



# A INICIATIVA DA NOVA ROTA DA SEDA E SEU IMPACTO NA CONECTIVIDADE DA AMÉRICA LATINA: UM ESTUDO DE CASO DO CHILE E DO PERU

*LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA Y SU IMPACTO EN LA  
CONECTIVIDAD LATINOAMERICANA: UN ESTUDIO DE CASO DE CHILE Y  
PERÚ*

*THE BELT AND ROAD INITIATIVE AND ITS IMPACT ON LATIN AMERICAN  
CONNECTIVITY: A CASE STUDY FROM CHILE AND PERU*

Maria Eugênia Kroetz<sup>1</sup>   
Fundação Getulio Vargas, Brasil

Marco André Germano<sup>2</sup>   
Universidade de São Paulo, Brasil

**Resumo:** Desde o seu lançamento, em 2013, a iniciativa da Nova Rota da Seda (NRS) tem impulsionado investimentos em grandes projetos de infraestrutura que promovem novos fluxos comerciais e de investimentos entre a China e os países receptores do capital chinês. O presente artigo tem como objetivo analisar de que maneira a política da NRS tem produzido, concretamente, maior conectividade regional e global na América Latina e Caribe (ALC) — região que constitui importante elo da iniciativa e que, até julho de 2022, contava com 21 países partícipes. Para tanto, os autores examinaram empiricamente a experiência de dois países que acederam à política, Chile e Peru, a fim de compreender de que maneira os investimentos chineses têm impactado a sua conectividade com países vizinhos e outras regiões globais, partindo-se da compreensão do conceito de conectividade como um fenômeno trifacetado que engloba dinâmicas de investimentos, comércio e regulação jurídica. O artigo conclui

---

<sup>1</sup> Doutoranda e mestre em Direito e Desenvolvimento pela Escola de Direito da FGV São Paulo – agraciada pela Bolsa Mário Henrique Simonsen. Advogada em Hapner e Kroetz Advogados. Bacharel pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Vinculada ao Núcleo de Direito Global e Desenvolvimento da Fundação Getulio Vargas (FGV-SP) e ao Center for Global Trade and Investment Studies - WTO Chair Programme. *E-mail:* [mekroetz@gmail.com](mailto:mekroetz@gmail.com).

<sup>2</sup> Mestrando em Direito Internacional pela Universidade de São Paulo (USP) e em Direito e Estudos Chineses pela Universidade de Pequim (Yenching Scholar). Pesquisador associado do projeto "China, Law and Development" da Universidade de Oxford. Pesquisador Visitante do Centro de Estudos China-México (CECHIMEX) da Universidade Nacional Autónoma do México (UNAM). *E-mail:* [marco.rgermano@gmail.com](mailto:marco.rgermano@gmail.com)

que há na ALC um aumento da conectividade regional dos países partícipes via maiores fluxos comerciais regionais, globais e com a China. Contudo, não se pode atribuir à entrada oficial dos países na iniciativa tais resultados, especialmente em se tratando da conectividade nos aspectos jurídicos e de infraestrutura física.

**Palavras-chave:** Conectividade Regional e Global; China; Nova Rota da Seda; Comércio Internacional; Investimentos na América Latina.

**Resumen:** Desde su puesta en marcha en 2013, la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda (NRS) ha impulsado inversiones en grandes proyectos de infraestructura que promueven nuevos flujos comerciales y de inversión entre China y los países receptores de capital chino. Este artículo tiene como objetivo analizar cómo la política de la NRS ha producido, específicamente, una mayor conectividad regional y global desde América Latina y el Caribe (ALC), región que es un eslabón importante en la iniciativa y que, hasta julio de 2022, contaba con 21 países participantes. Para ello, los autores examinaron empíricamente la experiencia de dos países que accedieron a la política, Chile y Perú, con el fin de comprender cómo las inversiones chinas han impactado su conectividad con los países vecinos y otras regiones globales, a partir de la comprensión del concepto de la conectividad como un fenómeno triple que abarca la dinámica de la inversión, el comercio y la regulación legal. El artículo concluye que existe un aumento en la conectividad regional de los países participantes en la región a través de mayores flujos comerciales regionales y globales con China. Sin embargo, tales resultados no pueden atribuirse a la entrada oficial de países en la iniciativa, especialmente cuando se trata de conectividad en los aspectos legales y de infraestructura física.

**Palabras-clave:** Conectividad Regional y Global; China; Nueva Ruta de la Seda; Comercio Internacional; Inversiones en América Latina.

**Abstract:** Since its launch in 2013, the Belt and Road Initiative (BRI) has boosted investments in large infrastructure projects that promote new trade and investment flows between China and the countries receiving its capital. This article aims to analyze how the BRI has produced, specifically, greater regional and global connectivity from Latin America and the Caribbean (LAC) — a region that is an important link in the initiative and that, until July 2022, had 21 participating countries. In order to do so, the authors empirically examined the experience of two countries that acceded to the initiative, Chile and Peru, in order to understand whether Chinese investments have impacted their connectivity to neighboring countries and other global regions, starting from the understanding of the concept of connectivity as a three-pronged phenomenon that encompasses investment, trade and legal regulation dynamics. The article concludes that there is an increase in regional connectivity of the participating countries in the region via greater regional and global trade flows with China. However, such results cannot be attributed to the official adherence of countries in the initiative, especially when it comes to connectivity in legal aspects and

physical infrastructure.

**Keywords:** Regional and Global Connectivity; China; Belt and Road Initiative; International Trade; Investments.

DOI:[10.11606/issn.1676-6288.prolam.2022.200142](https://doi.org/10.11606/issn.1676-6288.prolam.2022.200142)

Recebido em: 15/07/2022

Aprovado em: 26/12/2022

Publicado em: 31/12/2022

## 1 Introdução

Anunciada em 2013 pelo presidente Xi Jinping durante visitas oficiais e oficialmente lançada em 2015, a iniciativa da Nova Rota da Seda (NRS) — em inglês, *Belt and Road Initiative* (BRI) e, em chinês, *yi dai yi lou* — tem atraído a atenção internacional pela magnitude dos seus projetos e objetivos<sup>3</sup>. Lançada inicialmente como um projeto de retomada da antiga Rota da Seda e de fortalecimento da cooperação periférica entre países vizinhos à China, a NRS expandiu-se em uma rápida velocidade, abarcando atualmente uma série de acordos de cooperação com 149 países e 32 organizações internacionais (CHINA, 2022).

Vista como uma das estratégias geoeconômicas mais ambiciosas da história mundial recente (HILLMAN, 2018), a NRS tem como objetivo anunciado investir mais de US\$ 1 trilhão<sup>4</sup> em projetos ao redor do mundo, criando uma rede de comércio e infraestrutura que conectará diversas regiões globais — tendo a China como principal elo (CARVALHO; VERAS; STEENHAGEN, 2020). Nesse sentido, o conceito de conectividade é central à iniciativa, aparecendo em diversos discursos e documentos oficiais (CHINA, 2015a; CHINA, 2015b; JINPING, 2017). Nas palavras da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, trata-se de uma iniciativa com o objetivo de fortalecer, essencialmente, a “conectividade física, institucional e cultural

---

<sup>3</sup> A Rota da Seda foi uma política de expansão da influência e do intercâmbio econômico durante a dinastia Han (207 AC - 220 DC). Era composta de uma rede de rotas comerciais conectando o Oriente e o Ocidente que propiciou diversas interações econômicas, culturais, políticas e religiosas entre as regiões conectadas.

<sup>4</sup> O governo chinês não definiu valores exatos para investimentos sob o signo da NRS. Entidades não governamentais estimam que a política pode movimentar entre US\$1 e US\$8 trilhões até 2049 (CSIS, 2018).

entre todos os países que dela fizerem parte” (CHINA, 2015b).

Na esfera acadêmica, diversos debates emergiram quanto aos aspectos econômicos, políticos e geoestratégicos da iniciativa. Alguns estudos salientam o condão da NRS em promover uma nova arquitetura financeira global; outros, os seus impactos geopolíticos (SHAFFER; GAO, 2020, por todos). Ainda que esses trabalhos sejam extremamente oportunos, são incipientes as contribuições que investigam de que maneira a NRS produz, concretamente, maior conectividade regional e global, em especial na América Latina e no Caribe (ALC) — região que constitui importante elo da iniciativa e que, até julho de 2022, contava com 21 países partícipes (CHINA, 2022). Na medida em que a NRS se consolida na ALC e de acordo com os objetivos propostos pelo governo chinês, a conectividade se ampliaria por meio de investimentos em grandes projetos de infraestrutura (e.g., portos, aeroportos, ferrovias, gasodutos, estradas) que, por sua vez, impulsionariam novos e maiores fluxos comerciais e jurídicos.

