *Foreign Affairs*, 2023.

BENNON, M.; FUKUYAMA, F. **China's Road to Ruin: The Real Toll of Beijing's Belt and Road.** *Foreign Affairs*, 2023.

BRAUTIGAM, Deborah. **A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': the rise of a meme.** *Area Development and Policy*, v. 5, n. 1, p. 1–14, 2020. DOI: 10.1080/23792949.2019.1689828.

BRAUTIGAM, Deborah. **The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa.** Oxford: Oxford University Press, 2009.

BRESLIN, Shaun. **China Risen? Studying Chinese Global Power.** *International Affairs*, v. 92, n. 4, p. 79-98, 2016.

BRITANNICA, T. Editors of Encyclopaedia. **Heartland.** Encyclopaedia Britannica, 16 jan. 2024. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/heartland>. Acesso em: 18 nov. 2024.

CALLAHAN, William A. **China Dreams: 20 Visions of the Future.** Oxford: Oxford University Press, 2013.

CHAN, M. H. T. **The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: a research agenda.** *Journal of Contemporary East Asia Studies*, v. 7, n. 2, p. 104–123, 3 jul. 2018. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/24761028.2019.1580407>.

CHINA, Ministry of Foreign Affairs. **The Belt and Road Initiative Progress Report.** Beijing: People's Publishing House, 2020.

DIKÖTTER, Frank. **Mao's Great Famine: The History of China's Most Devastating Catastrophe, 1958-1962.** Londres: Bloomsbury Publishing, 2010.

DUSSEL PETERS, Enrique. **China's Recent Engagement in Latin America and the Caribbean: Current Conditions and Challenges.** 2019, pp. 120–128.

ECONOMY, Elizabeth C. **The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State.** 1 ed. Oxford: Oxford University Press, 2018. ISBN: 978–0–19–086607–5.

FERCH, M. et al. **The Belt and Road Initiative: Six Years On – Latin America’s Place in China’s Global Project**. Konrad-Adenauer-Stiftung, 2019.

FENG, Huiyun. **China’s Rising Power and the South China Sea: A Military Perspective**. *Asian Perspective*, v. 38, n. 4, p. 645-671, 2014.

GREEN FINANCE & DEVELOPMENT CENTER. **Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)**. Green Finance & Development Center. Disponível em: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 18 nov. 2024.

HARRIS, Stuart. **China’s foreign policy**. 1 ed. Cambridge: Polity Press, 2014. ISBN: 978-0-7456-6246-6.

HARVEY, David. **Spaces of Capital: Towards a Critical Geography**. New York: Routledge, 2001.

HILLMAN, Jonathan E. **The Emperor’s New Road: China and the Project of the Century**. Yale University Press, 2020.

HONG, Zhenhua. **Deng Xiaoping and the Opening Up of China**. *Asian Survey*, v. 49, n. 3, p. 433-458, 2009. DOI: 10.1525/as.2009.49.3.433.

HONG, Zhenhua. **Xi Jinping’s Economic Policy and State-Owned Enterprises in the New Era**. *Journal of Contemporary China*, v. 29, n. 124, 2020.

HURRELL, Andrew. **Hegemonia, liberalismo e ordem global: O papel da China**. *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 61, n. 1, p. 1-21, 2018.

JENKINS, R. **China’s Belt and Road Initiative in Latin America: What has Changed?** *Journal of Current Chinese Affairs*, v. 51, n. 1, 23 dez. 2021. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/18681026211047871>.

JONES, Lee; ZENG, Jinghan. **Understanding China’s ‘Belt and Road Initiative’: Beyond ‘grand strategy’ to a state transformation analysis**. *Third World Quarterly*, v. 40, n. 8, p. 1415-1439, 2019.

KAPLAN, Robert D. **The Return of Marco Polo’s World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-First Century**. Nova York: Random House, 2018.