Para suprir essa lacuna, os autores propõem investigar como a *conectividade* tem sido ampliada na ALC pela NRS a partir de dois países que acederam à política, Chile e Peru. Para tanto, testou-se o objetivo da NRS de forma empírica. Enquanto os principais documentos para a política tratam o conceito de conectividade de maneira genérica, nós o compreendemos como um fenômeno trifacetado que engloba dinâmicas de investimentos, comércio e regulação jurídica. A conectividade, assim, se evidenciaria pelo fortalecimento de redes físicas, comerciais e legais que possibilitem o aumento das conexões econômicas entre países partícipes (FLINT; ZHU, 2019; MBOYA, 2020).

Assim, são examinados em cada país: (I) os principais investimentos realizados pela China após a adesão à NRS e como esses promovem conectividade física com a região e o mundo; (II) como os fluxos comerciais (para com a China, região e mundo) foram impactados após a adesão à NRS; e, (III) como os instrumentos jurídicos da NRS promovem integração jurídica e regulatória dos países partícipes. Justifica-se a escolha desses dois países, Chile e Peru, em função de características compartilhadas que são

relevantes para o presente estudo, tais quais: (I) histórico de inserção no comércio global, (II) crescentes fluxos de capital com a China; (III) assinatura de instrumentos bilaterais para a promoção da NRS na América Latina; (IV) proximidade e similaridade geográficas; (V) presença de economias marcadamente primário-exportadoras, e (VI) adesão à Aliança do Pacífico. Todos esses fatores aproximam os dois países e facilitam o controle de variáveis.

Nossos resultados demonstram como existe uma lacuna entre o que a NRS tem como objetivo explícito e o que efetivamente é concretizado. Ainda que os fluxos comerciais observados deem indícios de maiores oportunidades de trocas — principalmente entre os países selecionados e a China —, a NRS não implicou, até agora, maior conectividade física ou jurídica. Pelo contrário, os investimentos com o condão de promover maior conectividade física e jurídica são anteriores à NRS. Assim, concluímos que, depois da adesão da NRS, não são observadas novas tendências de conectividade ou maior interesse por parte de investidores chineses nos países estudados. Além disso, notam-se significativas barreiras em termos de integração jurídica pela maleabilidade dos instrumentos de adesão da NRS, o que colabora para que o impacto da NRS seja tímido.

O artigo é desenvolvido em três partes para além desta introdução. Na seção dois apresentamos uma breve história da NRS, seus objetivos e inserção na ALC. Na seção três analisamos os impactos econômicos e normativos da NRS à conectividade dos países selecionados (Chile e Peru). Na seção quatro, tecemos considerações gerais sobre os impactos da NRS à conectividade da região e dos países partícipes.

## **2 A Nova Rota da Seda (NRS) e a América Latina: destinos entrelaçados**

A emergência econômica da China constitui um dos aspectos mais marcantes das últimas décadas de globalização liberal e contribui para

recentes mudanças no racional da ordem econômica global (ROBERTS; MORAES; FERGUSON, 2019). Nesse sentido, a NRS ilustra um processo diferente experimentado pela economia chinesa e, talvez, o ponto de inflexão mais importante da projeção econômica global do país: a rápida evolução do investimento de empresas chinesas no exterior.

Enquanto, nas três primeiras décadas no processo de abertura econômica, a China foi um atrativo destino para o capital internacional, o país é, atualmente, um exportador líquido de capital e um dos principais países em estoque de investimentos no mundo (DAI, 2018). A NRS sinaliza, assim, uma mudança significativa na política externa chinesa de uma postura externa “de perfil baixo” (*taoguang yanghui*) para uma política “pró-ativa” (*yousuo zuowei*). Dentre outras consequências, por meio da NSR, a China eleva o seu papel normativo no direito internacional econômico ao traçar novos modelos para a governança dos fluxos de capitais transfronteiriços, que inclui um afastamento do modelo formal dos tratados bilaterais de investimentos (em inglês, *Bilateral Investment Treaties* – BITs) e a prática de celebração de documentos de caráter flexível, com redação pouco determinante e formas relaxadas de resolução de disputas (YAN, 2014; SHAFFER, GAO, 2020).

Em seu primeiro anúncio, feito por Xi Jinping em setembro de 2013, a NRS havia sido proposta como um projeto para a conectividade e cooperação com os países periféricos à China, em especial com os vizinhos da Ásia e Europa. A região da ALC não fazia parte nem era mencionada nos primeiros documentos oficiais da NRS (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020). Ainda assim, à medida que a NRS se expandiu para outras regiões, a diplomacia chinesa começou a incentivar países latino-americanos a ingressarem na iniciativa. O primeiro convite oficial à região ocorreu durante a II Reunião Ministerial do Fórum China-CELAC em Santiago, no Chile, em 2018, quando o Chanceler chinês apresentou a NRS e convidou os 31 países reunidos da ALC a aceder à iniciativa (GAO, 2018). Interessante notar que a ideia de conectividade foi salientada durante esses fóruns como um fator atrativo da iniciativa, estando presente como um objetivo central

do Plano de Cooperação China-CELAC de 2015-2019 e reforçada no último encontro do Fórum China-Celac, em 2021 (UNGARETTI et al., 2022).

O Panamá foi o primeiro país a aceder à iniciativa, antes mesmo da reunião em Santiago e apenas quatro meses depois de estabelecer relações diplomáticas com a República Popular da China (RPC). Contudo, após o convite formal em Santiago, 18 países mais aderiram oficialmente à iniciativa entre 2018 a 2019. (CHINA, 2022). Nos meses seguintes, outros países da região acederam à iniciativa por meio da assinatura de memorandos de entendimentos (MoUs), incluindo a Bolívia, o Chile, o Equador, o Peru, o Uruguai e a Venezuela (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020). Até janeiro de 2021, mais da metade dos países da ALC assinaram documentos para a promoção da NRS na região — incluindo países historicamente sob a zona de influência estadunidense, como Costa Rica, Panamá, República Dominicana e El Salvador. Ao total, 21 países acederam à iniciativa, ainda que se note a ausência da adesão formal de três importantes economias: Brasil, Colômbia e México (CHINA, 2022).

O apoio de um número significativo de países latino-americanos à NRS não deve ser visto como um fato isolado das relações bilaterais entre a China e a região, mas sim como o resultado de um processo de densificação das relações econômicas e políticas, especialmente após a ascensão do país asiático à Organização Mundial do Comércio (OMC) (GALLAGHER, 2016). Em pouco mais de duas décadas, ela se tornou o segundo parceiro comercial da LAC — e o principal parceiro de economias relevantes como Argentina, Brasil, Chile, Peru e Uruguai (WITS, 2022).

Observando esses dados, nota-se uma sinergia entre a abundância em commodities da ALC e o déficit de recursos naturais por parte da China. Também observa-se que as oportunidades econômicas e o *gap* histórico na infraestrutura regional têm recebido especial atenção dos investidores chineses (GALLAGHER, 2016). Desde 2000, a China já investiu mais de US\$159 bilhões em 480 operações em projetos *greenfield* e *brownfield*<sup>5</sup> —

---

<sup>5</sup> Investimentos *brownfield* representam operações em que se adquire um projeto já em andamento, com estruturas e instalações disponíveis. Já os investimentos *greenfield* são aqueles que envolvem a alocação de capital na construção da estrutura necessária para a operação.

com especial interesse nos setores de energia, infraestrutura elétrica, telecomunicações, transportes e mineração (PETERS, 2021). Além dos maiores fluxos de comércio e IED chinês, os governos da região também receberam mais de US\$137 bilhões em empréstimos para projetos em energia e infraestrutura (THE DIALOGUE, 2021).

A intensificação das relações é vista também no campo jurídico. Desde os anos 1990, a China vem assinando diversos instrumentos bilaterais de cooperação e fortalecimento de fluxos de capital com os países da região. São exemplos os acordos de livre comércio assinados com Chile (2005), Costa Rica (2007), e Peru (2009). No campo dos investimentos internacionais, a China assinou BITs com 14 países da ALC<sup>6</sup>, além de outros dispositivos para cooperação política. No campo político, a China estabeleceu parcerias estratégicas com 10 países<sup>7</sup>, além de lançar dois *policy papers* traçando objetivos para a região<sup>8</sup>. Assim, fica claro que o aumento dos fluxos de capital e a assinatura de instrumentos jurídicos precede a NRS. A iniciativa é, antes de mais nada, a continuação de um processo de amadurecimento das relações internacionais entre a China e os países da região.

### **3 A NRS e a conectividade latino-americana: os casos de Chile e Peru**

Para compreender de que maneira os objetivos de conectividade da NRS estão sendo efetivamente realizados na ALC, a presente seção analisa a evolução da iniciativa a partir de dois países da região: Chile e Peru. A seção busca testar se a conectividade proposta se confirma a partir da análise empírica dos fluxos econômicos e dos documentos assinados sob o signo da NRS. Como metodologia, busca-se identificar os impactos da NRS à

---

<sup>6</sup> Em linha temporal: Argentina (1992), Uruguai (1993), Ecuador (1994), Chile (1994), Peru (1994), Cuba (1995), Barbados (1998), Trinidad e Tobago (2002), Guiana (2003), Costa Rica (2007), México (2008), Colômbia (2008) e Bahamas (2009) (UNCTAD, 2020).

<sup>7</sup> I.e., Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Costa Rica, Equador, México, Peru, Uruguai e Venezuela.

<sup>8</sup> I.e., *2008 China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean* e *2016 China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean* (CHINA, 2009; 2016).

conectividade desses países a partir de três dimensões: comércio, investimentos em infraestrutura e normativas jurídicas internacionais. Na primeira dimensão, é analisado se existem diferenças nos fluxos comerciais dos países selecionados em três vias: para com a ALC, para com a China e para com o mundo. Na segunda dimensão, são elencados os principais investimentos em infraestrutura capitaneados por empresas chinesas, buscando compreender de que maneira esses projetos promovem a integração do país à economia global. Por fim, na última dimensão, são comparados os instrumentos jurídicos da NRS com os instrumentos já em vigência, buscando evidenciar diferenças ou inovações que a iniciativa tenha proporcionado.

### 3.1 A adesão do Chile à NRS

Antes de analisar os impactos econômicos e legais da adesão do Chile à NRS, é importante compreender que as relações diplomáticas entre Chile e China são muito anteriores à iniciativa e à própria ascensão econômica chinesa. Estando os dois países localizados na costa do Pacífico, o Chile foi o segundo país latino-americano a reconhecer a RPC, em 1970, e manteve relações cordiais marcadas pelo pragmatismo desde então, mesmo durante o período da ditadura militar e sua retórica anticomunista (ELLIS, 2021).

O primeiro instrumento econômico relevante assinado entre os dois países ocorreu em 1994, que foi substituído pelo acordo de livre comércio entre China e Chile assinado em 2005. Esse acordo é o principal marco jurídico para as atuais relações econômicas entre os países e, em termos gerais, replica as regras do sistema multilateral de comércio da OMC, conforme detalhes na **Tabela 1**. Em 2019, ambos os países reforçaram a parceria assinando um Plano de Ação Conjunto para o período entre 2019 e 2022, o qual envolve 14 áreas de cooperação<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> São elas: política; trocas comerciais; energia; agricultura; alfandegária; transporte e telecomunicações; educação; ciência, tecnologia e inovação; astronomia; espaço; cultura e turismo; geologia e mineração; marítima e antártica; e gestão de emergência (CHILE, 2019b).

Desde a assinatura do acordo de livre comércio de 2005, o fluxo comercial entre os países aumentou em cinco vezes, enquanto a balança comercial chilena perante os demais países do mundo apenas dobrou (CHILE, 2021). Desde 2001, os fluxos comerciais cresceram mais de 20 vezes, passando de US\$2 bilhões para US\$43 bilhões em 2018. Atualmente, a China é a principal parceira comercial do Chile e o destino de quase 30% das exportações do país latino-americano, caracterizadas pela exportação de minérios para o país asiático.

Esse histórico mostra como a relação entre ambos foi gradualmente se densificando, culminando na adesão do Chile à NRS. Nesse sentido, em 2 de novembro de 2018, o Chile entrou formalmente na NRS por meio da assinatura do MoU para a promoção da iniciativa no país. O documento elenca cinco áreas de cooperação a serem desenvolvidas sob o signo da iniciativa. O MoU não define objetivos específicos, mas fomenta a sinergia e a integração entre as políticas nacionais de desenvolvimento, traçando áreas de interesse mútuo, como infraestrutura e comércio. Ainda, prevê o uso de moeda local nas negociações bilaterais e o vínculo entre os povos, com a criação de rede de cidades irmãs entre os países. No campo das controvérsias, o MoU é breve e apenas afirma a resolução por consultas amistosas (YAÑEZ BENÍTEZ, 2019).

Ao comparar o MoU da NRS e os instrumentos assinados anteriormente, nota-se que o MoU não tem linguagem vinculante, não promove inovações jurídicas na relação bilateral e ainda silencia quanto ao ordenamento aplicável às transações econômicas sob o seu signo (ver **Tabela 1**). O MoU da NRS ilustra, em geral, uma afirmação de interesses mútuos, porém não implica novos regimes de governança para os fluxos econômicos entre os países. Não são vistos, por exemplo, regras específicas para a facilitação de investimentos, criação de regulamentações transfronteiriças ou mecanismos de cooperação alfandegária. A lacuna normativa para ordenar os fluxos econômicos é preenchida pelos acordos assinados previamente, que são os mecanismos jurídicos efetivamente aplicados entre os países.

Tabela 1 - Quadro comparativo com os principais acordos econômicos entre Chile e China

|                       | <b>1994: BIT China-Chile</b>                                   | <b>2005: FTA China-Chile</b>  | <b>2018: Plano de Ação Conjunta</b> | <b>2018: MoU da NRS</b>   |
|-----------------------|--|---|-------------------------------------|---|
| Perfil                | - Facilitação de investimentos                                 | - Facilitação de comércio e investimentos   | - Cooperação em áreas estratégicas  | - Promoção da NRS   |
| Assuntos              | - Proteção a investidores                                      | - Diminuição de barreiras tarifárias e não tarifárias<br>- Proteção a investidores<br>- Afirmação de regras da OMC e regras OMC+<br>- Liberalização de Serviços | - 14 áreas de cooperação            | - Cooperação em política, infraestrutura, finanças, comércio e trocas culturais |
| Linguagem             | - Vinculativa  | - Vinculativa   | - Não vinculativa                   | - Não vinculativa   |
| Resolução de disputas | - Consultas amistosas<br>- Arbitragem investidor-estado (ISDS) | - Órgão de Solução de Controvérsias da OMC<br>- Consultas amistosas<br>- Conciliação e Mediação<br>- Arbitragem internacional                                   | - Consultas amistosas               | - Consultas amistosas   |

Fonte: autores com base em CHILE (1994, 2005, 2019a, 2019b).

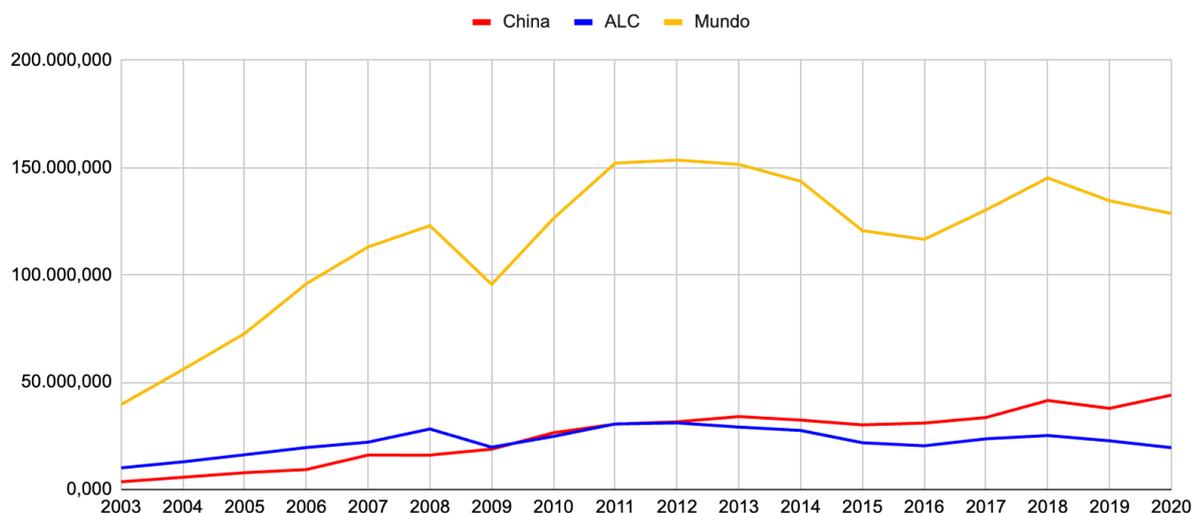
No campo comercial também não são vistas grandes diferenças nos fluxos chilenos desde a adesão à NRS. Analisados os fluxos comerciais do país nas três vias propostas pela metodologia (ALC, China e mundo), nota-se que os fluxos chilenos para com a ALC e para com o mundo se mantiveram no mesmo patamar. Já os fluxos com a China demonstram tendência de alta, ainda que tímida (ver **Gráfico 1**). Vale notar, contudo, que o comércio com a China em 2020 - ano da pandemia de COVID-19 - apresentou maior resistência em comparação com o mundo e a ALC.