KRAUSE, George. **The Three Worlds Theory: A New World Order or Old?** *International Journal of Contemporary Chinese Studies*, v. 2, n. 2, 2015.

LATIN AMERICAN FOCUS GROUP. **The Belt and Road Initiative in Latin America: How China Makes Friends and What This Means for the Region.** 2023, pp. 19–20.

LIU, Wei. **The Historical and Cultural Significance of the Silk Road.** *Asian Culture and History*, v. 8, n. 1, p. 12-22, 2016.

LOPES FILHO, C. R. DA F. U. et al. **Nova rota da seda na América Latina: entre adesões e hesitações.** <http://www.ipea.gov.br>, 1 ago. 2022. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/11571>.

MACKINDER, Halford John. **The geographical pivot of history.** 1904. Acesso em: 28 set. 2024.

MAHAN, Alfred Thayer. **The influence of sea power upon history, 1660-1783.** Boston: Little, Brown and Company, 1890. Acesso em: 28 set. 2024.

MERCATOR INSTITUTE FOR CHINESE STUDIES. **Mapping the Belt and Road Initiative: Where we stand.** [S.l.]: MERICS, 2023. Disponível em: <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>. Acesso em: 10 out. 2023.

MONTOYA, M. A.; LEMUS DELGADO, D.; KALTENECKER, E. **The Geopolitical Factor of Belt and Road Initiative in Latin America.** *Latin American Journal of Trade Policy*, v. 2, n. 5, p. 6–21, 2019. Disponível em: <https://lajtp.uchile.cl/index.php/LAJTP/article/view/56349>.

PETERS, E. D.; ARMONY, A. C.; CARRILLO, J. **China's Belt and Road Initiative and Latin America: Challenges and Opportunities.** Friedrich Ebert Stiftung, 2019.

RODRIGUES, Bernardo Salgado. **O pouso do dragão na América do Sul: uma análise dos China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean e do projeto da Nova Rota da Seda.** *Revista Brasileira de Estudos Latino-Americanos*, São Paulo, v. 19, n. 37, p. 78–105, 2020. DOI: 10.11606/issn.1676-6288.prolam.2020.166148. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/prolam/article/view/166148>. Acesso em: 26 mar. 2024.

NISHIKIORI, IGOR, **Rota da Seda, a via comercial que transformou o mundo.**

Disponível em:

<https://www.ige.unicamp.br/lehg/a-rota-da-seda-uma-antiga-via-de-comercio-e-intercambio-cultural/>. Acesso em: 30/09/2024.

RUBIO, M.; MAYA, A. **The Dynamic of the BRI in Latin America.** 2020.

SCOTT, David. **China's "Maritime Silk Road" Initiative and South China Sea: Securing a 21st Century "Maritime Silk Road"**. *Asian Security*, v. 13, n. 1, p. 58-82, 2017. DOI: 10.1080/14799855.2017.1286164.

SERRANO-MORENO et al. **BRI's Extension to Latin America and China's Engagement with CELAC.** 2020.

SMITH, Steve. **China and the West: Competing Models of Modernity.** *Asian Affairs*, v. 51, n. 1, p. 23-32, 2020.

STARR, S. Frederick. **Xinjiang: China's Muslim Borderland.** Armonk: M.E. Sharpe, 2004.

TILL, Geoffrey. **Asia's Naval Expansion: An Arms Race in the Making?** London: Routledge, 2012.

ZHAO, Suisheng. **The Dragon Roars Back: Transformational Leaders and Dynamics of Chinese Foreign Policy.** Stanford: Stanford University Press, 2020.

ZHANG, Jian. **China's Belt and Road Initiative: Problems and Prospects.** Singapore: Palgrave Macmillan, 2021.

ZHANG, Jian. **China's new foreign policy under Xi Jinping: towards 'Peaceful Rise 2.0'?** *Global Change, Peace & Security*, v. 27, n. 1, p. 5-19, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/14781158.2015>.