Em termos de composição da balança comercial, as exportações de cobre e nitrato de potássio continuam sendo as mais relevantes dentro do universo do comércio bilateral Chile-China e no comércio Chile-mundo (WITS, 2022). É visível uma tímida diversificação da pauta comercial entre Chile-China, com uma crescente exportação de frutas e vinhos chilenos (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020)<sup>10</sup>. Contudo, nota-se de forma mais

<sup>10</sup> Interessante salientar que quando da celebração do Plano de Ação Conjunta de 2018, a Câmara de Comércio Chinesa para a Importação e Exportação de Alimentos e Produtos Nativos (CCCFNA) e associações comerciais, como a Associação dos Exportadores de Frutas do Chile (ASOEX) assinaram protocolos paralelos para a exportação de frutas do Chile para o Peru. Ambas comprometeram-se a impulsionar o intercâmbio de tecnologia e conhecimentos técnicos, apoiar a publicidade e melhorar a transparência nos dados comerciais e alfandegários para ajudar a acelerar as exportações.

marcante, o reforço de certas assimetrias comerciais como a crescente especialização chilena das exportações de minérios para o gigante asiático (UNGARETTI et al., 2022).

Gráfico 1 - Fluxos comerciais chilenos com China, ALC e Mundo; US\$ milhares (2003-2020)

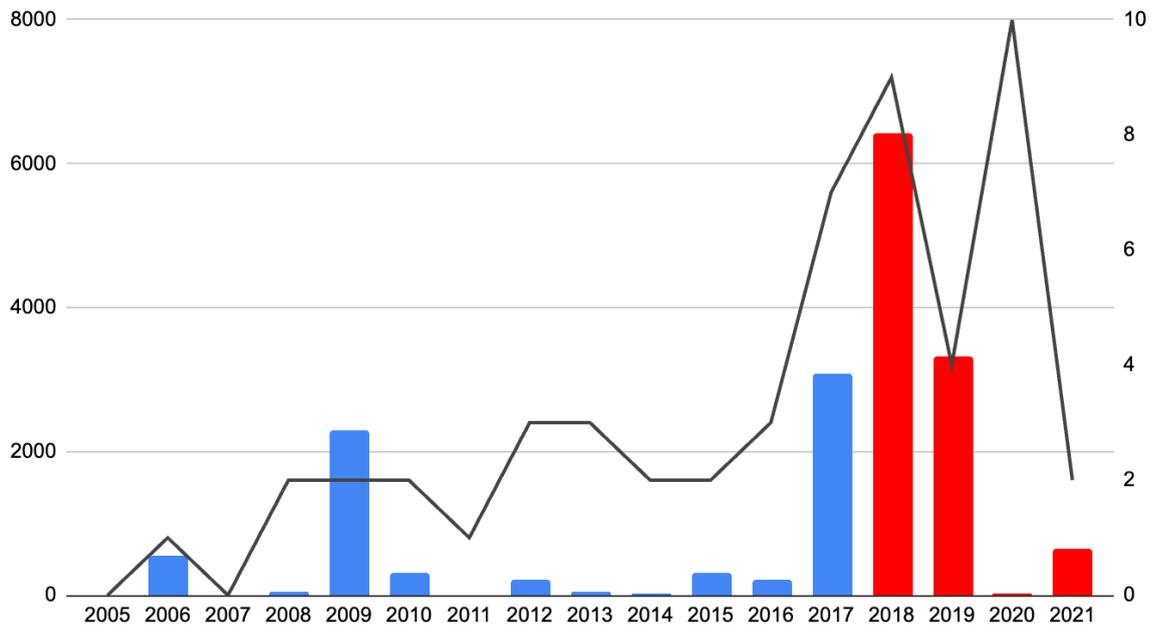


Fonte: CHILE, 2021.

Da mesma forma que no campo jurídico, conclui-se que a NRS, por hora, não repercutiu significativamente a uma maior conectividade comercial do país a outras economias regionais ou internacionais, ainda que tenha fortalecido canais de troca com a China.

Se nas dimensões jurídicas e comerciais inexitem repercussões significativas à conectividade chilena, no campo dos investimentos nota-se um efeito maior da crescente presença chinesa no país, ainda que não em termos de conectividade (ver **Gráfico 2**). Desde que o Chile aderiu à NRS, um número crescente de operações e valores envolvendo empresas chinesas vem sendo registrado em território chileno. Embora a Argentina, o Brasil e o Peru tenham recebido mais de 60% do fluxo total para a ALC entre 2005 e 2020, dados recentes mostram que o Chile aumentou significativamente sua participação relativa dos ingressos totais. Entre 2018 e 2020, o Chile (31,1%) foi o destino mais relevante para o IED chinês, seguido pelo Peru (21,6%), Brasil (17,94%) e México (11,59%).

Gráfico 2 - Valores totais de investimento chinês (colunas; USD corrente) e número de projetos confirmados (linha) no Chile; anos após lançamento da NRS na ALC realizados (2005-2021)



Fonte: autores, com base em PETERS (2021).

Ainda que os maiores volumes em valores de transações continuem concentrados no setor extrativo de mineração,<sup>11</sup> identificam-se operações importantes nas áreas de energia e alimentos após a adesão à NRS (PETERS, 2021). No entanto, são incipientes os projetos em nova infraestrutura física e logística, como portos, rodovias, aeroportos, ferrovias, dutos e centros de distribuição. Diferentemente do que vem sendo observado em outras regiões do mundo, como a África e Europa (MBOYA, 2020), o maior número de operações envolvendo empresas chinesas no Chile diz respeito a operações *brownfield*. Não se pode perceber, portanto, um aumento imediato da conectividade do país, apesar de que a presença chinesa na operacionalização dos ativos possa ser um primeiro passo nesse sentido em, por exemplo, criar novas redes de comércio e serviços com a China e o mundo.

Nesse sentido, salientam-se alguns anúncios de investimentos recentes. São exemplos: (I) a aquisição da China Southern Power Grid de

<sup>11</sup> Um exemplo marcante é a aquisição da Sociedad Química y Minera de Chile (SQM) pela Tianqi Lithium Corp. por aproximadamente US\$4,1 bilhões. A SQM atua na exploração e mineração de lítio, fundamental para a produção de baterias elétricas (PETERS, 2021).

ações da Transelec, a maior distribuidora chilena, com 10.000 km de linhas de transmissão, e (II) a crescente atividade da chinesa State Grid no mercado de energia, a qual recentemente adquiriu o controle da Compañía General de Electricidad (CGE) da espanhola Naturgy e passou a controlar 57% da distribuição de energia no país (GUZMÁN, 2021).

Já no campo ferroviário, dois anúncios com o condão de melhorar a logística no país chamam a atenção. O primeiro é o acordo assinado entre o grupo ferroviário China Railway Group Limited (CREC) e o grupo chileno Sigdo Koppers para o desenvolvimento de novas linhas ferroviárias no país que reduziram o custo de transporte e, conseqüentemente, de exportação de bens do país (INFRAPPP, 2019). O segundo envolve um acordo entre a Argentina e o Chile, que recentemente reafirmaram a intenção de reativar 1.400 km de vias férreas conectando ambos os países por meio de um consórcio que conta com a China Railway e a China Energy Power Design Institute. Se ambos projetos forem confirmados, o Chile reforçará sua malha ferroviária e a América Latina passará a contar com um importante canal bioceânico para o transporte de mercadorias.

Assim, conclui-se, pela análise quantitativa dos fluxos, que, desde a adesão do país à NRS, o Chile vem atraindo maiores fluxos de investimento chinês, apesar de estes não implicarem, até agora, maior conectividade física ou logística. Para contrapor o caso do Chile, testa-se, na seção seguinte, a experiência do Peru desde a sua adesão à NRS.

### **3.2 A adesão do Peru à NRS**

Para analisar a adesão do Peru à NRS, há de se compreender o contexto político e econômico do país junto à China. Tal qual a adesão do Chile, a assinatura de acordos para a promoção da NRS no Peru é um novo capítulo em um processo longo de densificação das relações bilaterais. As relações entre China e Peru datam de 1971 e observam, desde o respectivo reconhecimento, a celebração de diversos acordos bilaterais e visitas

mútuas presidenciais. Os países assinaram o primeiro acordo econômico em 1994 — mesmo ano da celebração do acordo de investimentos entre China e Chile. Tal acordo, ainda em vigor, proporciona proteção aos investidores de ambos os países, além de reafirmar princípios básicos presentes no quadro normativo da OMC.

Em 2009, o quadro normativo entre os países foi fortalecido a partir da assinatura de acordo de livre comércio, que previu a remoção de barreiras comerciais em diversos setores da economia e práticas de facilitação de comércio, ainda que não tenha regulado as chamadas obrigações “OMC+” (ver **Tabela 2**). Estima-se que, desde a vigência do acordo em 2010, as exportações peruanas para a China cresceram uma média anual de 9,6% (GALINDO, 2019). As reduções tarifárias beneficiaram, especialmente, produtos como minerais, peixes, eletrônicos e automóveis. Contudo, o principal produto da pauta exportadora continuou sendo o minério de cobre.

Em 2016, China e Peru também assinaram o Plano de Ação Conjunto Intergovernamental para a Cooperação no período 2016-2021 em uma série de temas, incluindo comércio e economia, indústria da mineração, parques industriais, conectividade da informação e tecnologia. Assim, nota-se, da mesma maneira que no caso chileno, que China e Peru já vinham em uma trajetória de densificação política e econômica antes mesmo da adesão do país latino-americano à NRS.

Quanto à iniciativa em específico, Peru e China assinaram um MoU em 24 de abril de 2019, formalizando a adesão peruana. O memorando elenca cinco áreas de cooperação a serem desenvolvidas bilateralmente no marco da NRS. Ele não define objetivos específicos, mas traça áreas de interesse mútuo, como infraestrutura, e a possibilidade do uso de moeda local nas negociações bilaterais. No campo das controvérsias, o MoU é breve e apenas afirma a resolução por consultas amistosas (EXITOSA, 2019).

Nesse sentido, o MoU segue o mesmo padrão utilizado entre China e Chile (ver **Tabela 2**). Conforme analisado, as regras que governam as operações econômicas sob o signo da NRS têm origem em normativas que

se encontram fora dos instrumentos da iniciativa, como nos acordos bilaterais previamente firmados ou no arcabouço normativo da OMC. Assim, no campo jurídico, não são observadas inovações que impliquem em maior conectividade normativa entre os países. O MoU não prevê a diminuição de barreiras tarifárias, tampouco prevê mecanismos para a facilitação de investimentos ou cooperação alfandegária. Ele apenas se restringe a promover a cooperação entre ambos países em uma linguagem política e pouco operacional.

Tabela 2 - Quadro comparativo com os principais acordos econômicos entre Peru e China

|                       | <b>1994: BIT<br/>China-Peru</b>                                | <b>2005: FTA<br/>China-Peru</b>   | <b>2016: Plano de<br/>Ação Conjunta</b> | <b>2018: MoU da<br/>NRS</b>   |
|-----------------------|--|---|---|---|
| Perfil                | - Facilitação de investimentos                                 | - Facilitação de comércio e investimentos   | - Cooperação em áreas estratégicas      | - Promoção da NRS   |
| Assuntos              | - Proteção a investidores                                      | - Diminuição de barreiras tarifárias e não tarifárias<br>- Proteção a investidores<br>- Afirmação das regras da OMC | - Diversas áreas de cooperação          | - Cooperação em política, infraestrutura, finanças, comércio e trocas culturais |
| Linguagem             | - Vinculativa  | - Vinculativa   | - Não vinculativa                       | - Não vinculativa   |
| Resolução de disputas | - Consultas amistosas<br>- Arbitragem investidor-estado (ISDS) | - Consultas amistosas<br>- Órgão de Solução de Controvérsias da OMC<br>- Painéis de experts                         | - Consultas amistosas                   | - Consultas amistosas   |

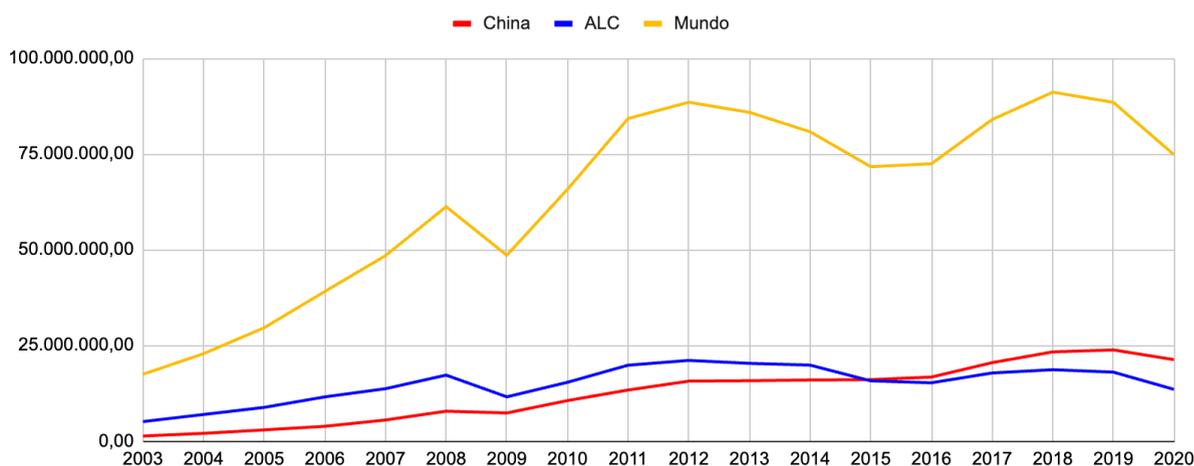
Fonte: autores com base em PERU (1994, 2009, 2022) e CHINA (2016).

No campo comercial, tampouco são vistas grandes repercussões da adesão peruana à NRS (ver **Gráfico 3**). Desde 2014, a China é o maior parceiro comercial do Peru e representa, atualmente, 28,3% do comércio exterior do país (WITS, 2022). O Peru é o terceiro país que mais exporta bens para a China na região, após Brasil e Chile, e o quarto destino para produtos chineses, após Brasil, Chile e Argentina. Desde 2003, os principais produtos de exportação do Peru para China foram o cobre e seus derivados,

representando aproximadamente 85% dos fluxos de exportação, e a farinha de peixe, representando aproximadamente 11%. Com participação menos relevante, tem-se a exportação de placas de madeira, uvas e peixes (OEC, 2022). Já as exportações da China para o Peru estão focadas em equipamentos eletrônicos, veículos e produtos de manufatura.

Observa-se que, desde a assinatura do MoU da NRS, os fluxos comerciais do Peru nas três vias propostas pela metodologia (ALC, China e mundo) não apresentam grandes mudanças. É importante ter em mente, contudo, que a assinatura do MoU aconteceu em 2019, e, em 2020, a economia global vivenciou os impactos da pandemia de Covid-19. Ainda assim, não se nota resistência maior entre os fluxos de comércio do país com a China quando comparados com os do mundo ou da ALC.

Gráfico 3 - Fluxos comerciais peruanos com China, ALC e Mundo; US\$ correntes (2003-2020)



Fonte: autores com base em WITS (2022).

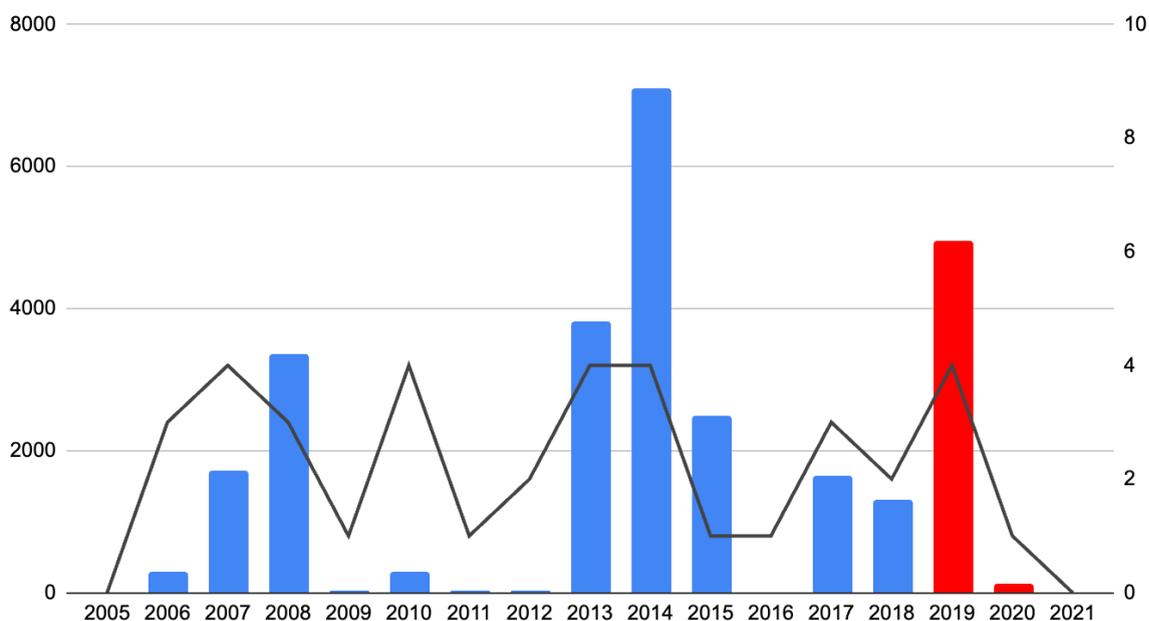
Se no campo jurídico e comercial poucas repercussões são observadas, no campo dos investimentos tampouco é possível notar uma clara tendência de crescimento tanto em volume de capital quanto em qualidade de conectividade, após a adesão do Peru à NRS (ver **Gráfico 4**). É importante ter em mente que o Peru já era um grande receptor de empresas chinesas antes de aceder à iniciativa. Estima-se que, até 2021, mais de 170 empresas chinesas operavam no Peru, com investimentos na ordem de US\$28 bilhões (PETERS, 2021). Até esse momento, a maioria dos

projetos de investimento estava relacionada ao setor de mineração do país, incluindo projetos como os investimentos da CHINALCO na expansão da mina de cobre de Toromocho, no valor de US\$ 1,36 bilhão; a construção da mina de minério de ferro proposta pelo Grupo Zhongrong Xinda, no valor de de US\$ 2,5 bilhões; e a expansão da siderúrgica Shougang Group de sua mina de minério de ferro em Marcona, no valor de US\$ 1,3 bilhão.

No entanto, dois projetos no âmbito da NRS merecem atenção. O primeiro foi o anúncio entre a chinesa Cosco Shipping Ports Limited (CSPL) e a peruana Volcan da construção do porto de Chancay na região de Lima. A iniciativa é o primeiro porto e *hub* logístico construído por empresas chinesas na ALC e promete ser o principal acesso de mercadorias asiáticas vindas do Pacífico à América do Sul. A infraestrutura anunciada comporta investimentos iniciais na ordem de US\$ 1,3 bilhões, podendo chegar a US\$ 3 bilhões, e parece ir de encontro a prioridade de conectividade proposta pela iniciativa, sendo um novo elo no Pacífico da NRS para fluxos comerciais entre a China e ALC como um todo (JAUREGUI, 2020).

O segundo seria a retomada de investimentos na ferrovia bioceânica (Ferrovia Transcontinental Brasil-Peru) estagnada desde o seu lançamento em 2014. O projeto já possui estudos técnicos realizados por empresas chinesas como a China Railway Eryuan Engineering Group e prevê uma extensão total do traçado de 4,9 mil km - o trecho peruano teria extensão de 1,6 mil km e o brasileiro de 3,3 mil km (BOURSCHEIT, 2022). O projeto é visto como viável, porém complexo em vista dos impactos socioambientais, já que o traçado da ferrovia passaria perto de áreas de proteção ambiental e de reservas indígenas, além de transitar por terrenos e biomas de geologia. Caso confirmado o projeto, a ferrovia se tornaria um importante elo entre os oceanos Atlântico e Pacífico, aproximando a China dos seus parceiros sul-americanos (SENADO, 2017).

Gráfico 4 - Valores totais de investimento chinês (colunas; USD corrente) e número de projetos confirmados (linha) no Peru; anos após lançamento da NRS na ALC realçados (2005-2021)



Fonte: autores com base em PETERS (2021).

No entanto, a análise dos investimentos chineses no Peru demonstra como, no caso do Chile, a prática da NRS ainda destoa dos objetivos de maior conectividade assinados nos diferentes planos entre a China e a ALC. Se por um lado o porto de Chancay parecer ser um primeiro passo em busca da conectividade prometida, por outro, o panorama atual segue caracterizado por um interesse chinês em projetos de mineração e energia no país. (PETERS, 2021).

#### 4 Considerações sobre os impactos da NRS à conectividade latino-americana

Ao longo do artigo, apresentamos o modo como a NRS forja conexões entre países da ALC a partir de comércio, investimento e novos arcabouços jurídicos. Como chave central da pesquisa, aparece o conceito de conectividade derivado da obra de Mboya (2020), que atrela o aumento de

conexões econômicas à construção de uma infraestrutura comercial e jurídica. No primeiro caso, têm-se os fluxos econômicos de investimento e comércio. No segundo, as normativas jurídicas capazes de operacionalizar a injeção de capital chinês na região.

Analisando-se empiricamente os casos de Chile e Peru, nota-se, primeiramente, como a NRS é um novo capítulo de um longo processo de densificação das relações bilaterais entre China e ALC. Conforme visto, os países selecionados já apresentavam uma estrutura institucional consolidada com a China, tendo firmado BITs e acordos de livre comércio ao longo das relações diplomáticas (MORENO, TELIAS, URDINEZ, 2020).

Quanto às três dimensões do elemento de conectividade (comércio, infraestrutura e normativas jurídicas transfronteiriças), observam-se três tendências. Primeiro, a conectividade comercial proposta pela NRS está, até o momento, mais ligada à China do que a outras regiões, já que as tendências de alta nos fluxos comerciais são observadas entre os países selecionados e a China, porém não entre esses e a ALC ou mundo. Segundo, existe, a partir da adesão à NRS, um aumento inicial nos investimentos chineses nos países observados, tanto em volume como em número de operações. Contudo, esse aumento perde força nos anos subsequentes à adesão. Além disso, apenas uma pequena parte dos fluxos analisados foi direcionada a nova infraestrutura ou projetos em logística, contradizendo a promessa de maior conectividade física da iniciativa. Terceiro, os projetos sob o signo da iniciativa utilizam-se dos instrumentos jurídicos antes acordados e, juridicamente, em pouco se diferenciam das transações e operações observadas anteriormente à NRS.

Conclui-se, assim, que a NRS, ainda não conseguiu concretizar seu objetivo de maior conectividade no Chile e Peru, especialmente entre esses países e seus pares na ALC. Nesse sentido, o tom das análises quanto à NRS, tanto acadêmicas quanto midiáticas, parecem não dar conta do efetivo alcance da iniciativa (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

Na dimensão comercial, nota-se um aumento incipiente dos fluxos econômicos dos países selecionados para com a China, porém a tendência

de comércio desses países para com o mundo e a ALC permanece igual. No comércio com a China, chama atenção o aprofundamento dos fluxos via uma pauta excessivamente primarizada, que reproduz relações históricas de dependência entre a América Latina e outros países. Além disso, em vista do caráter bilateral da iniciativa, os países que acedem à NRS aumentam suas interações econômicas e políticas com a China, porém não entre si. Esse achado ilustra uma problemática importante para países da ALC, já que os discursos adjuntos à NRS salientam a iniciativa como um novo motor para melhorar a conectividade regional dos países partícipes. Contudo, como observado, não é possível afirmar isso quanto à conectividade comercial latino-americana.

Na dimensão jurídica, os documentos assinados por Chile e Peru dentro da NRS apresentam caráter pouco abrangente e não vinculante, diferindo largamente dos acordos bilaterais e preferenciais de comércio celebrados anteriormente pelos países. Os MoUs são documentos curtos que não inovam com regras jurídicas e tampouco apresentam um esquema organizado para financiar e executar novos projetos que impliquem fluxos econômicos significativamente maiores. Interessante salientar que, apesar das especificidades nacionais dos países selecionados, como, por exemplo, os diferentes níveis econômico e de desenvolvimento, os documentos são muito parecidos e não levam em conta as particularidades de cada um. De maneira geral, os MoUs apresentam um conteúdo relativamente vazio. Ainda, os MoUs da NSR demonstram grande flexibilidade, através de dispositivos genéricos, com pouco efeito prático, como a redução de barreiras tarifárias. O que se observa é que são as demais estruturas jurídicas antes implementadas (e.g., acordo de livre comércio), as que parecem facilitar esses fluxos econômicos.

Enquanto, nos primeiros dois casos (comércio e direito), o teste de conectividade parece estar aquém das expectativas do discurso oficial da iniciativa, no campo dos investimentos a NRS tem tido resultados mais concretos. No caso do Chile, com um crescimento incipiente dos fluxos chineses e, no caso do Peru, com a construção de um novo mega porto

regional. No entanto, é importante salientar que mesmo esses projetos com maior potencial de conectividade trazem dúvidas quanto aos seus impactos sócio-econômicos.

No caso do Chile, a maior parte dos investimentos diz respeito a projetos em mineração que atraíram relevantes críticas de organizações não governamentais (ONGs) locais, em função de supostas violações de direitos humanos (CICDHA, 2022). No caso do Peru, o investimento no Porto de Chancay, salientando como um possível exemplo de maior conectividade física proporcionada pela NRS, está intrinsecamente ligado às exportações de cobre do país e deverá otimizar o escoamento de recursos minerários para a China (SOYRES et al, 2018). Tal modelo econômico tende a fortalecer, ainda mais, o padrão latino-americano exportador de commodities, algo que implica maiores reflexões por parte dos países da região (GALLAGHER; RAY, 2016).

Para países que ainda não integram oficialmente a NRS, como o Brasil e o México, analisar esse quadro de interações complexas é fundamental. Conforme explorado, o quadro flexível da iniciativa permite que países que não a aceitaram formalmente possam dela participar marginalmente. A simples assinatura de MoUs para a adesão parece, até o momento, não implicar maiores resultados práticos para os membros latino-americanos. Ainda que a adesão à NRS possa repercutir no acesso a alguns canais facilitados de crédito ou em maior interesse por parte dos investidores chineses, a realização de projetos em infraestrutura não parece ser facilitada pelos instrumentos jurídicos assinados sob o signo da NRS, já que os instrumentos da iniciativa funcionam mais como instrumentos de boa relação diplomática que propriamente de facilitação de comércio e investimento (MORENO; TELIAS; URDINEZ, 2020).

Ainda assim, algumas dimensões não analisadas pela presente pesquisa merecem atenção. Um aspecto relevante diz respeito aos mecanismos de financiamento dos projetos da NRS. Ainda que a iniciativa não apresente um modelo de financiamento claro e bem definido (LIU et al., 2020), a grande mobilização de recursos naturalmente oferece

oportunidades econômicas aos seus países membros. No cenário latino-americano, onde o custo de captação de capital ainda é alto, a participação na NRS pode otimizar o financiamento de projetos.

Além disso, é importante ter em mente que a NRS ainda é um projeto recente na ALC e poderá gerar maiores frutos na medida que se consolide. A pandemia de COVID-19 trouxe desafios, nesse sentido, e seriam necessários novos estudos que atualizem esse prognóstico nos próximos anos para entendermos o seu real impacto. O que parece claro, por hora, é que a NRS configura a estratégia internacional mais marcante da política externa chinesa sob o jugo de Xi Jinping e ilustra o seu lema “Sonho Chinês” (*zhongguo meng*) (JAUREGUI, 2020).<sup>12</sup> É possível que a estratégia continue sendo levada adiante como um baluarte da política externa chinesa, onde uma eventual adesão venha a implicar maior atratividade ao capital chinês.

## 5 Referências

AOYAMA, R. One Belt One Road: China’s new global strategy. **Journal of Contemporary East Asia Studies**, v. 5, n. 2, p. 3-22, 2016. DOI: 10.1080/24761028.2016.11869094

BOURSCHEIT, Aldem. Los planes de expansión ferroviaria de Brasil presionan a la Amazonia. **Diálogo Chino**. 19 mai. 2022. Disponível em: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/54065-los-planes-de-expansion-ferroviaria-de-brasil-presionan-amazonia/>. Acesso em: 15 nov. 2022.

CARVALHO, Evandro M. de; VERAS, Daniel; STEENHAGEN, Pedro. **Belt and Road Initiative: I Relatório**. Rio de Janeiro: FGV, 2020. Disponível em [https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/29660/brbr\\_-\\_relatorio\\_1\\_agosto\\_2020.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/29660/brbr_-_relatorio_1_agosto_2020.pdf?sequence=3&isAllowed=y). Acesso em: 15 jan 2021.

CHILE. **Agreement between the Government of the Republic of Chile and the Government of the People's Republic of China**. Concerning the Encouragement and the Reciprocal Protection of Investment. Santiago, 23 mar. 1994. Disponível em: <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/treaty-files/664/download>. Acesso em: 06 jun 2021.

---

<sup>12</sup> Sob o lema do “sonho chinês”, a administração de Xi Jinping busca melhorar a condição doméstica da população chinesa por meio do acesso a recursos econômicos em outros países e pela participação assertiva nas instâncias de governança global. Duas metas estão associadas ao lema: a primeira é a China se tornar uma “sociedade moderadamente próspera” até 2021, o 100º aniversário do Partido Comunista Chinês (PCC), e a segunda é a China se tornar uma nação totalmente desenvolvida até 2049, o 100º aniversário da fundação da RPC. (AOYAMA, 2016)

CHILE. **Free Trade Agreement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Chile.** Santiago, 18 nov. 2005. Disponível em: <http://fta.mofcom.gov.cn/chile/xieyi/freetradexieding2.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2021.

CHILE. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Canciller participa en inauguración de Foro “Una Franja Una Ruta”.** Santiago, 26 abr. 2019a. Disponível em: <https://minrel.gob.cl/minrel/noticias-antteriores/canciller-participa-en-inauguracion-de-foro-una-franja-una-ruta>. Acesso em: 06 jun. 2021.

CHILE. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Chile and China sign agreements to strengthen their bilateral relationship.** Santiago: MRE, 24 abr. 2019b. Disponível em: <https://minrel.gob.cl/minrel/noticias-antteriores/chile-and-china-sign-agreements-to-strengthen-their-bilateral-relationship>. Acesso em: 24 mai. 2021.

CHILE. Banco Central. **Comercio Exterior de Bienes.** 2021. Disponível em: <https://www.bcentral.cl/web/banco-central/areas/estadisticas/comercio-exterior-de-bienes>. Acesso em: 23 mar. 2021.

CHINA, República Popular da. USC US-China Institute. **China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean.** Beijing, 20 abr. 2009. Disponível em: <https://china.usc.edu/chinas-policy-paper-latin-america-and-caribbean>. Acesso em: 25 abr. 2021.

CHINA, República Popular da. **BRI: Opportunities and Challenges.** Beijing: People's Publishing House. 2015 .

CHINA, República Popular da. Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce. **Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road.** Beijing: The State Council, 2015b. Disponível em: [http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content\\_281475691873460.htm](http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm). Acesso em: 06 jun. 2021.

CHINA, República Popular da. **Full text of China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean.** Beijing: The State Council, 2016. Disponível em: [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2016/11/24/content\\_281475499069158.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2016/11/24/content_281475499069158.htm). Acesso em: 06 jun. 2021.

CHINA, República Popular da. **List of Countries that have signed cooperation documents with China to jointly build the “Belt and Road”.** Beijing, 15 jul. 2022. Disponível em: [https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm\\_id=126&cat\\_id=10122&info\\_id=77298](https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298),. Acesso em: 23 mar. 2021.

CICDHA, Colectivo sobre Financiamiento e Inversiones Chinas, Derechos

Humanos y Ambiente. Federación Internacional por los Derechos Humanos. **Derechos Humanos y Actividades Empresariales Chinas en Latinoamérica**. fev. 2022.

CSIS (Center for Strategic and International Studies). **How Will the Belt and Road Initiative Advance China's Interests?** 8 mai. 2018 .Disponível em: <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/>. Acesso em: 24 mai. 2021.

DAI, Anna Chuwen. The International Investment Agreement Network under the “Belt and Road” Initiative. *In*: CHAISSE, Julien; GÓRSKI, Jędrzej (Eds.). **The Belt and Road Initiative: Law, Economics and Politics**. Leiden: NRSII Nijhoff, 2018, p. 220-249. DOI: [https://doi.org/10.1163/9789004373792\\_011](https://doi.org/10.1163/9789004373792_011)

DW. **Panama cozies up to China**. 12 abr. 2018. Disponível em: <https://www.dw.com/en/china-and-panama-sign-partnerships-in-latin-american-first/a-46569583>. Acesso em: 21 de nov. 2022

ELLIS, Evan. Chinese Advances in Chile. **Global Americans**, 2021. Disponível em: <https://theglobalamericans.org/2021/03/chinese-advances-in-chile/>. Acesso em: 24 mai. 2021.

EXITOSA, **El Perú también está en la Ruta de la Seda**. Lima: Corporación Universal. 29 abr. 2019. Disponível em: <https://exitosanoticias.pe/v1/el-peru-tambien-esta-en-la-ruta-de-la-seda/>. Acesso em: 23 mar 2021.

FLINT, Colin. ZHU, Cuiping. The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. **Geoforum**, v. 99, p. 95-101, 2019. DOI: 10.1016/j.geoforum.2018.12.008

GALINDO Jimena. Peru to joins China's Belt and Road Initiative. **Global Americans**. 01 mai. 2019. Disponível em: <https://theglobalamericans.org/2019/05/just-the-facts-peru-to-join-chinas-belt-and-road-initiative/>. Acesso em: 24 mai. 2021.

GALLAGHER, Kevin P. **The China Triangle**. Sheridan: Oxford University Press, 2016.

GALLAGHER, Kevin P. RAY, Rebecca; China in Latin America: Environment and Development Dimensions. **Revista Tempo do Mundo**, v. 2, n. 2, p. 131-154, 01 jul. 2016. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6548/1/TdM\\_v2\\_n2\\_Latin\\_america.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6548/1/TdM_v2_n2_Latin_america.pdf). Acesso em: 23 nov. 2022.

GAO, Charlotte. China Says Latin America ‘Eager’ to Join Belt and Road: China invites Latin American and Caribbean states to join the Belt and Road Initiative. **The Diplomat**, 24 jan. 2018. Disponível em: <https://thediplomat.com/2018/01/china-says-latin-america-eager-to-join-belt-and-road/>. Acesso em 25 abr. 2021.

GUZMÁN, Lorena. State Grid aumenta presença no Chile com compra da

CGE. **Diálogo Chino**, 1 fev. 2021. Disponível em: <https://dialogochino.net/pt-br/mudanca-climatica-e-energia-pt-br/39680-st-ate-grid-aumenta-presenca-no-chile-com-compra-da-cge>. Acesso em: 24 jan. 2022.

HILLMAN, Jonathan E. China's Belt and Road Initiative: Five Years Later. **Center for Strategic & International Studies**, 25 jan. 2018. Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-Q>. Acesso em 25 abr 2021.

INFRAPPP. **Chilean-Chinese consortium proposes US\$1.6 billion Santiago-Valparaíso high speed rail concession**. DT Global Digital and Communications Europe, 31 jan. 2019. Disponível em: <https://www.infrappworld.com/news/chilean-chinese-consortium-propose-us416-billion-santiago-valparaiso-high-speed-rail-concession>. Acesso em: 22 mar 2021.

JAUREGUI, Juliana Gonzalez. Latin American countries in the NRS: challenges and potential implications for economic development. **Asian Education and Development Studies**, ahead-of-print, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1108/AEDS-08-2019-0134>.

JINPING, Xi. **Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road**. Windhoek: Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Namibia, 14 mai. 2017. Disponível: <http://na.china-embassy.org/eng/sgxw/t1461872.htm>. Acesso em: 22 mar 2021.

LIU, Weidong; ZHANG, Yajing; XIONG, Wei. Financing the Belt and Road Initiative. **Eurasian Geography and Economics**, v. 61, n. 2, 16 jan. 2020. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15387216.2020.1716822>. Acesso em 23 mar 21.

MBOYA, Cliff. The Maritime Silk Road Initiative: Connecting Africa. In: BLANCHARD, Jean-Marc (ed.). **China 's Maritime Silk Road Initiative**, Africa and the Middle East. Singapore: Palgrave Macmillan, 2020, p. 53-80. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-981-33-4013-8\\_2](https://doi.org/10.1007/978-981-33-4013-8_2)

MORENO, Juan Enrique Serrano; TELIAS, Diego; URDINEZ, Francisco. Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America. **Asian Education and Development Studies**, ahead-of-print. 01 jun. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1108/AEDS-01-2020-0021>

OECD (OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY), **National Data Sets**. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/country/chl>. Acesso em: 15 jan. 2022.

PERU. **Agreement between the Government of the Republic of Peru and the Government of the People's Republic of China** Concerning the Encouragement and the Reciprocal Protection of Investment. Lima, 09 jun.

1994. Disponível em:  
<https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/treaties/bit/954/china---peru-bit-1994->. Acesso em: 22 abr 2021.

PERU. **Free Trade Agreement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Peru**. Lima, 28 abr. 2009. Disponível em:  
<https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/treaties/treaties-with-investment-provisions/3266/china---peru-fta-2009->. Acesso em: 22 abr 2021.

PERU, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Acuerdos Comerciales del Perú. 2022. Disponível em:  
[https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En\\_Vigencia/China/inicio.html](https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/China/inicio.html). Acesso em: 15 de jan de 2022.

PETERS, Enrique Dussel. Monitor de la OFDI China en ALC. **Red ALC-China**. 2021. Disponível em:  
[https://www.redalc-china.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters\\_MonitorOFDI\\_2021\\_Esp.pdf](https://www.redalc-china.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_MonitorOFDI_2021_Esp.pdf). Acesso em 15 jan 2022. /

REUTERS. **Chile regulator approves \$3 billion Chinese takeover of Naturgy unit**. Reuters [Commodities News]. 31 mar. 2021. Disponível em:  
<https://www.reuters.com/article/us-naturgy-m-a-chile-idUSKBN2BN3H2>. Acesso em 21 jan 2022.

ROBERTS, Anthea; MORAES, Henrique Choer; FERGUSON, Victor. Toward a Geoeconomic Order in International Trade and Investment, **Journal of International Economic Law**, v. 22, 2019, p. 655-676. DOI:  
<https://doi.org/10.1093/jiel/jgz036>

SENADO, Agência. **Ferrovía bioceânica é viável, dizem chineses em audiência pública**. 18 abril 2017. Disponível em:  
<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/04/18/ferrovia-bioceanica-e-viavel-dizem-chineses-em-audiencia-publica>. Acesso em: 15 de nov. de 2022.

SHAFFER, Gregory.; GAO, Henry. A New Chinese Economic Order? **Journal of International Economic Law**, v. 23, n. 3. p. 607-635, 2020. DOI:  
<https://doi.org/10.1093/jiel/jgaa013>

SOYRES, François de; MULABDIC, Allen; MURRAY, Siobhan; ROCHA, Nadia; RUTA, Michele. How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs? **World Bank Group Policy Research Working Paper** n. 8614, 2018. Disponível em:  
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/pdf/WP8614.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2021.

THE DIALOGUE. **China-Latin America Finance Databases**. Washington DC: The Inter-American Dialogue. 2021. Disponível em:  
[https://www.thedialogue.org/map\\_list/](https://www.thedialogue.org/map_list/). Acesso em: 15 jan. 2021.

YAN, Xuetong. From keeping a low profile to striving for achievement. **The Chinese Journal of International Politics**, v.7, n. 2, p. 153–184, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1093/cjip/pou027>

YÁÑEZ BENÍTEZ, Rodrigo Y. **La Franja y la Ruta: Chile-China**. Santiago: DIRECON/Ministerio de Relaciones Exteriores, mai. 2019. Disponível em: [https://www.subrei.gob.cl/docs/default-source/estudios-y-documentos/presentaciones/franja-y-la-ruta-beneficios-para-chile-ic-ok-estudios-y-asia-10-05-19v-final\\_.pdf?sfvrsn=84a08a4b\\_2](https://www.subrei.gob.cl/docs/default-source/estudios-y-documentos/presentaciones/franja-y-la-ruta-beneficios-para-chile-ic-ok-estudios-y-asia-10-05-19v-final_.pdf?sfvrsn=84a08a4b_2). Acesso em: 24 abr. 2021.

UNCTAD (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT). **International Investment Agreements Navigator. China**. 2020 Disponível em: <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/countries/42/china>. Acesso em: 05 jan. 2021.

UNGARETTI, Carlos Renato da Fonseca et al. Nova Rota da Seda na América Latina: Entre Adesões e Hesitações. **Boletim de Economia e Política Internacional**, n. 33, maio/ago. 2022. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11554/6/BEPI\\_33\\_artigo4.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11554/6/BEPI_33_artigo4.pdf). Acesso em 13 mar 2021.

WITS (WORLD INTEGRATED TRADE SOLUTION). **Trade Database**. Disponível em: <https://wits.worldbank.org>. Acesso em: 15 jan. 2022.